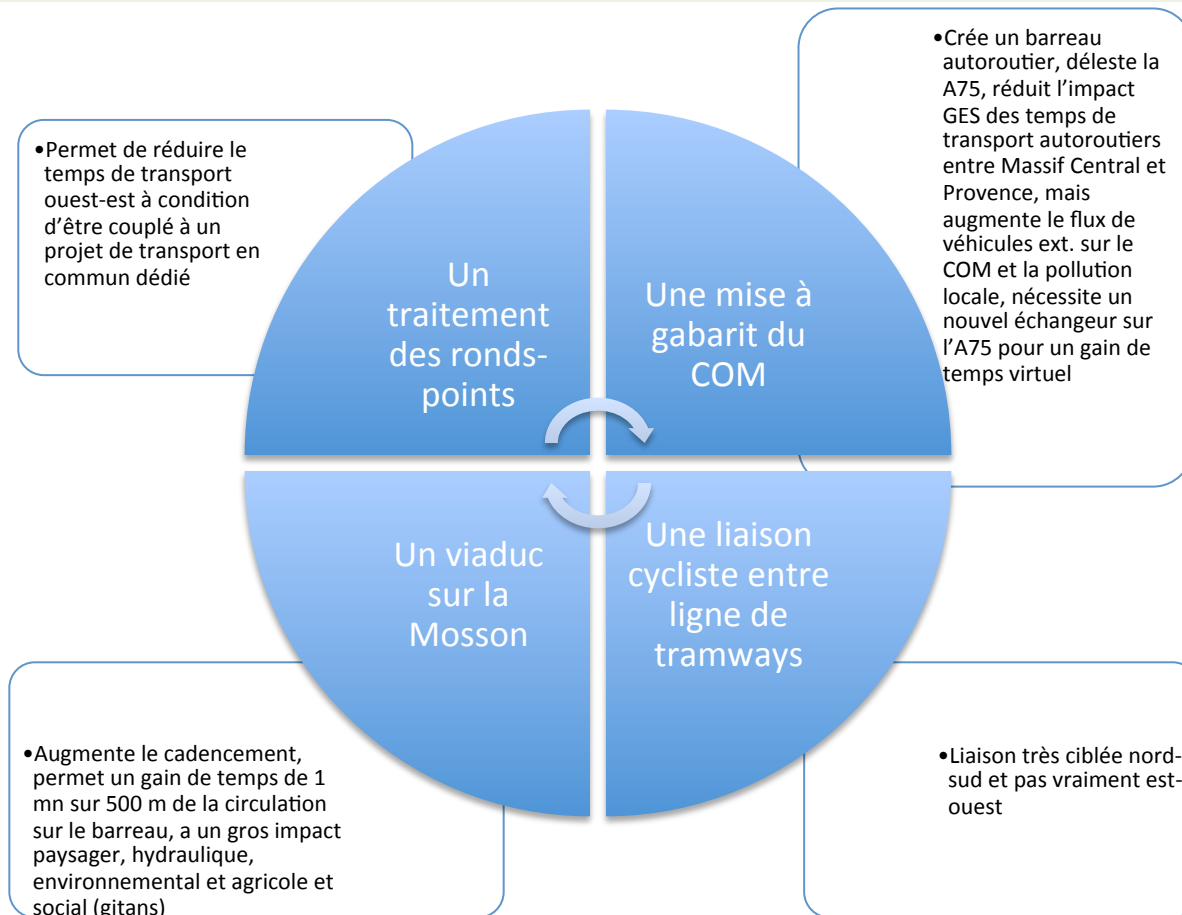


Avis de MCV sur le projet du COM

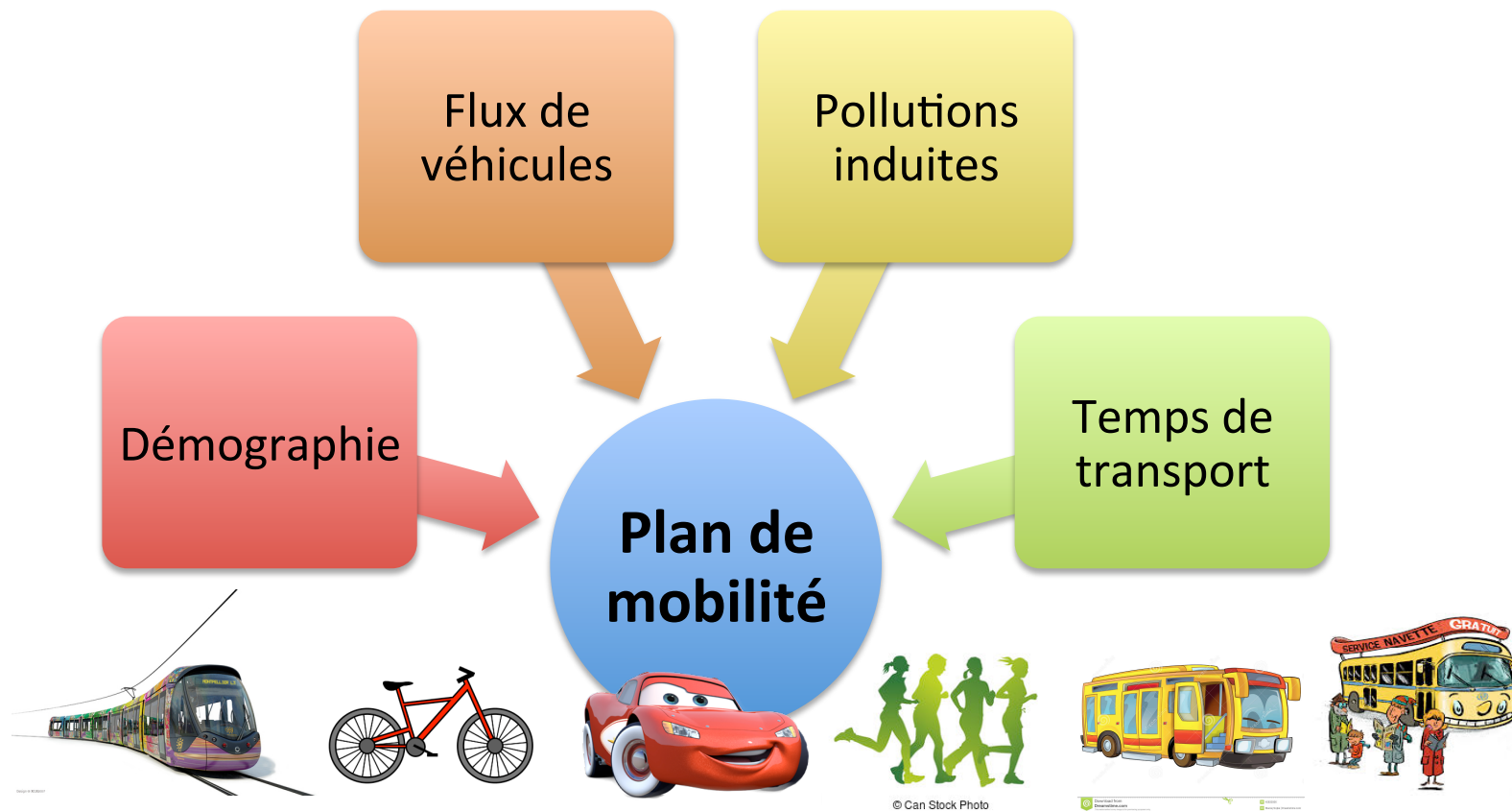
Une situation urgente
Une problématique à résoudre
Mais un projet peu satisfaisant

Ce qu'intègre le projet de COM



Et si ce COM répondait à un plan de mobilité ???

Un plan de mobilité est, à partir d'une analyse prospective, l'organisation des déplacements



Les enjeux de mobilité

- Le projet sous enquête devrait s'inscrire dans un **plan de mobilité** de la métropole de Montpellier.
- C'est **l'ensemble des projets et leur interconnection** qui doit répondre aux enjeux de mobilité.
- Dissocier le projet de COM sous enquête du reste des projets n'a donc pas de sens.
- La mobilité piétonne n'est pas au rendez-vous
- La modélisation des flux de mobilité n'intègre pas Cournonterral - Villeveyrac.

Les enjeux de mobilité

- L'organisation du projet n'est pas conçue pour réduire le **temps actuel de déplacement** (- 3 % à l'horizon 2028).
- Montant du projet de COM : 278 M€ en 2018.
combien dans 5 ans ? 300-400 M€ ?
- Montant de la ligne 5 de tramway : 450 M€ soit un total de 687 M€. **La réduction de 3 % du temps de transport en 2028 n'est pas un gain acceptable au regard de ce coût.**
- L'évaluation socio-économique est altérée par le décalage des projets (tram, LIEN, LICOM...)

le projet du COM est-il adapté aux enjeux actuels ?

Un projet qui date de 1985

Une conception dépassée car pas actualisée
au regard des enjeux actuels

Un projet qui ne répond pas aux objectifs suivants au regard du changement climatique et de la pollution actuelle à Montpellier :

- Amélioration de la qualité de vie et de la santé,
 - Résorption de la pollution automobile,
- qui se traduisent nécessairement par
- Développement de modes de transport doux,
 - Réduction du temps de transport.

Si le COM entraîne un allègement du trafic sur les itinéraires concurrents nord-sud, il augmente très fortement le trafic sur le COM (+ 167 % par rapport à une situation où il ne serait pas réalisé).

Les enjeux affichés du projet de COM

Le projet de Contournement Ouest de Montpellier vise des objectifs multiples (extraits) :

- relier A750 et A709,
- assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier,
- contenir la circulation d'échanges péri-urbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés,
- valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain.

Le projet du COM permet-il d'atteindre ses propres enjeux ?

Enjeux du COM

- relier A750 et A709, 
- assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier, 
- contenir la circulation d'échanges péri-urbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés, 
- valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain. 

Atteinte des enjeux ?

- L'emplacement du barreau n'est-il pas trop proche du centre urbanisé de Montpellier pour être efficace ?
- L'augmentation du trafic sur le COM, telle que prévue d'ici 2030, ne permettra pas d'assurer une meilleur desserte de Montpellier
- Les lignes futures de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) ne sont pas envisagées
- L'accès au parkings relais n'est pas traité dans le projet, ce qui ne permet pas un report modal

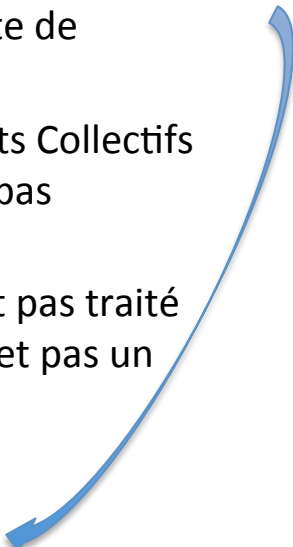
2.1.3 Prévisions de trafic en situation de projet

■ À l'horizon 2028

Les trafics (deux sens confondus) sur le Contournement Ouest de Montpellier augmentent très nettement :

- 71 000 véhicules/jour entre l'échangeur A750 et le carrefour Gennevaux (+174,1% par rapport la situation de référence),
- 71 700 véhicules/jour entre le carrefour Gennevaux et le carrefour Rieu Coulon (+294,0%),
- 71 500 véhicules/jour entre le carrefour Rieu Coulon et le carrefour Bellevue (+183,7%).

*Prévisions de trafic
extrait de la pièce F*



NON !



Le projet de COM permet-il d'atteindre ses propres objectifs?

Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature de contournement urbain local

- Le réseau routier armature de contournement prévu dans le SCOT 3 M est dessiné pour permettre aux automobilistes d'accéder aux différents secteurs urbains entourant Montpellier, sans emprunter des voiries locales non conçues pour ce type de trafic.
- Ce réseau permettra la diminution des temps de parcours, en particulier pour les déplacements quotidiens domicile- travail, sur lesquels les automobilistes perdent actuellement un temps considérable.

Atteinte de l'enjeu ?

- Le report modal et le transport doux ne sont pas privilégiés
- L'amélioration de 3,6 % des temps de transport quotidiens est négligeable, en 2028 et 2033.
- L'objectif n'est pas atteint



Le projet de COM permet-il d'atteindre ses propres objectifs?

Contenir la circulation d'échange péri-urbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés

- L'aménagement de cet itinéraire pour lui permettre d'offrir une capacité suffisante pour absorber les trafics sans zone de congestion permettra de créer un itinéraire très attractif en termes de temps de déplacement.

Analyse

- Le gain de 3,6 % du temps de déplacement à l'horizon 2028 comme 2033 n'est absolument pas attractif.
- Seuls un report modal effectif, rendu possible par un réseau de TCSP, et la création d'un circuit de pistes cyclables est-ouest le permettront.

Le projet de COM permet-il d'atteindre ses propres objectifs?

Valoriser les accès au réseau multimodal (extrait)

- Dans le cadre des études qui seront menées ultérieurement, l'opportunité d'aménagements renforçant l'insertion multimodale de l'infrastructure (voies réservées aux transports en commun, voies réservées aux modes actifs en franchissement du COM, ...) sera étudiée pour un montant ne dépassant pas 5 M€ HT.

Analyse

- La valorisation des accès n'est pas intégrée au projet.
- Il est vaguement envisagé, si l'opportunité se fait jour, de projeter leur étude.
- Comment valoriser le report multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain dans ce cas ?

**LE PROJET DE COM EST-IL
CONFORME AU PDU ET AU SCOT ?**

Le COM au regard du PDU 2010-2020

PDU (extraits)

- Doit contribuer à l'évolution des comportements de mobilité quotidienne.
- Réduit la part modale de l'automobile de 10% d'ici 2020, soit l'équivalent d'une diminution de l'émission des Gaz à Effet de Serre (GES) issus des transports de 23% à l'horizon 2020.
- Met en œuvre différentes options et propose une alternative crédible aux transports individuels

COM

- S'appuie sur un PDU en fin de course
- Ne répond pas à ses objectifs :
 - Il augmente le trafic d'ici 2030 de 167 %
 - Il augmente l'émission de GES
 - Il ne présente pas d'alternative aux transports individuels

Le COM au regard du PDU 2010-2020

PDU (extrait)

- Augmente le nombre de parcs de stationnement consacrés à l'intermodalité
- Favorise les modes « actifs » respectueux des équilibres écologiques (piétons, vélos...)

COM

- Ne prévoit pas ces parcs en silo mais imperméabilise de grands espaces ($\approx 4\,800\text{ m}^2$)
- Fragmente le territoire, l'espace naturel et ne prévoit pas de liaisons douces entre villages

Le COM au regard du PDU 2010-2020

PDU (extrait)

- L'inversion du regard sur les déplacements :
- Une politique publique des mobilités durables implique de ne pas prendre pour référence indétrônable et point origine de tout aménagement l'écoulement des flux, la vitesse élevée, l'asservissement des espaces publics aux besoins de l'automobile et leur réduction à la seule fonction de voirie.
- Le regard inversé sur le système des déplacements a pour source et pour but la qualité de la vie, la sécurité, l'accessibilité offerte aux personnes à mobilité réduite, la performance garantie aux modes de déplacement les moins nuisibles en termes d'effet de serre et de santé publique : la marche à pied, le vélo et les transports publics.

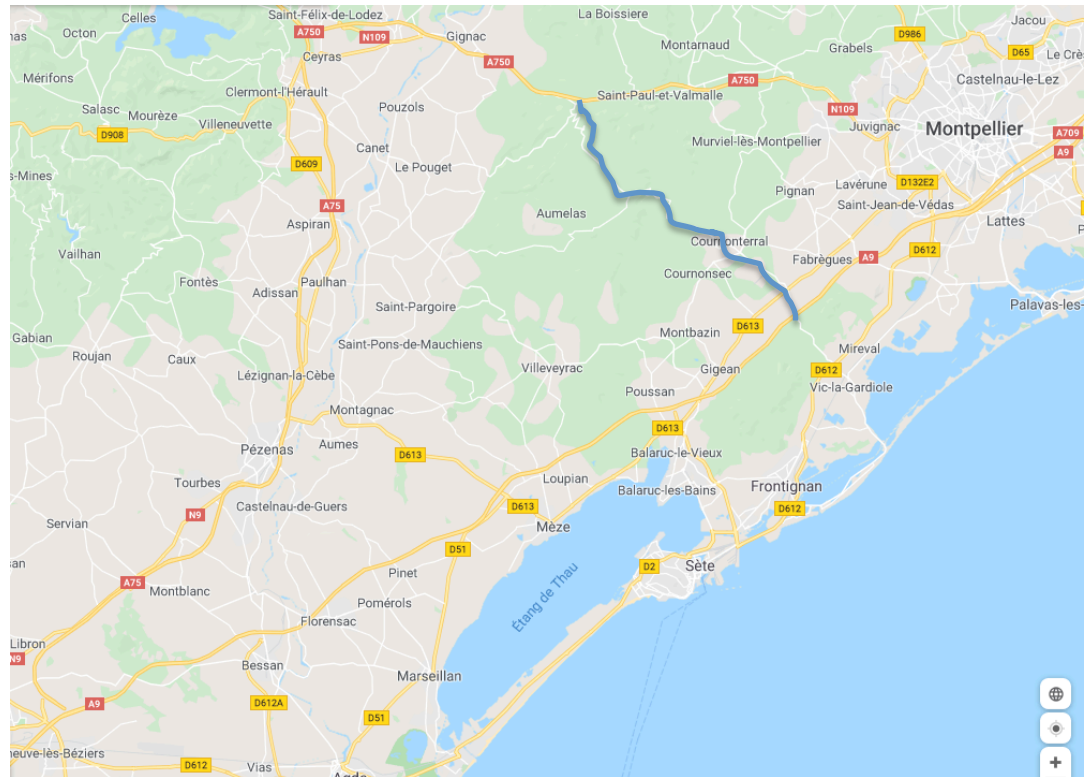
COM

- Le COM prend pour référence l'écoulement des flux, l'augmentation de la vitesse, asservit les espaces Mosson, Rieucoulon et péri-urbains à la seule fonction de voirie.
- La qualité de vie n'est pas au RDV



Et si on éloignait le barreau ?

- Un barreau autoroutier plus éloigné de la métropole, non bloquant pour les populations de l'ouest, permettrait de réduire la liaison inter-autoroutes actuelle ; par ex. celui proposé.



Le COM au regard du SCOT

SCOT (extraits)

- Réduire les trafics en centre-ville par le biais d'une organisation intermodale constituée par un fort réseau de transports en commun s'appuyant en périphérie sur des parkings relais **directement** reliés à un ensemble de voies de contournement.

COM

- Est censé valoriser les accès parking + Tram Juvignac et Mosson au nord et ceux de Saint-Jean-de-Védas et des Sabines au sud.
- Si l'accès au tram 5 est prévu, en revanche le report modal ne l'ai pas tout au long de l'axe Cournonterral – Lavérune-Montpellier.
- **En réalité, pas de valorisation des accès au tram de Juvignac**
- Proposera des aménagements dénivelés permettant aux usagers de ne pas couper les voies du contournement pour le traverser.
- **En réalité, le feu du rond-point Gennevaux coupera la circulation non-autoroutière ouest-est**

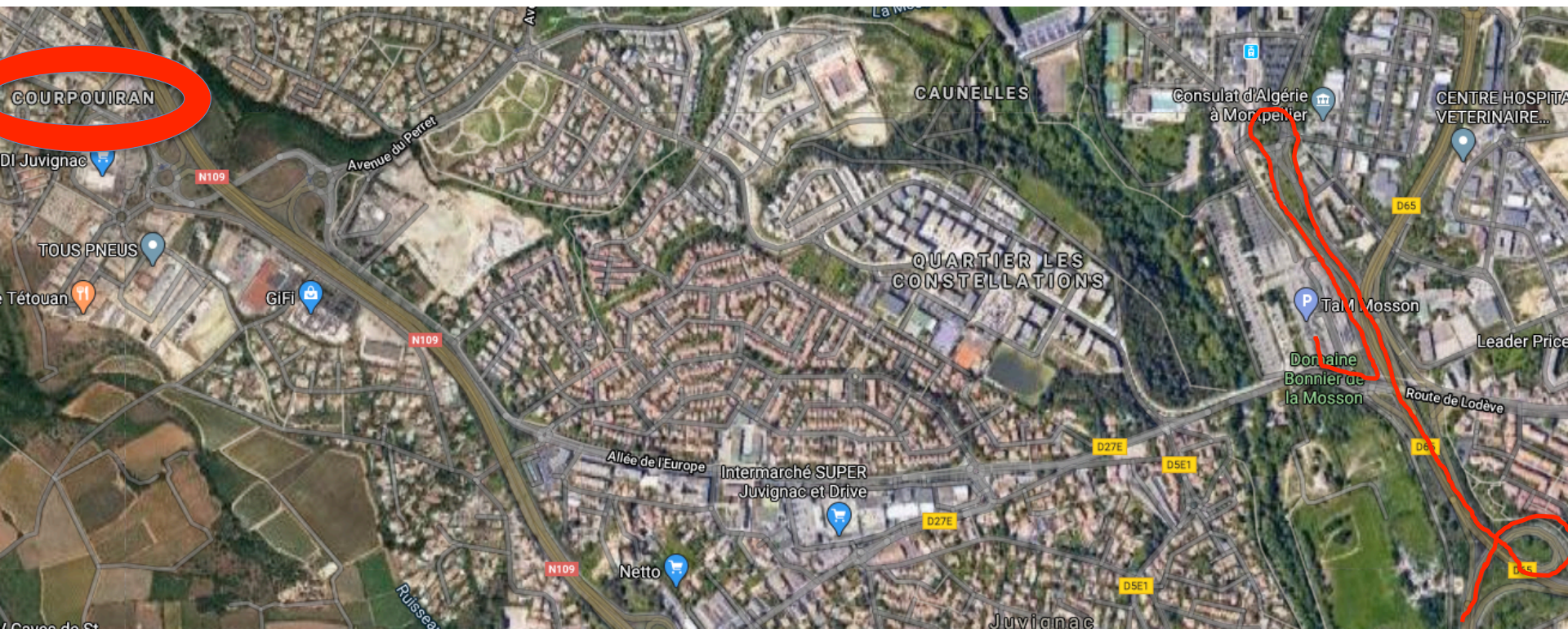
**LE PROJET TIENT-IL COMPTE DU
PROJET ANRU ?**

Projet ANRU accès aux tram 1 et 3

- Le projet ANRU prévoit une amélioration de l'accès à ce parking.
- Le SCOT prévoit un parking au quartier de Courpouiran
- Le Projet de COM n'intègre ni le projet ANRU ni le SCOT

Futur P de Courpouiran

Trajet pour accéder au P tram 3 et 1 depuis le RN 109



RN 109



Zoom sur l'accès actuel au parking terminus du tram 1 et croisement ligne 3



RISQUES DU PROJET DU COM LIÉS À SA CONCEPTION



Un échangeur à fort impact sur le milieu naturel et agricole

- Un projet qui n'explique pas la nécessité de créer 2 demi-échangeurs Montpellier Juvignac mais explicite seulement les variantes de celui-ci.
- Extrait p.19 pièce C: *Une variante dite 0 correspondant à la réutilisation de l'échangeur existant sans modifications, a été exclue car incompatible avec les trafics.*

Si l'incompatibilité avec le trafic est due à une perte de temps pour les flux, alors le gain de temps semble négligeable au regard du coût financier d'un tel ouvrage, de son coût environnemental (traversée de 2 cours d'eau), et de son coût social (élimination de l'aire d'accueil des gens du voyage).

- Tous les ouvrages devraient permettre la circulation piétonne et cycliste. En effet, la circulation cycliste ne doit pas être exclusivement conçue pour accéder d'un tramway à l'autre mais aussi pour privilégier la promenade et la vie de quartier.

Impacts du chantier

- Le projet prévoit de déplacer $1,3 \text{ Mm}^3$ de terre. Si des camions 20 m^3 sont utilisés, alors il faudra quelques 65 000 allers-retours de camions, ce qui est loin d'être sans impact !
- Quelle est la localisation des centres de stockage utilisés ISDI, ISDN, ISDD prévus ? Quel est le bilan des émissions de GES de ce transport ?



Impact écologique

- L'étude environnementale, p. 275/422, dit :

A l'heure actuelle, les besoins compensatoires (surface notamment), les mesures de gestion ainsi que les parcelles d'accueil de la compensation écologique n'ont pas été identifiés. Ceux-ci seront détaillés dans le dossier de dérogation espèces protégées.

- Cette absence d'identification de la compensation n'est pas acceptable (cf. avis de l'AE). Le gros enjeu, sur la Mosson, dans la zone du futur remblai, est la continuité écologique entre la Mosson, sa ripisylve, les boisements connexes et les zones agricoles. Cette mosaïque de paysages ouverts et fermés est particulièrement riche en termes de biodiversité. Il importe donc de maintenir à tout prix cette continuité pour ne pas cloisonner la faune dans des secteurs trop réduits pour permettre son maintien et sa survie.
- **Nous attendons que toutes les mesures préconisées pour protéger la faune soient effectives** et ne figurent pas qu'en termes de recommandations (passages pour les espèces terrestres, écrans et plantations de haies arborées multistrates connectées à des structures boisées existantes extérieures et diminution progressive de la hauteur du boisement à l'approche du passage inférieur, parois de guidage, aménagements pour permettre la nidification des chauves-souris, ...).
- Les besoins compensatoires devront être définis avec le SYBLE.

Mais alors à quels enjeux répond ce COM ?

RISQUES DU COM INHÉRENTS A SON FONCTIONNEMENT

Risques inhérents en fonctionnement

- Jusqu'à présent, la RD132 est un boulevard urbain. Les flux de transit représentent 15 % et les flux des actifs locaux > 50 % (cf p.21 pièce F)
- **Effet d'aubaine** : un barreau inter-autoroute a pour effet d'augmenter les flux inter-autoroute sur ce barreau d'autant qu'il permet de raccourcir la longueur des trajets. Ici, cela conduit à concentrer la circulation autoroutière au plus près de Montpellier. Ceci va dans le sens opposé de celui pris par toutes les grandes villes françaises et à l'international.
- **Conséquence** : une augmentation du trafic qui sera rapidement saturé. Seule la création du LICOM permettrait en 2038 de réduire significativement le trafic.
- Augmentation du risque hydraulique sur la commune de Juvignac quartier de la Plaine.



Une mauvaise gestion du risque hydraulique

- Le dimensionnement des ouvrages apparaît insuffisant. Le débit de référence de la Mosson est calé sur un épisode pluvieux (2014) qui n'a concerné qu'un sous-bassin versant de la Mosson (le Rieumassel)
- L'impact de la crue du Rieumassel sur le débit de la Mosson n'a pas été très important en 2014
- Sous-estimer le débit de la Mosson, qui s'est révélé être beaucoup plus important en 1976 et 1933, fera que l'inondabilité de Juvignac sera accrue alors que déjà problématique
- Pas de prise en compte du changement climatique et de l'accentuation de l'importance des épisodes pluvieux

1976

1933

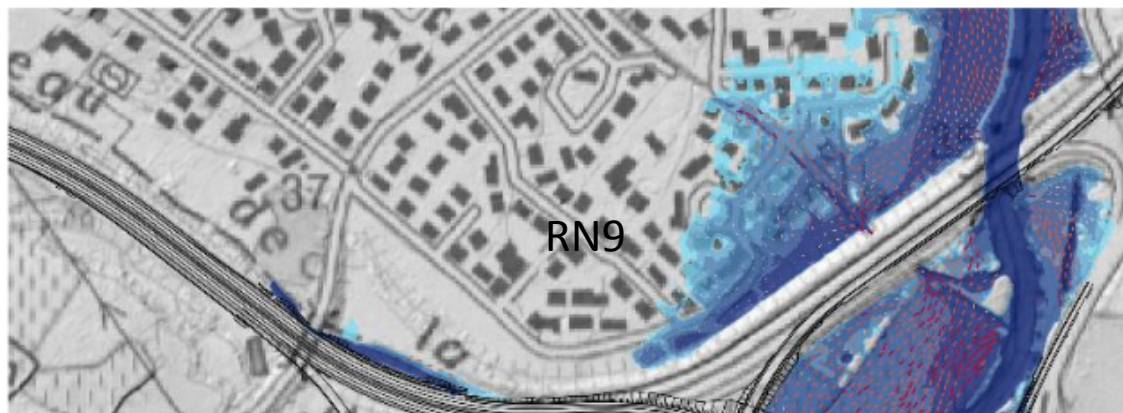
Juvignac

2014

Repère de
crue de la
Mosson à
Grabels



Illustration 29 : Situation projetée : Zones inondées maximales Crue de référence (octobre 2014)



Nos demandes en Hydraulique

Le mieux serait de ne pas faire ce nouvel ouvrage traversant. Il est inutile au regard du gain de temps engendré. Si toutefois, son projet était maintenu, il convient alors :

- **D'Aménager des ouvrages de décharge hydraulique** dans le remblai de l'A750-RN109 le long du ruisseau de la Fosse, afin de diminuer l'inondabilité du quartier de la Plaine à Juvignac avec un plan d'entretien.
- *L'afflux d'eau sera supérieur en aval*
- Il sera donc nécessaire, ainsi qu' au vu du changement climatique, **d'augmenter la transparence hydraulique des ouvrages** traversant les cours d'eau.
- La survenance d'épisodes analogues à ceux de 1976 et 1932 risque d'être plus fréquente. Il conviendrait donc d'augmenter la transparence des ouvrages et leur dimensionnement **qu'ils soient anciens (remblai de la RN9) ou nouveaux.**
- **Paysager les bassins de traitements des eaux, les rendre accessibles à la faune et les végétaliser. Ne pas les implanter en zone inondable !**
- Mettre en place un passage piéton et cycliste sous les ouvrages traversant le ruisseau de la Fosse pour permettre une circulation terrestre vers la Mosson. Le nœud routier constitue en effet un frein à la circulation en voie douce du nord au sud. A défaut, il faut créer un passage pour permettre la continuité écologique.

Aménagement du rond-point Gennevaux

- parking de 400 places à Montpellier, au-dessus du rond-point M.Gennevaux, terminus provisoire du tram 5

L' emplacement prévu de parking nécessite la traversée de la future voie du tram 5 et donc la mise en place d'un feu tricolore bloquant les flux ouest-est.

Tout serait différent si un transport en commun dédié était implanté entre Courmonsec et le rond-point Gennevaux, en prévoyant un minimum de 2 navettes aux heures de pointe pour une fréquence toutes les 10 minutes sur les plages horaires 7-9 h 30, 12-14h, 16h30-19h,. La fréquence est un élément de dissuasion essentiel : le gain de temps doit être réel sinon, les personnes continueront à utiliser leur véhicule (voir son manque de succès à Nîmes). Mais à priori, il ne semble pas qu'un TCSP soit prévu pour la ligne 5 (cf. p. 288 de l'étude environnementale) mais seulement pour la ligne 2. Une navette sans couloir dédié, serait soumise aux encombrements comme n'importe quelle voiture et n'engendrerait pas de réduction des temps de transport.



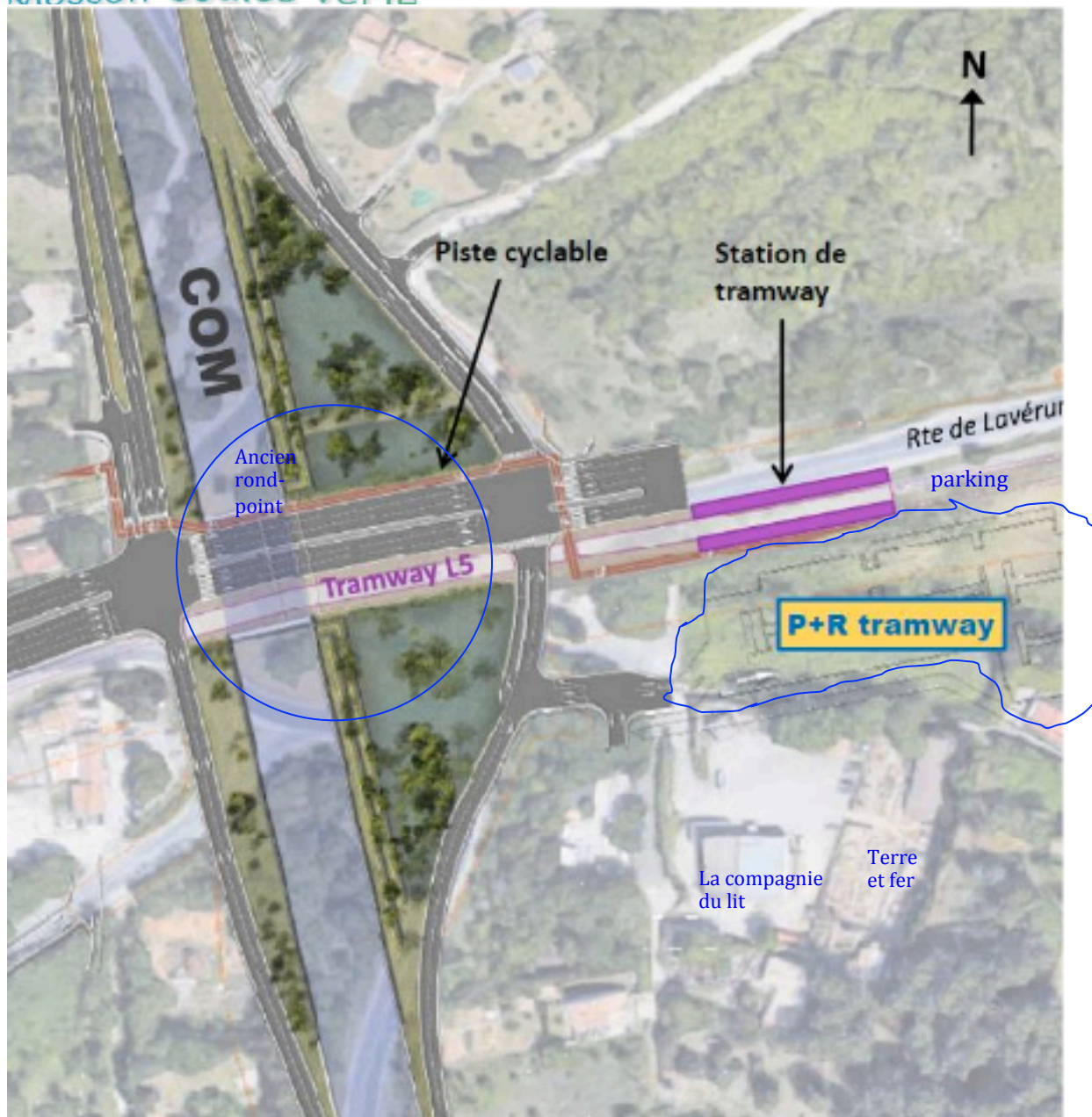


Figure 18 : Projet de l'échangeur Gennevaux (source : TaM)

Aménagement du rond-point Gennevaux

- Un immense parking consommateur d'espaces naturels
- Pourquoi pas un parking en silo ?
- Pourquoi choisir de faire se croiser la D5 et la ligne 5 ? N'y a-t-il pas moyen d'implanter le parking de l'autre côté de la RD et aménager une passerelle pour la traversée du RD pour éviter les feux ?



Conclusion

- Bref, pour un projet initié en 1985, il est dommage que ces ouvrages ne soient pas déjà en fonction et soient mieux pensés, d'autant qu'on peut craindre, vu le temps que le dossier aboutisse, que les décideurs jugent indispensable de déroger à nombre d'exigences environnementales pour brusquement aller vite.
- Nous demandons une conception nouvelle du projet basée sur des enjeux actualisés, où l'environnement et la qualité de vie seront au rendez-vous, où les circulations douces et le report modal seront une priorité et où le gain de temps de transport deviendra effectif.
- Nous demandons l'abandon du projet d'échangeur nord du fait de l'effet d'aubaine qu'il génère et donc en final en l'absence de gain de temps de transport auquel il aboutit.