Contournement Ouest Montpellier

Dossier d'information du public

Le Contournement OUEST de Montpellier

© DREAL LR

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

Un dossier d'information à destination du public, pourquoi faire ?

Le présent document est un dossier synthétique présentant le projet de Contournement Ouest de Montpellier (Le COM) dans son état d'avancement actuel. Il s'inscrit dans le cadre de l'article L121-8-II du Code de l'environnement, qui impose à tout projet d'aménagement ou d'équipement estimé entre 150 et 300 millions d'euros d'être rendu public, par le biais d'une publication presse et d'un document d'information mis à disposition du public. La DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, Maître d'Ouvrage du Contournement Ouest de Montpellier pour le compte de l'État, présente donc ici les objectifs et caractéristiques essentielles du projet, ainsi que les modalités de la concertation publique à venir.

La DREAL informe qu'elle ne saisit pas la CNDP, car le contexte ne le justifie pas :

- le projet a déjà fait l'objet de deux concertations publiques en 2004 et 2006,
- une nouvelle concertation aura lieu en septembre 2016 pour compléter ce dispositif (cf chapitre7 du présent dossier),
- L'association du public à la définition de ce projet d'infrastructure est complète, transparente et sincère.

La CNDP peut être saisie par des tiers identifiés par le code de l'Environnement : un ensemble de 10 parlementaires, un conseil régional, un conseil départemental, un conseil municipal ou un établissement public de coopération intercommunale ayant une compétence en matière d'aménagement de l'espace, territorialement intéressés ou par l'une des associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 exerçant leur activité sur l'ensemble du territoire national.

Cette saisine doit intervenir dans un délai de deux mois à compter du moment où ces projets sont rendus publics par le maître d'ouvrage et dans le cas présent peut aboutir à trois types de décision de la part de la CNDP :

- *l'organisation d'un débat public,*
- *la nomination d'un garant pour superviser la concertation de 2016,*
- *la validation des modalités de concertations proposées par le Maître d'Ouvrage.*

Quel cadre européen ?

C'est la convention d'Aarhus de 1998 sur « l'accès à l'information et la participation du public au processus décisionnel en matière d'environnement », qui est à l'origine de la CNDP et de l'ensemble de la règlementation française dite de « démocratie et proximité ». Cette convention signée par la France au même titre que 38 autres états, l'engage à :

> Améliorer l'information environnementale délivrée par les autorités publiques ;

> Favoriser la participation du public à la prise de décisions ayant des incidences sur l'environnement ;

> Étendre les conditions d'accès à la justice en matière de législation environnementale et d'accès à l'information.

Dès 1995, le cadre règlementaire français se dote donc d'une loi relative à la protection de l'environnement et crée la CNDP (Commission nationale du débat public), traduisant une réelle volonté d'associer les citoyens aux décisions structurantes de l'aménagement du territoire.

Sommaire

P4
Le Contournement Ouest de Montpellier

> Le COM : le projet
> Ceux qui portent ce projet
> Le COM dans les plans d'aménagement du territoire
> Le COM : son coût, son financement dans le Contrat de Plan État-Région (CPER)

P6
Le contexte territorial

> Le constat : un accès à Montpellier et à l'autoroute A9 très saturé à l'ouest
> Le contournement ouest : un projet qui s'inscrit dans le réseau routier structurant
> La multimodalité : un projet attendu pour mailler le réseau à l'ouest de l'agglomération

P10
Les objectifs visés

> Le COM, pour quoi faire ?

© DREAL LR

P12
Les enjeux en termes d'aménagement et d'environnement

> Quels enjeux pour le territoire ?
> La protection de la ressource en eau
> La préservation de la faune et de la flore

P17
L'historique 1995-2016

P19
Le projet proposé

> Quelles sont les caractéristiques essentielles du projet à mi-2016 ?
> Une vraie réponse aux enjeux du territoire
> Le tracé du COM

P23
La suite du projet

> 2016-2020 : la dernière phase des études et l'amorce des travaux
> La concertation envisagée, quelles modalités ?

1 LE CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER

Le COM : Le projet

Le projet de Contournement Ouest de Montpellier est une route à 2x2 voies qui emprunte un couloir déjà existant formé par la RD132, la RD132-E2 et la RD612, sur le périmètre des communes de Saint-Jean-de-Védas, Montpellier et Juvignac.

Ce nouvel aménagement, d'une longueur de 6 km environ, propose des carrefours dénivelés favorisant la fluidité du trafic :

- en connexion avec A750 et A709 (nouveau nom pour l'A9 dédiée au trafic local),
- en croisement avec RD5, RD 613, et en interface avec le tram T2.

__L'A709__ est le nouveau nom attribué à la portion de l'A9 existante desservant Montpellier. Le nom d'A9 sera réservé, dès fin 2017, à la nouvelle portion qui accueillera le trafic de transit.

Les carrefours dénivelés sont des carrefours à plusieurs niveaux qui permettent une fluidité optimale du trafic et conservent toutes les possibilités d'échange entre les voies. Cette fluidité est notamment possible grâce à des aménagements de voiries souterraines ou en viaduc, au niveau du carrefour existant.

PLAN DE SITUATION

© Stratis

Ceux qui portent ce projet

Le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer est le Maître d'Ouvrage du projet représenté localement par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (DREAL LRMP). En qualité de commanditaire du projet, la DREAL en définit les objectifs et les moyens, et garantit sa réalisation dans le respect des délais.

*La **DREAL**, Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement est un service déconcentré du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer et du ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement. Cette structure régionale met en œuvre la politique écologique dans les domaines de la prévention des risques, de l'eau, de l'énergie, des transports, de l'aménagement, du logement et de la préservation de la biodiversité.*

Le COM dans les plans d'aménagement du territoire

Depuis 30 ans, les acteurs territoriaux évoquent la nécessité d'un contournement routier à l'ouest de l'agglomération. Ce projet a progressivement pris forme dans les débats publics, au moment de la conception de l'échangeur Montpellier-Ouest, puis du déplacement de l'A9, pour finalement s'inscrire de façon consensuelle dans les différents plans d'aménagement territoriaux :

> Dans le DVA (dossier de voirie d'agglomération) de Montpellier ;

> Dans le SCoT (schéma de cohérence territoriale) de Montpellier Méditerranée Métropole ;

> Dans le PDU (plan de déplacement urbain) de Montpellier Méditerranée Métropole.

*Le **DVA**, le Dossier de Voirie d'Agglomération est un document instruit par l'État, encadré par la circulaire du 15 novembre 1991. Ce texte, rapporté à l'échelle du territoire, définit les futurs aménagements routiers nécessaires aux besoins de mobilité urbaine des 42 communes autour de Montpellier. Il implique la ville de Montpellier, la métropole, le conseil départemental et la direction départementale de l'Équipement. Il est approuvé depuis 2002.*

*Le **SCoT** et le **PDU** rassemblent une série d'actions d'envergure ayant pour but le développement d'un urbanisme compact, le maintien de formes de vie locale et un partage entre les modes de déplacement plus favorables aux transports publics et aux modes actifs. Parmi les objectifs de partage modal à l'horizon 2020 sur notre territoire : moins de 50 % pour la voiture particulière dans l'agglomération, moins de 35 % à Montpellier.*

Le COM : son coût, son financement dans le CPER

Le budget prévisionnel global du Contournement Ouest de Montpellier est estimé à 230 millions d'euros. Ce nouveau tronçon routier est inscrit dans le CPER (Contrat de plan État-Région) Languedoc-Roussillon 2015- 2020. Durant cette période, son financement est ainsi pris en charge à 44% par l'État et à 56% par les collectivités territoriales concernées, et ce, à hauteur de 25 millions d'euros. Cette somme permettra de réaliser les études, les acquisitions foncières et les premiers travaux. La suite des financements sera contractualisée dans le cadre des prochains CPER.

*Un **CPER**, Contrat de plan État-Région, définit pour une période le programme et le co-financement de projets d'aménagement du territoire co-engagés par l'État et la région. À noter que les autres collectivités (départements, métropole et agglomérations) participent souvent également au financement de ces grosses opérations d'aménagement.*

2 LE CONTEXTE TERRITORIAL

Le constat : un accès à Montpellier et à l'autoroute A9 très saturé à l'ouest

Les grandes pénétrantes montpelliéraines que sont la RD612, la route de Ganges, celles de Palavas et de Carnon, ainsi que l'autoroute A750 sont aujourd'hui reliées entre elles avec beaucoup de difficulté du fait de l'inexistence d'un contournement urbain efficace autour de l'agglomération. Seule l'A9, future A709, joue ce rôle au sud et la RD65 au nord. Les liaisons nord-sud sont déficientes à l'est et à l'ouest.

À l'ouest, une voie proche du centre relie l'avenue de la Liberté à l'échangeur Montpellier-Ouest. Plus en extérieur, les automobilistes empruntent un axe partiellement aménagé, constitué de l'ancienne déviation de Saint-Jean-de-Védas et de la route de Sète, mais qui n'a pas d'accès direct à l'autoroute A9. Ces deux axes sont quotidiennement saturés aux heures de pointe, matin et soir, et ce, toute l'année.

La déviation de Saint-Jean-de-Védas saturée, les automobilistes ont tendance à emprunter des itinéraires de substitution, dont la voirie locale, perturbant ainsi le fonctionnement des zones urbanisées.

A9
N
E
S
W

Le contournement ouest : un projet qui s'inscrit dans le réseau routier structurant

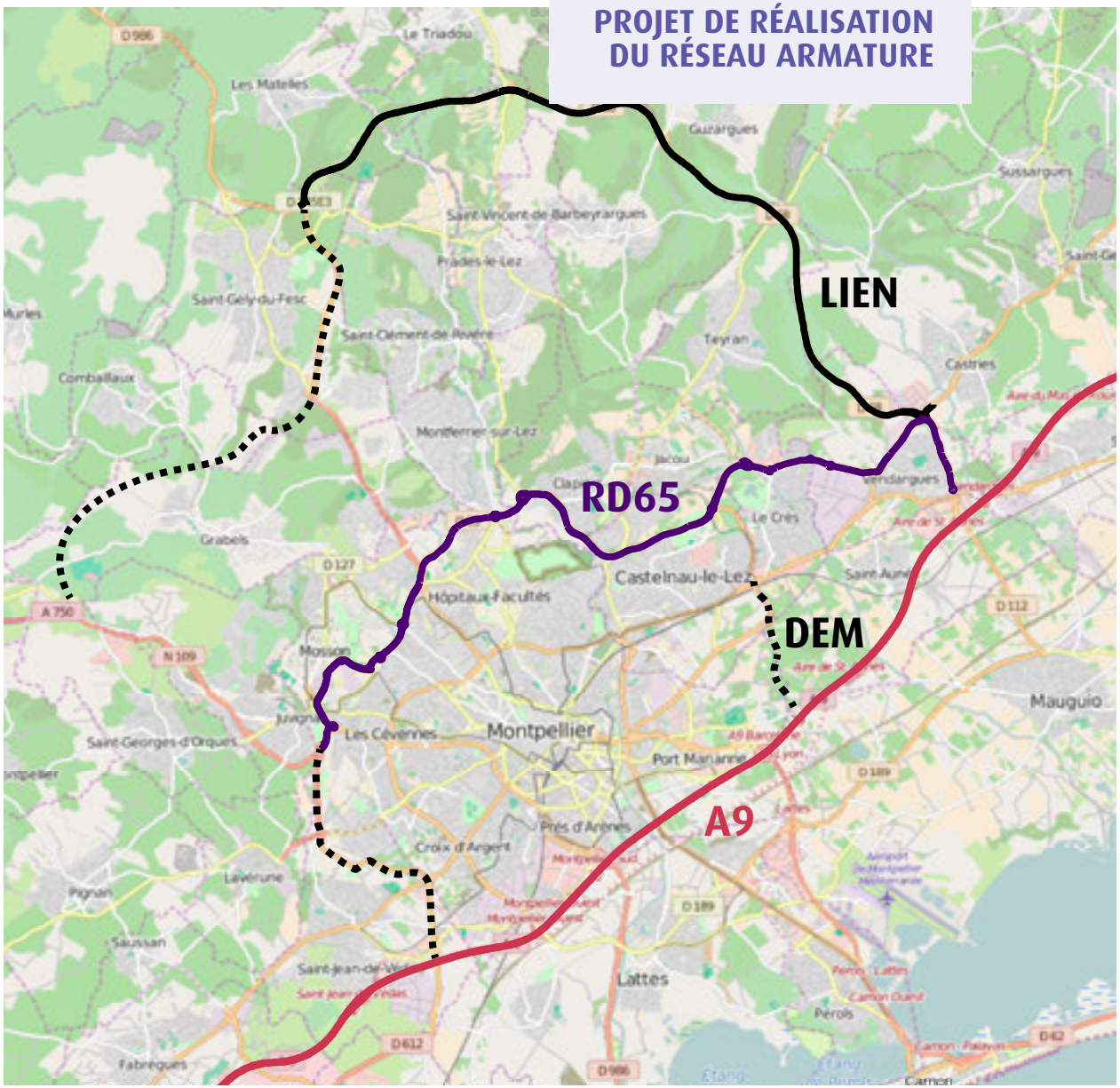
Pour accéder ou contourner de façon performante l'agglomération montpelliéraine, le dossier de voirie de l'agglomération propose, dans son schéma global de développement de liaisons nouvelles, la création d'un contournement urbain complet autour de Montpellier. La section nord du contournement urbain, constituée par la RD65 est déjà en cours d'aménagement par le Conseil départemental de l'Hérault.

La section sud du contournement urbain sera livrée en 2017, et permettra la séparation des trafics de transit et des trafics locaux via le déplacement de l'A9.

À l'est, un futur axe de liaison au niveau du Crès reliera l'autoroute A709 à la section nord du contournement.

Le COM vient donc boucler ce dispositif d'aménagement et constitue la pièce maîtresse du système de désengorgement des voies à l'ouest.

PROJET DE RÉALISATION DU RÉSEAU ARMATURE



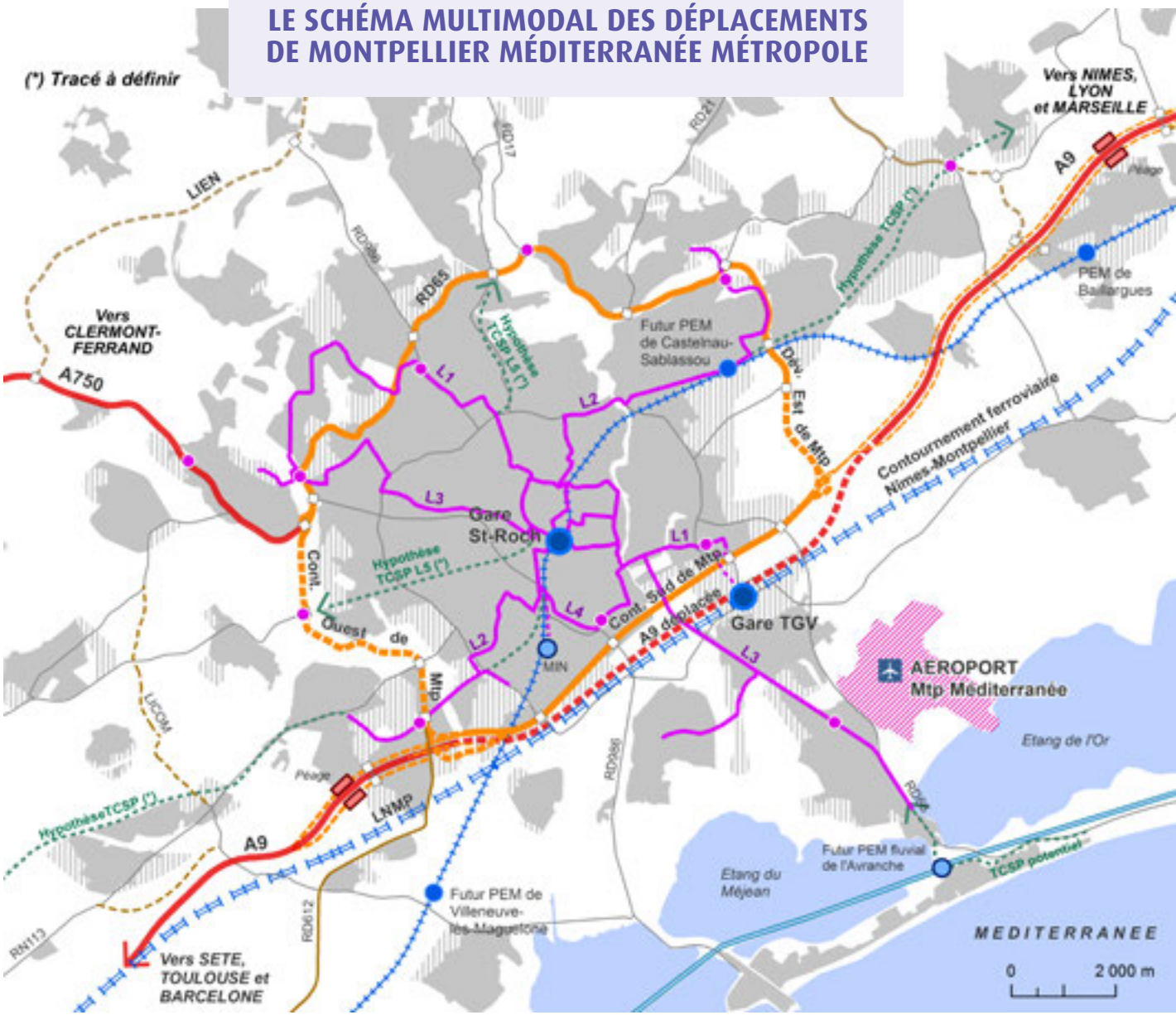
© Mayane

La multimodalité : un projet attendu pour mailler le réseau à l'ouest de l'agglomération

Montpellier Méditerranée Métropole bénéficie d'une offre de transport multimodale dense. Quatre lignes de tramway en service, 36 lignes de bus, 51 vélostations, 9 parkings + Tram, 22 stations d'autopartage et des connexions avec les bus départementaux, les trains régionaux et nationaux. Dans le PDU (Plan de Déplacement Urbain), le futur projet de contournement urbain vient compléter cette offre de transport qui ne propose pas à ce jour de ligne circulaire complète extérieure permettant de réduire le trafic des véhicules individuels côté ouest.

Le COM participera à préserver et enrichir ce paysage multimodal puisqu'il valorisera les accès parking + Tram Juvignac et Mosson au nord et ceux de Saint-Jean-de-Vedas et des Sabines au sud. Il rétablira par ailleurs les pistes cyclables existantes, et proposera des aménagements dénivelés permettant de ne pas couper les lignes de tramway ou d'autres Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) existantes et futures.

LE SCHÉMA MULTIMODAL DES DÉPLACEMENTS DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE



© 3M Montpellier

3 LES OBJECTIFS VISÉS

Le COM, pour quoi faire ?

Le Contournement Ouest de Montpellier vise des objectifs multiples :

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

> Relier A750 et A709,

> 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.

© DREAL LR

4 LES ENJEUX EN TERMES D'AMÉNAGEMENT

Quels enjeux pour le territoire ?

Situé dans un secteur périurbain, le territoire du COM est composé de parcs d'activités, de zones commerciales, de zones résidentielles, d'espaces agricoles et naturels. Dans sa définition, c'est donc l'ensemble de ce territoire, multiple, que le projet du COM prend en considération. Tous les tissus urbains et naturels impactés, présents et futurs, sont étudiés et intégrés dans la réflexion de son dimensionnement. Nombreux enjeux économiques, sociaux et territoriaux sont ainsi pris en compte dans ce nouveau projet :

- Le maintien de la continuité urbaine, y compris en phase « travaux » ;
- L'aménagement de dessertes de qualité au niveau des zones commerciales ;
- La création d'aménagements cohérents aux carrefours des voies pénétrantes et du contournement urbain ;
- La prise en compte des espaces urbanisables ou en restructuration (par exemple le nouvel éco-quartier Roque-Fraïsse, certaines zones industrielles) ;
- La préservation de la qualité de vie (respect des normes en termes de nuisances sonores, qualité de l'air, maintien des pistes cyclables) ;
- Le rétablissement de l'accès aux aires d'accueil des gens du voyage ;
- Le maintien de la qualité paysagère (harmonie architecturale de l'ouvrage, insertion paysagère) ;
- etc

Pour répondre pleinement à ces enjeux, les mesures compensatoires prévues par la réglementation seront mises en œuvre, si elles s'avèrent nécessaires. Il s'agira par exemple, en matière de nuisances sonores, de créer des murs anti-bruit au plus près des chaussées ou des isolations en façade ou de s'assurer de la continuité des circulations douces, de construire des passerelles de franchissement. Il s'agira encore, en compensation des zones naturelles impactées, de favoriser l'insertion paysagère, etc.

> *Une **mesure compensatoire** ou de **compensation écologique**, vise à contrebalancer les effets d'un aménagement urbain (industriel, commercial, etc) potentiellement créateurs de nuisances pour l'environnement, l'homme et la santé environnementale. Ces mesures doivent rétablir un état de qualité proche, si ce n'est meilleur, que celui de la situation antérieure.*

DESSERTE ACTUELLE DE LA ZONE COMMERCIALE DE CARREFOUR

© DREAL LR

5 LES ENJEUX EN TERMES D'ENVIRONNEMENT

La protection de la ressource en eau

Le principe de transparence hydraulique

Le COM traverse une zone inondable formée par le lit de la Mosson et celui de son affluent le Rieu Coulon. L'infrastructure prévoira à cet effet une transparence hydraulique permettant de ne pas perturber les écoulements existants et ne pas aggraver le risque d'inondation.

Parallèlement, de nombreux bassins de rétention d'eau seront aménagés ou remis aux normes, vers lesquels transiteront les eaux de ruissellement de la plateforme et des bretelles. Les voies de dessertes imperméabilisées favoriseront également le ruissellement de ces eaux pluviales, les remblais routiers seront fortifiés par des protections en enrochement en base de talus. Tout ce dispositif, encadré par la réglementation en vigueur, est voué à mettre hors d'eau le COM, pour qu'il puisse assurer sa fonction de communication, même dans l'hypothèse de la crue centennale.

BASSIN DE RÉTENTION

© DREAL LR

La requalification environnementale, côté eau

Un vrai travail de requalification environnementale sera, par ailleurs, mis en œuvre dans ce projet, notamment en matière de préservation des cours d'eau et tout particulièrement en phase « travaux » : reprise du réseau d'assainissement, création de bassins de confinement des pollutions accidentelles, traitement des eaux avant rejet en milieu naturel… autant de mesures qui viendront protéger le périmètre rapproché des captages en eau potable et requalifier un dispositif aujourd'hui imparfait.

La préservation de la faune et la flore

L'environnement naturel du projet est représenté par des cultures agricoles, des espaces naturels forestiers ou en friche, des zones inondables aux abords de la Mosson et du Rieu Coulon, un bois classé. La conception de l'ouvrage s'attachera à minimiser au maximum son impact sur cet environnement et à préserver l'habitat naturel de la faune et de la flore recensées sur place. Par exemple, dans la vallée de la Mosson, le passage des petits mammifères de part et d'autre de la voirie pourra être facilité par des aménagements spécifiques. Des friches herbeuses pourront être conservées, d'autres réalisées avec des semences récoltées in situ. Autre hypothèse pour préserver l'habitat naturel des espèces : l'aménagement écologique des bassins de traitement et de rétention d'eau rendant possible la vie des amphibiens et de la microfaune.

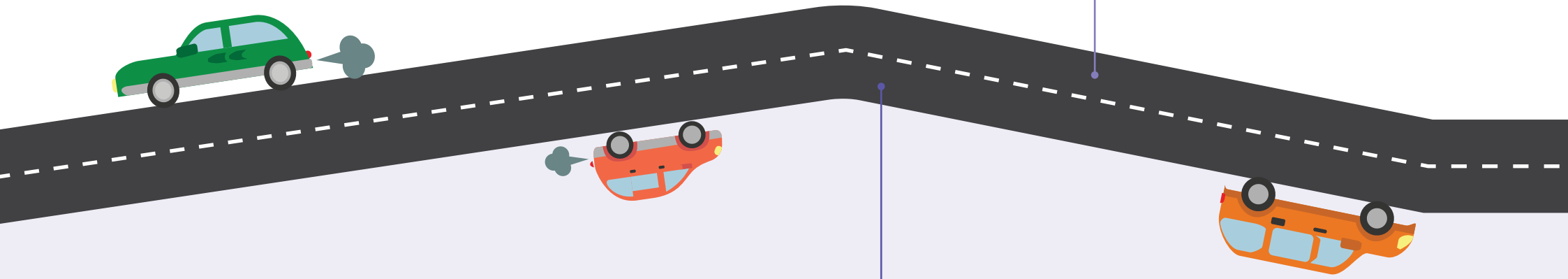
Martin-pêcheur © Fotolia

L'HISTORIQUE 1995 - 2016

2002

Approbation du Dossier de Voirie d'Agglomération

- Les collectivités locales s'accordent sur un aménagement consensuel
- Affinage du tracé nord-est et recherche de variantes au sud



1995

Premières études de niveaux dans le cadre du DVA

- Recherche de tracés et de fonctionnalités de la future rocade autour de Montpellier

2004

1ère Concertation du public
Présentation du tracé commun et des 3 variantes :

- Variante « Belle-vue »
  (passage à l'ouest de la zone d'activité du Rieucoulon)
- Variante « Rieucoulon »
  (emprunte la trouée de la vallée du ruisseau du Rieucoulon)
- Variante « Route de Sète » *(emprunte et rétablit la RN 112)*

Le public opte pour la variante dite « Route de Sète »

2005

- Amélioration du tracé « Route de Sète » avec prise en compte des remarques du public
- Définition des aménagements dénivelés et recherche de sous-variantes

2006

2e Concertation du public
Présentation des aménagements en dénivelés et de 3 sous-variantes :

- Le « COM au sol »
  (la voirie reste au sol, les routes transversales passent dessous)
- Le « viaduc long »
  (le COM passe au-dessus de la RD612 sur une longue distance)
- Le « viaduc court »
  (le COM passe au-dessus de la RD612 sur une courte distance)

Le public opte pour la variante dite « COM au sol »

2007

Remise en question du projet de déplacement de l'A9 et par conséquent des projets du COM et de la DEM (Déviation Est de Montpellier), devant s'y rattacher

Etudes complémentaires du trafic

- Premières hypothèses de raccordement à l'A9
- Modification du futur plan de circulation de Saint-Jean-de-Védas

2010

Conclusions de la concertation sous garant de la CNDP concernant le projet de déplacement de l'A9

- Définition précise de l'A709

2013

- Réinscription du projet du COM aux demandes du financement CPER
- Relance du dialogue avec les collectivités

2014

Amélioration de la connaissance concernant le trafic en particulier au nord

2015

Étude de variantes de raccordement à l'A709 et à l'A750

2016

3e Concertation du public

- Présentation des variantes de raccordement à l'A750
- Présentation des variantes de raccordement à l'A709

Glossaire

Le tracé en plan *d'une route est le dessin de l'ouvrage vu du dessus et dans son ensemble.*

Le profil en long *d'une route est le dessin de l'ouvrage vu de côté, dans son ensemble et dans sa plus grande longueur. Il permet de visualiser les aménagements du projet en hauteur.*

Le profil en travers *d'une route est le dessin de l'ouvrage vu de face, représentant l'intégration du projet dans son terrain naturel.*

6 LE PROJET PROPOSÉ

Quelles sont les caractéristiques essentielles du projet à mi-2016 ?

Du nord au sud, la portion sera composée de :

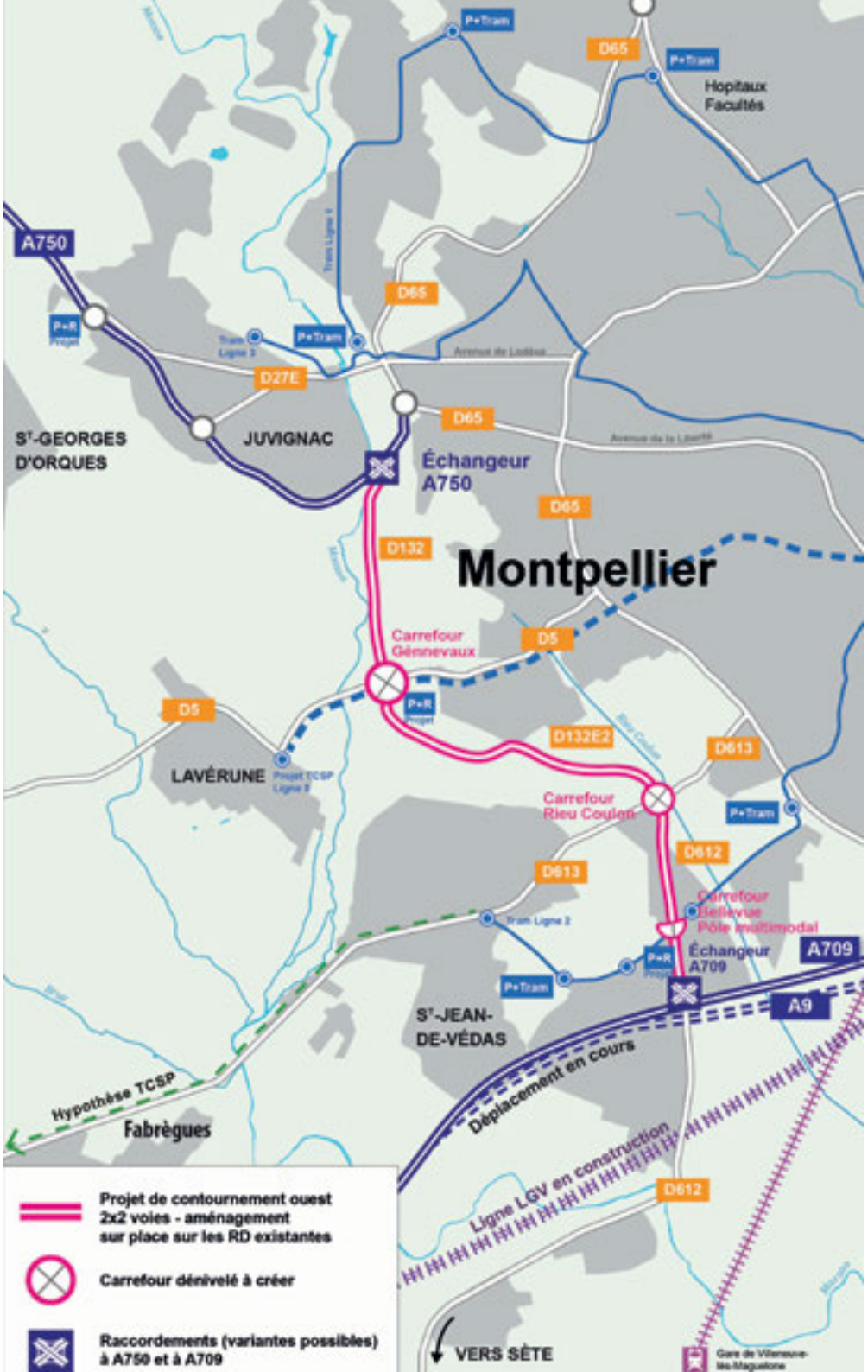
- L'échangeur entre l'A750 et le COM ;
- L'échangeur avec la RD5 (Route de Lavérune) dont le giratoire sera réaménagé et dénivelé. Le COM passera sur un pont au-dessus du giratoire ;
- L'échangeur avec la RD613 dont le giratoire sera réaménagé. Le COM passera au-dessous ;
- Le demi-échangeur avec la RD132 au niveau de la ligne de tramway. Le COM passera sous le tramway ;
- l'échange entre la RD116 E1 et RD 612 sera aménagé en carrefour à feux ;
- L'échangeur entre le COM et l'A709.

Ces aménagements seront complétés par le rétablissement des voies douces existantes. Pistes cyclables et traversées piétonnes seront rétablies, améliorées dans la mesure du possible, afin d'assurer la continuité urbaine des modes alternatifs.

Une vraie réponse aux enjeux du territoire

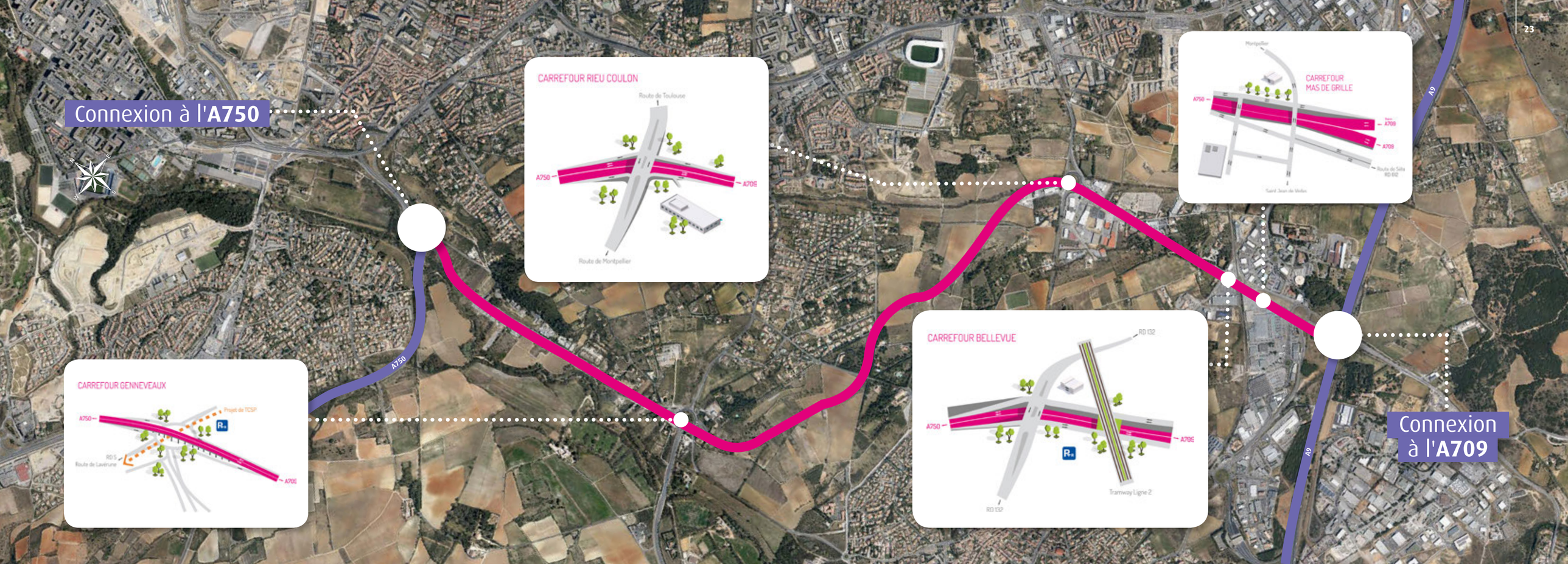
Le choix de ces aménagements n'est pas anodin, il répond bien aux objectifs et enjeux du territoire :

- La 2x2 voies homogénéisée sur l'ensemble du tronçon, contribue à fluidifier le trafic et à améliorer la perception de la voie ;
- Les échangeurs dénivelés permettent de ne pas couper les voies traversantes, concourant également à la fluidité du trafic ;
- Les centres urbains sont décongestionnés grâce au rétablissement des voiries secondaires, rendues à leur usage premier ;
- Les dessertes vers le réseau multimodal sont rendues plus accessibles, favorisant les modes alternatifs vers le centre-ville ;
- La sécurisation des circulations douces favorise également les modes alternatifs ;
- Les dessertes vers les zones commerciales sont maintenues, ne nuisant pas à leur développement économique.



© Stratis

LE TRACÉ DU COM


Connexion à l'A750
CARREFOUR RIEU COULON
Route de Toulouse
A750
A709
Route de Montpellier
CARREFOUR MAS DE GRILLE
Montpellier
A750
A709
A709
Route de Sète
RD 612
Saint-Jean de Vedas
CARREFOUR GENNEVEAUX
Projet de TCSP
A750
RD 5
Route de Lavérune
A709
CARREFOUR BELLEVUE
RD 132
A750
A709
Tramway Ligne 2
RD 132
A750
A9
A9
Connexion à l'A709

7 LA SUITE DU PROJET

2016-2020 : *la dernière phase des études et l'amorce des travaux*

Septembre 2016
Présentation du projet à date aux collectivités
Phase de concertation avec le public

2017
Réalisation du dossier d'enquête préalable à la DUP
Inventaire faune/flore

2018
De 1 à 2 mois d'enquête préalable à la DUP
De 12 à 18 mois d'instruction ministérielle
avant le décret de Déclaration d'Utilité Publique

2019

2017 - 2019
Acquisitions foncières amiables

2020 à 2025
Démarrage des travaux
et mise en service progressive

L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique *(DUP) rend public tous les détails d'une opération d'aménagement dans le but de recueillir les observations du public. Cette enquête est réalisée sous la vigilance d'un commissaire-enquêteur ou d'une commission d'enquête, garantissant la bonne prise en considération de l'ensemble des observations. Elle fait ensuite l'objet d'un rapport d'enquête et se clôture par l'avis favorable ou non du commissaire-enquêteur, concernant la Déclaration d'Utilité Publique du projet.*

La Déclaration d'Utilité Publique *(DUP) d'un projet d'aménagement du territoire est prononcée par le préfet, le ministre ou le Conseil d'État, selon son envergure. Si elle est prononcée, elle confère au projet un statut d'intérêt collectif qui s'impose à l'intérêt individuel, et permet de recourir à des expropriations en cas de litiges qui ne se résoudraient pas à l'amiable. Pour l'obtenir, le Maître d'Ouvrage réalise une enquête pour présenter au public les caractéristiques techniques précises de l'ouvrage, leurs impacts et les mesures mises en œuvre pour les limiter. L'enquête vise notamment à démontrer que les avantages du projet pour la collectivité excèdent les coûts et nuisances liés.*

La concertation envisagée, quelles modalités ?

La concertation est encadrée par l'article L103-2 du Code de l'urbanisme a pour objectif de recueillir les remarques et avis de tous les acteurs du territoire sur les grands principes et objectifs du projet.

La concertation institutionnelle

Depuis mars 2015, la DREAL Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées a associé les acteurs institutionnels du territoire sur l'avancement des études. Début 2016, ce dispositif a été renforcé, notamment avec la décision d'intégrer l'échangeur A750 dans le projet.

Dans un premier temps, une série de rencontres avec les collectivités directement concernées s'est tenue en mars 2016, permettant de rappeler les éléments déjà décidés et ceux encore en cours d'étude. Ces rencontres ont aussi permis de recueillir le positionnement et les attentes sur le projet, et également de préparer les prochaines étapes de concertation avec le public. Un comité technique associant les cofinanceurs s'est tenu le 23 mars 2016 pour assurer une gouvernance partenariale.

De plus, un comité de suivi associant les cofinanceurs et les communes situées sur le tracé est mis en place comprenant : Montpellier Méditerranée Métropole, les communes de Juvignac, Montpellier, St-Jean-de-Védas, le Conseil départemental de l'Hérault, le Conseil régional.

Les partenaires techniques seront également consultés dans le cadre d'une réunion d'information et comprenant en plus du comité technique les personnes publiques associées et les partenaires : CCI, Chambre Agriculture, CMA, ASF, ERDF, Gaz de France, SNCF, ABF, autres services de l'État…

La concertation avec le public

Durant les six semaines de concertation (L.103-2), un large dispositif d'information multicanal sera déployé.

Des outils de référence pour présenter le projet

- Un dossier de concertation sera mis à disposition du public et envoyé aux partenaires pour solliciter leur avis. Il sera disponible en ligne en version numérisée.
- Une plaquette à large diffusion fera la synthèse des divers points du projet soumis à la concertation. (libre disposition dans les mairies ou les lieux de réunions).
- Des expositions permettront de présenter le projet et de sensibiliser le public pour solliciter son avis.

Des temps de rencontre et d'échange avec le public

Plusieurs réunions publiques seront organisées, permettant au public de s'informer sur le projet, d'aborder une thématique spécifique et de s'exprimer – par oral et par écrit.

Des outils d'accompagnement pour annoncer les moments forts

Le public sera informé régulièrement des moments forts de la concertation :

- par voie de presse locale,
- en affichage dans les lieux publics ,
- dans les supports de communication des partenaires du projet (magazines, sites…).

Un outil internet ressource

Un site internet dédié au projet sera déployé au service d'un large dispositif d'information électronique :

- un outil de référence : mise à disposition de tous les documents ressources (dossier de concertation, documents téléchargeables…) ,
- un outil d'accompagnement : actualités du projet, agenda des réunions, newsletter… ,
- un outil de débat et de remontée des avis : formulaire officiel de concertation, foire aux questions...

(www.contournement-ouest-montpellier.fr)

Recueil des avis

L'avis des partenaires identifiés sera directement sollicité par l'envoi d'un courrier avec un dossier de concertation.

Un dispositif complet de recueil des avis sera mis en œuvre pour permettre l'expression directe de tous les publics :

- registres de concertation disponibles en mairies, à proximité des expositions présentant le projet,
- réunions publiques,
- adresse postale,
- adresse mail,
- formulaire de contact sur le site Internet dédié.

Selon le cas, des permanences seront envisagées pour permettre de répondre plus profondément aux préoccupations des personnes ou associations qui souhaiteraient des explications plus détaillées.

Bilan de concertation

Un bilan sera tiré à l'issue de la concertation. Ce document reprendra tous les éléments inhérents à la concertation (objectifs et modalités de la concertation, ensemble des avis exprimés, synthèse des avis, position des acteurs et partenaires, suites à donner…). Il sera soumis à l'approbation du Préfet et sera utilisé pour réaliser la suite des études officielles du projet. Il sera rendu public et mis à disposition des partenaires.

© DREAL LR

Conception & réalisation : MAYANE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer