



Contournement
Ouest
Montpellier

UNE NOUVELLE CONNEXION
POUR DES TRAJETS SIMPLIFIÉS

Consultez tous les avis

Voici les remarques, avis ou suggestions sur le projet, soumis à la DREAL Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées.

Les messages d'insulte ou de diffamation, les message à caractère raciste ou incitant à la violence ou à la haine, ont été exclus.

Ces avis sont publiés pendant la concertation officielle en septembre octobre 2016.

70 avis

MIS EN LIGNE LE 25 OCTOBRE 2016 PAR TOUSSAINT

La variante 2 de l'échangeur Nord (Juvignac) est sans aucun doute la moins mauvaise des solutions. Dans cette option, la construction d'un seul ouvrage supplémentaire au dessus de la Mosson, et la suppression de deux échangeurs existants limitent les impacts négatifs du nouvel échangeurs a plusieurs niveaux:

- 1 - Hydrologique, si la transparence hydrologique est assurée, et si la suppression des échangeurs existants permet la création de bassin d'expansion des crues
- 2- Ecologique: destruction de la ripisylve "limitée" a une zone, restitution de deux zones a leur état naturel
- 3 -Sécurité et Fluidité du trafic: suppression des échangeurs situés en zone inondables qui sont à risque en cas de crue
- 4 -Nuisances sonores pour les riverains: échangeurs et trafic légèrement déportés à l'ouest, plus éloignés des zones d'habitation

L'option 1 est complètement aberrante, et il est hallucinant qu'elle ait été retenue pour la concertation. Elle aurait du être éliminée d'emblée. Alors que l'A750 crée déjà un obstacle a l'écoulement naturel des eaux de la Mosson dans le sens Nord-Sud, la variante 1 de l'échangeur crée DEUX ouvrages supplémentaires au dessus de la rivière, qui auront un impact négatif sur l'écoulement des eaux. Par ailleurs, ces deux ouvrages supplémentaires vont induire la destruction de 2 zones naturelles classées. Enfin, la nouvelle bretelle passe a 10 mètres d'un lotissement... et pourquoi pas au milieu du lotissement !? Délirant.

L'option 3 n'a pas beaucoup d'intérêt alors que l'option 2 peut être mise en place avec beaucoup plus d'effet positif (cf supra).

A prendre en considération pour l'option 2:

- se baser sur les crues exceptionnelles de la Mosson (notamment 2014) pour dimensionner le projet, et ne pas se contenter de prendre les normes en vigueur. L'option 2, même si elle est la moins impactante aura un impact hydrolique si elle n'est pas dimensionnée en prenant en compte les crues centenales qui seront de plus en plus fréquentes (impermeabilisation des sols, urbanisation, réchauffement climatique)
- valoriser la création d'espace naturel dans les 2 zones "à restituer" (échangeur et route de bionne) pour compenser la destruction de zones naturelles a l'ouest.
- vigilance a prévoir pour éviter que ces nouveaux espaces ne soient transformés en bidonville (cf le camp du domaine bonnier de la Mosson une centaine de mètres plus au nord)
- maintenir la possibilité pour les promeneurs (et la faune sauvage) de traverser d'est en ouest la nouvelle voie rapide
- faire passer " l'ancienne A750" entre l'échangeur et l'avenue de la liberté en route urbaine, limitée à 50km/h et y aménager

des protections anti-bruits.

MIS EN LIGNE LE 24 OCTOBRE 2016 PAR **RIBOUR**

Voici enfin l'émergence de ce projet structurant tant attendu par tout l'Ouest Montpelliérain.

Pour simple exemple, j'ai fait le choix de m'installer dans un village de L'Ouest alors que je travaille au Sud Ouest. C'est un choix pouvant sembler judicieux, c'est sans compter sur la saturation croissante de cette route St Jean de Védas <=> Juvignac. La saturation est historiquement liée au trafic de transit, mais aussi à l'exceptionnelle croissance de tous les villages de l'Ouest qui construisent ZAC sur ZAC.

L'Ouest s'urbanise il faut l'équiper.. avec un COM en 2*2 impérativement.

Epargnons nous les projets à vision courte en 2*1 voie. Les seuls passages d'évitement des rond points ne permettront pas d'éviter la saturation complète rapide. Il faudra dans une seconde étape réaliser des doubléments de chaussées sous circulation, très onéreux et très perturbants pour les usagers. Surtout, il faut prévoir tous les OA en 2*2 voire plus pour les plus contraignants (PS).

La voiture de demain sera électrique, Le PL suivra ou passera au 100 % GPL. Adieu les NOX et poussières c'est notre avenir, ils ne doivent pas interférer dans un projet routier qui va structurer notre ville sur les 50 prochaines années !

Le bruit est maîtrisé par les murs anti bruit, les revêtements routiers, les chaussées en déblai, les merlons, les progrès des manufacturiers.

Ne soyons pas effrayés de l'augmentation sensible du trafic potentiel, c'est source de commerce et d'activité économique.

2*2 Oui au projet en 2*2 au plus vite !

MIS EN LIGNE LE 24 OCTOBRE 2016 PAR **RETRAITÉ RECHATIN**

Je suis bien sûr favorable à la réalisation du COM, comme à celle de la rocade Est et du LIEN. Le projet n'a pas évolué depuis 10 ans, et compte-tenu du planning prévisionnel et des contraintes budgétaires, je pense que je ne serai plus de ce monde pour l'inauguration ! Mais il ne faut surtout pas laisser tomber, mes petits-enfants seront ravis de l'emprunter.

MIS EN LIGNE LE 24 OCTOBRE 2016 PAR **TRIQUET**

Bonjour,

Je refais un mail, car hier j'ai peut être fait une fausse manipulation et je pense que vous n'avez pas reçu mon message.

Félicitations pour la clarté du document et des études présentées.

Je suis POUR la variante 3 concernant le raccordement Nord et POUR l'option 3 concernant le raccordement SUD.

Je confirme la priorité des travaux en raison des bouchons quotidiens de cette itinéraire...le temps perdu par les usagers, donc l'argent est certainement équivalent au cout des travaux. sans compter les bénéfices écologiques apportés par ce nouvel aménagement !

Par contre rien n'est envisagé pour une circulation de transport collectif en site propre : Bus, Tram, Véhicules autonomes...

Il serait nécessaire de poursuivre l'aménagement en le prolongeant au sud sur le RD 612 jusqu'au Parc d'activités de LA LAUZE de St JEAN de VEDAS (rond point type carrefour Gennevoux) et l'aménagement du pont de Villeneuve , le tout à deux voies pour ce raccorder à l'existant.

Enfin , concernant le financement, il serait regrettable de ne pas profiter des taux bas actuel des emprunts...sinon pourquoi ne pas confier les travaux en PPP dont les loyers seraient payés par les financeurs prévus aujourd'hui (Etat / collectivités locales)

Cordialement.

MIS EN LIGNE LE 23 OCTOBRE 2016 PAR **PRIVÉ MUSNIER**

Bonjour

N'ayant pu participer aux réunions publiques, je vous prie de bien vouloir trouver ci joint nos remarques sur le projet proposé à la concertation:

Secteur 2 (entre le rond point Genneveaux et le Rieucoulon:

-privilégier un profil en long de la chaussée enterrée ,de façon à préserver au maximum l'aspect visuel et auditif pour les lotissements situés à l'Est et à saint jean de Vedas sur le coteau sous le château d'eau (coté Ouest du COM)

-acquérir (provisoirement) les terres agricoles du coté Ouest pour créer un modelé paysager cachant l'infrastructure (et qui servira à mettre en dépôt les déblais de la route en décaissement)

-raccorder la piste cyclable sur le RD 132 est inutile et dangereux (sauf si la mairie prévoit d'aménager une piste cyclable jusqu'au rond point situé à l'entrée du village),car la route est circulée et très étroite.Prévoir plutôt une piste cyclable qui remonte du rond point de Genneveaux à l'allée Joseph Cambon.Cette piste pourrait être créée sur une risberme entre la voirie neuve et le modelé paysagé/merlon acoustique crée sur le coté Ouest du COM,et se connecter par le Chai du terral au Chemin de Bugaret qui est actuellement beaucoup utilisé par les vélos.Cela permettrait de créer une piste cyclable longue et reliant Laverune au stade de la Mosson et le quartier environnant.

-L'ouvrage sous le COM et permettant d'assurer la continuité du chemin de Bugaret devra être préservé et aménagé.

-Les parkings relais devront être accessibles aux vélos et comprendre des abris de stockage

-L'aménagement du COM devra s'accompagner de mesures d'interdiction de traversée du village de saint jean de Vedas,pour le délester du trafic de transit actuel et l'orienter vers le COS.

-Au droit de l'allée Joseph Cambon, faire, de part et d'autre du pont de rétablissement de l'allée, une couverture légère pour atténuer la coupure qu'impose le COS, son impact sur le parc du Terral, Créer une "allée verte", et favoriser les échanges et la continuité entre le village de saint Jean et les lotissements situés de l'autre coté.

-relier la piste cyclable que constitue le chemin de Bugaret au Rieucoulon.

-Construire un projet qui soit plus performant en termes acoustiques que les normes environnementales actuelles. Il convient d'anticiper leur évolution dans le futur, et tenir compte du caractère particulièrement important de l'urbanisation existante.

En vous remerciant de votre écoute ,et à votre disposition

Miguel et Andrée MUSNIER

34430 Saint Jean de Vedas

MIS EN LIGNE LE 22 OCTOBRE 2016 PAR **PRÉSIDENT DU GROUPE MEDIMAT PAIN**

Il est urgentissime de réaliser le COM en intégrant une augmentation de trafic. Les entreprises de l'ouest montpelliérain s'essouffent depuis plus de vingt ans avec des bouchons inacceptables. Ceux ci entravent le fonctionnement correct des entreprises du secteur et obèrent de façon très préoccupante leur développement.

Je m'exprime pour le compte des sociétés MEDIFINANCE, MEDIMAT dont la création à Juvignac date de 1979, de MEDIBAIL et de SYNERMAT que je dirige et dont les effectifs au total dépasse 100 personnes. Robert Pain

MIS EN LIGNE LE 22 OCTOBRE 2016 PAR **LÉGUMAN**

bonjour.

Il est plus que temps de se préoccuper de ce projet dont les premières réflexions datent d'il y a ... presque 20 ans! Et c'est bien le problème!

Je pense qu'il serait plus judicieux de se projeter dans l'avenir en fusionnant les projets COM et LICOM. L'ouest se densifie à vitesse grand V et la question de son contournement se posera dans... 20ans. Soyons "visionnaires" et anticipons cette problématique future.

Raccorder l'A750 à l'A9 plus à l'ouest permettrait de raccorder le trafic de liaison "Millau-Nîmes" directement sur l'A9 et d'éviter ainsi qu'il vienne "polluer" la desserte locale de Montpellier dévolue à l'A709.

Je rappelle que la raison même du doublement de l'A9 est d'éliminer ce problème. Il y a fort à parier que le flux de PL va s'intensifier sur cette liaison dès lors qu'elle sera mise en service, lesquels PL viendront s'incrémenter sur la desserte locale... rebellotte!

Cela éviterait de surcharger la route de Sète dont l'utilisation va encore s'intensifier en local vu les projets immobiliers entre le rieu coulon et l'est de St Jean de Védas.

On pourrait même prolonger vers la D612 au niveau de la maison d'arrêt et ainsi de reporter une bonne partie du flux venant de Sète avant le point noir du "pont de Villeueuve / croisement d'Almèras"

A dépenser l'argent public, faisons le intelligemment.

MIS EN LIGNE LE 20 OCTOBRE 2016 PAR **MAIRIE DE SAINT JEAN DE VÉDAS MORTIER**

délibération prise par la commune de Saint Jean de Védas dans le cadre de la concertation publique.

 **TÉLÉCHARGER LE FICHIER JOINT À CET AVIS**

MIS EN LIGNE LE 17 OCTOBRE 2016 PAR **BOUSCARY**

Bonjour,

Encore une fois la place donnée aux vélos ou aux transports en commun dans ce projet est négligée.

Tout nouvel aménagement en 2016 devrait être conçu avec un aménagement cyclable systématique. Nous sommes dans une ville ensoleillée, avec un relief relativement faible, mais les automobilistes sont très imprudents. Qu'attendons-nous pour créer de vrais équipements cyclables sécurisés ? Moins de bruit, moins de pollution, moins de besoins de stationnement, plus de sport pour les montpelliérains: on a tous à y gagner !

Je prends mon vélo tous les jours pour aller au travail, et tous les jours j'ai au moins une frayeur sur les longues parties non aménagées de mon trajet, parce qu'un automobiliste me frôle, me double alors qu'il y a un virage ou une voiture en face. Il faut que cela change, il faut aider les Montpelliérains à sortir leur vélo plutôt que leur auto. Sans une vraie politique d'aménagement cyclable nous n'y arriverons pas.

MIS EN LIGNE LE 16 OCTOBRE 2016 PAR **GAZULLA**

La consultation sur le Contournement Ouest de Montpellier ne fait que confirmer l'absence d'étude globale de la circulation.

On propose un boulevard traversant Juvignac, Montpellier, et Saint-Jean de Védas. Donc la Com vient aboutir à Saint-Jean, ainsi que le futur boulevard urbain A709. Et toute la circulation vers l'Ouest passe par l'avenue de Librilla, qui est un exemple de la surdensification urbaine actuelle. Pour cela, on installe 2 magnifiques viaducs et un souterrain sous le tram. Et tout cela ne coûte que 230 M€.

Or, quand on regarde la carte de la Gazette du 15 au 21 Septembre, on découvre :

1 le vieux projet de Licom qui devait relier Juvignac à Villeneuve les Maguelonne. (J'étais allé donner mon point de vue, à l'époque, il y a environ 10 ans).

2. le futur positionnement du lien jusqu'à Bel-Air.

Donc, supposons que la COM commence à Bel-Air. Les échangeurs avec l'A750 sont déjà là. Elle part dans la garrigue au Sud, passe entre Saint-Georges et Murviel les Montpellier (aucune construction), puis entre Pignan et Lavérune comme prévu dans la Licom. On arrive à Fabrègues où la COM utilise la D27E7 et ses passages au dessus de la D613. On arrive à l'A9-A709 et on peut prendre le Boulevard urbain. La COM s'installe sur la D185 et rejoint la D612 (Route de Sète). Donc : toute la Com se fait en zone déserte, il faut faire un croisement avec un seul axe fréquenté, la D5 entre Pignan et Lavérune, et faire aboutir le

Boulevard Urbain sur la D185. Une route existe déjà au Nord de l'A9 et dessert l'usine de potabilisation, à 500 mètres du futur péage.

Pour la COM actuellement, le projet est porté par la Région, le département et la métropole pour 230 M€. (Mais on ne sait toujours pas qui va hériter du Boulevard Urbain). En passant par la garrigue et en économisant au moins un viaduc et un souterrain, on peut estimer ce projet à la moitié du prix prévu !!! Mais je ne demande pas de pourcentage sur l'économie réalisable.

Je vous joins un petit montage qui résume tout : liaison LIEN, A750, D613, A709 et D612. C'est cela que j'appelle un périphérique.

 **TÉLÉCHARGER LE FICHIER JOINT À CET AVIS**

MIS EN LIGNE LE 15 OCTOBRE 2016 PAR **FABRE**

Bonjour

La bonne intention du Contournement Ouest de Montpellier doit préserver l'aspect naturel de l'environnement existant et la qualité de vie des habitants de l'agglomération. Cela nécessite :

- Aménagements de protections anti-bruits jumelées avec de la végétation pour les fondre dans le paysage
- Conserver l'accès à la nature en aménageant des allées piétonnes
- Limiter la vitesse sur le traé et revêtements anti-bruits (tunnel de la Comédie)
- Prévoir pour les amateurs de vélo des vraies bandes cyclables indépendantes des allées piétonnes
- Aménager une bande cyclable le long du parcours + une entre le rond-point Geneveaux et Rond-Point Paul Fajon + une entre le rond-point Rieucoulon et le Grand M de Montpellier.

Cordialement

MIS EN LIGNE LE 14 OCTOBRE 2016 PAR **VINCENT**

OUI au COM la version 1.2 ou 3 !!! Le succès de la réunion de Juvignac montre bien l'état d'urgence absolue et la saturation de la route de Juvignac. Il faut construire une route qui relie le nouveau quartier constellation /golf et la Paillade. C'est très SIMPLE ET PEU COUTEUX .

Il faut aussi mettre en sens interdit la portion de route dans le lotissement de la plaine afin de limiter le trafic, comme la commune de St Jean de Védas qui a su préserver ses lotissements des voitures (exemple: au giratoire Adrien Villaret) en installant un sens unique.

Il faut aussi mettre la RD132 en 2x2 voies à la hauteur du rond point Geneveaux.

MIS EN LIGNE LE 14 OCTOBRE 2016 PAR **C.**

Je suis pour le COM, avec la variante 2 pour le raccordement.

Par contre il serait intéressant de réfléchir aussi à un désengorgement de Juvignac grâce à ce contournement,

MIS EN LIGNE LE 14 OCTOBRE 2016 PAR **SIRIEIX**

Bonjour,

Etant donné la forte urbanisation de ce secteur, le projet de COM sera saturé à court terme.

Il serait plus judicieux de déplacer le COM encore plus à l'ouest vers Pignan - Saussan - Fabrègues.

Cordialement

MIS EN LIGNE LE 13 OCTOBRE 2016 PAR **CASTANIER**

Bonjour

Nous louons une villa rue bergerie de caunelle à Juvignac depuis 2005 et nous constatons l'accroissement des inconvénients suivants:

- 1) le bruit des véhicules roulant à 110 km/heure sur l'entrée en ville de l'A750 est de plus en plus gênant, il nous semble nécessaire de limiter la vitesse dès la zone industrielle de st Georges d'Orques à 90 km/heure.
- 2) La pollution ne fait l'objet d'aucune infos grand public, Pourquoi ?
- 3) Pourquoi ne pas prévoir un lien entre l'A750 et l'A9 plus en amont (voir au niveau de Bel Air).
- 4) Pourquoi ne pas construire des murs phoniques pour protéger les zones habitées.
- 5) enfin pourquoi la ligne de tram n'arrive pas au niveau du rond point vers le golf avec un parking de liaison?

Vous remerciant de votre écoute

Bien à vous

MIS EN LIGNE LE 12 OCTOBRE 2016 PAR **PEREZ**

Bonjour,

Après avoir lu la plaquette du projet ainsi que tous les avis sur le site, voici mes conclusions :

Oui pour le COM.

Choix nombre de voies :

2*1 voies : Meilleure solution environnementale mais risque de ne pas supporter le trafic.

2*2 voies : Réponse cohérente entre fluidité du trafic et impact environnemental.

2*3 voies : Nuisance environnementale, sonore, visuelle, problème de place et avec l'arrivée de la voiture autonome (bien plus tôt qu'on l'imagine, vers 2030-35 disons), le trafic sera bien plus fluide, donc 2*3 voies inutiles.

Mon choix est donc de faire une 2*2voies avec limitation à 90km/h pour diminuer l'impact environnemental pour ne pas créer une autoroute justement.

L'étude d'une solution 2*1voies avec mise en dénivelé des ronds points serait également souhaitable (cette solution moins onéreuse permettrait de diminuer les bouchons dans un premier temps. Si cela ne suffisait pas, l'on pourrait élargir à 2*2 voies par la suite même si cela coûterait plus cher que de faire du 2*2voies du premier coup). C'est pour ça qu'une étude du trafic est nécessaire (via logiciel informatique par exemple).

Choix variante : la 2 car réponse cohérente entre fluidité du trafic et impact environnemental.

Choix Options : à voir suivant les coûts, les données du trafic existant et futur, et si le fait de créer des bretelles en plus pour relier le COM et l'A709 n'engendrerait pas une augmentation du trafic sur le COM justement. Le but étant de répondre aux besoins existants/futurs et non pas de créer de la demande (conducteurs qui ne passaient pas par là avant et qui y passeraient car plus court).

Sinon, plusieurs points m'intriguent :

- 1) Je vois que le COM passe sous le Carrefour Bellevue et Carrefour Mas de Grille. Pourquoi cela n'est-il pas envisageable au niveau du Carrefour Rieucoulon et du Carrefour Genneveux ? Le Carrefour Rieucoulon ainsi que Genneveux ont tout à gagner de voir passer la COM sous les routes secondaires (en gardant les routes secondaires au niveau du sol). Pourquoi ? Car sous le niveau du sol, la pollution atmosphérique et sonore du COM est largement diminuée et d'un point de vue visuel/impact

sur le paysage, cela est bien mieux.

2) Pourquoi mettre 2 voies de chaque côté pour assurer les échanges locaux de part et d'autre du COM du Rieucoulon à l'A709 ? Cela n'est-il pas exagéré ? La pollution atmosphérique, sonore et visuelle vaut-elle vraiment le coup ? Mettre une voie ne serait-il pas mieux et moins cher ?

3) Si l'on sort de la zone commerciale Lidl/Jouet Club, et que l'on veut repartir sur St Jean de Védas, comment fera-t-on étant donné qu'il n'y aura plus de rond-point à Rieucoulon. Une voie d'insertion de la rue Alexandre Flemming (rue devant Lidl) sur la RD612/COM est-elle prévue ? Peut-on faire demi-tour sur le pont au niveau du Rieucoulon ? Doit-on aller jusqu'au rond-point du M et revenir ? Y aura-t-il des feux rouges sur la RD613 pour pouvoir tourner à gauche ?

4) Sur les schémas, l'on ne voit pas les feux rouges. Cela est un DOL : le citoyen peut être induit en erreur et penser qu'avec ce nouvel aménagement, la circulation sera fluide. Erreur! Notamment sur le Carrefour Rieucoulon, si l'on suit le schéma, l'on se retrouvera avec 6 feux rouges sur le pont (si l'on laisse la possibilité à chacun de tourner à droite et gauche) et ce, sur une très petite distance (18m). Etant donné le trafic, les arrivées, les sorties, les personnes pressées voulant passer à tout prix, il suffit qu'une seule personne passe au orange ou au rouge et bloque la voie opposée, pour que le pont soit ralenti, puis bouché. Un pont bouché => voies de sorties du COM donnant sur le pont, bouchées => répercussions sur la voie de droite du COM => ralentissements sur le COM => Bouchons sur le COM et plus qu'une voie possible au lieu de 2 où les voitures défilent au compte-goutte. Même en ayant un pont à 2*2 voies, ce problème diminuera mais sera toujours présent. D'ailleurs, selon le schéma toujours, le pont est à 2*1 voies ce qui est je trouve une grave erreur ! Autre élément à tenir compte, si ce pont est bouché, cela entraînera une augmentation de la pollution, car on le sait, sur la route, c'est lors des bouchons qu'il y a le plus d'émissions de particules fines.

2 solutions sont envisageables pour réaménager ce « Carrefour Rieucoulon » :

En partant des suppositions initiales pour chacune de ces solutions que le COM soit en tranchées, sous la RD613 (pas de création de ponts donc), que la RD613 soit à 2*2voies et que l'on crée des pistes cyclables le long de la RD613 (depuis la descente de St Jean jusqu'à la montée de Montpellier/Fourrière ; pour relier St Jean de Védas à Montpellier en vélo. Car aujourd'hui, les communes de l'Ouest sont les plus mal desservies en pistes cyclables pour aller ou venir de Montpellier. Il ne faut pas que le fait de créer ce COM soit un rempart aux vélos.

Solution n°1 : serait de supprimer les 6 feux rouges en les remplaçant par 2 bretelles d'insertion (une qui vient de St Jean de Védas et va sur le COM dir.A750 et une autre qui vient du Rd Point du M et va sur le COM dir.A709). Cette solution permet de fluidifier grandement le trafic (local et de transit) et donc de rendre l'accès à Montpellier plus facile pour les travailleurs aux heures de pointe. Pb : on ne répond toujours pas au problème des védasiens voulant aller à Lidl/Jouet Club et revenir sur St Jean.

Solution n°2 : laisser le rond point actuel et faire simplement passer le COM en mode tranchées sous les voies du rd point. Résout le pb des Védasiens voulant aller dans la zone commerciale de Lidl/Jouet Club et revenir sur St Jean tout en permettant de fluidifier grandement le trafic local et de transit. Et au niveau des coûts, cela est peut-être la solution la moins onéreuse car on réutilise l'existant : le Rond point existe déjà, la voie d'insertion de la RD612 (futur COM) à la RD613 direction Montpellier aussi, et pareil pour la voie d'insertion de la RD613 venant de St Jean sur la RD612 (futur COM). Il n'y aurait plus qu'à creuser les 4voies du COM sous le Rond Point.

Sachant qu'à l'heure d'aujourd'hui et afin de préserver les deniers publics, il faut réaliser les solutions les plus efficaces, respectueuses de l'environnement et les moins onéreuses. Beaucoup d'avis de mes concitoyens reflètent leur empressement à faire ce COM le plus tôt possible.

5) Le COM est un tronçon de l'A750. Le concessionnaire de l'A9 devrait à juste titre participer aux travaux et financièrement à la réalisation de ce tronçon restant. Dans le but de voir ce tronçon réalisé au plus vite sans faire payer les collectivités et l'Etat au prix fort.

6) Serait-il également possible d'avoir les données montrant le nombre de véhicules/jour traversant St Jean de Védas (grands axes) actuellement et ce que cela donnerait une fois le COM fini ? Pour être sûr que le trafic de transit dans St Jean de Védas est redistribué sur les extérieurs et qu'il n'augmentera pas au contraire. Plutôt que des suppositions, des chiffres seraient préférables.

7) Créer une piste cyclable le long de la L2 pour rejoindre Roquefraise/Sabines en vélo. Prévoir l'espace suffisant lors de la construction des voies de tram de la L2 au-dessus du COM.

8) Ne pas oublier de mettre des arbres tout le long des voies, des murs anti-bruits, de sanctuariser la totalité des 200hectares d'espaces végétalisés ou encore non construits dans le couloir du futur COM pour créer un vaste poumon vert entre Mtp et St Jean de Védas.

Cordialement,

Un jeune védasien de 23ans, formé à l'Urbanisme et soucieux de son environnement, du développement économique de la Métropole de Montpellier et des communes de l'Ouest.

MIS EN LIGNE LE 12 OCTOBRE 2016 PAR **BOUSSÈS**

Bonjour,

Ce projet tel qu'il est élaboré me semble cohérent.

Norbert Boussès.

MIS EN LIGNE LE 11 OCTOBRE 2016 PAR **CLAMOUSSE**

Messieurs,

J'ai sous les yeux pour la deuxième fois une plaquette concernant le contournement ouest de Montpellier (la première plaquette date d'y il a 10 ans environ, du temps ou Mr Atlan était maire de Saint-Jean-de-Védas), et comme d'habitude les projets mettent trop de temps à se faire et celui-ci sera vite dépassé.

J'habite le secteur de la Fermaude, je suis favorable au COM, mais sans le LICOM (contournement Courpouyan/pont de Barre), cette nouvelle route fera un trop gros « appel d'air », et une circulation accrue.

La résultante sera : plus de pollution atmosphérique et sonore.

Installée depuis 15 ans à la Fermaude, je peux vous dire que cette circulation qui a déjà augmentée, pollue de plus en plus au fil des ans. Il suffit de le voir dans son jardin, sur les vitres pour se rendre compte que cette pollution est partout.

Il serait souhaitable que les anti-bruits soient surdimensionnés, pour anticiper une augmentation prévisible de circulation.

On nous parle à longueur de temps d'écologie de CO2 etc..., si le LICOM ne vient pas en complément du COM, notre qualité de vie sera fortement menacée. Rajouté à cela l'urbanisation à outrance dans notre région, dans 10 ans cette rocade sera déjà saturée, les querelles des acteurs, état, région, département, maire et j'en passe me font dire que nous sommes encore loin du but !

Une citoyenne désabusée.

< PRÉCÉDENT

1

2

3

SUIVANT >

Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement

Direction Transports
520, allée Henri II de Montmorency
CS 69007
34064 Montpellier - Cedex 2

Tél. : 04 34 46 64 00
Site Internet

<http://www.contournement-ouest-montpellier.fr/concertation/consultez-tous-les-avis-193/page-2.html?cHash=b!>