



LE CONTOURNEMENT OUEST, C'EST OUI, SAUF QUE.....

Contact : herault@nouvelledonne.fr

Une phase importante de concertation est en cours pour le projet de contournement ouest de Montpellier.

Comme mouvement citoyen, Nouvelle Donne 34 se réjouit d'une telle procédure permettant aux citoyens de reprendre la main.

L'état actuel du trajet A 750 → A 9 et A 709 ou Juvignac (raccordement A 750) jusqu'à la zone commerciale de St Jean de Védas est un véritable cauchemar auquel des Montpelliérains mais aussi de nombreux Héraultais sont confrontés au quotidien.

Et l'on peut s'étonner que les majorités successives à la ville de Montpellier, à St Jean de Védas et à l'Agglomération de Montpellier aient attendu autant de temps pour proposer des solutions, notamment lors de la réalisation du croisement de la ligne 2 du tram avec la RD 612 au niveau du carrefour Bellevue.

Pourquoi ne pas avoir anticipé à ce moment là l'enterrement, sous la ligne de tram de la RD 612 de l'un des points noirs de ce trajet ?

Le projet de contournement ouest doit donc répondre à cette contrainte, mais surtout anticiper l'évolution des modes de transport et ne plus voir opposer la nécessité de se déplacer librement à la préservation de l'environnement.

Nouvelle Donne Hérault voit dans ce projet de contournement une vision déjà périmée de nos déplacements où le domaine péri-urbain est devenu le territoire quasi exclusif de la voiture.

La caractéristique principale en est l'accroissement de la longueur du déplacement moyen lié à la dispersion de l'habitat dans l'arrière métropole de Montpellier pour la recherche du moindre coût.

Selon nous, si la solution actuelle ne peut perdurer, les 230 millions d'euros ici investis doivent l'être avec des perspectives de développement de **déplacements alternatifs**, de **protection de la biodiversité**, de **lutte contre le bruit** et de **protection contre le risque d'inondations**.

DEPLACEMENTS ALTERNATIFS :

Il n'est vraiment pas raisonnable de vouloir maintenir en 1x2 voies le moindre secteur de ce trajet.

Défendre le 1x2 voies, c'est ignorer les contraintes et les nuisances subies aujourd'hui par les Montpelliérains dans les embouteillages quotidiens.

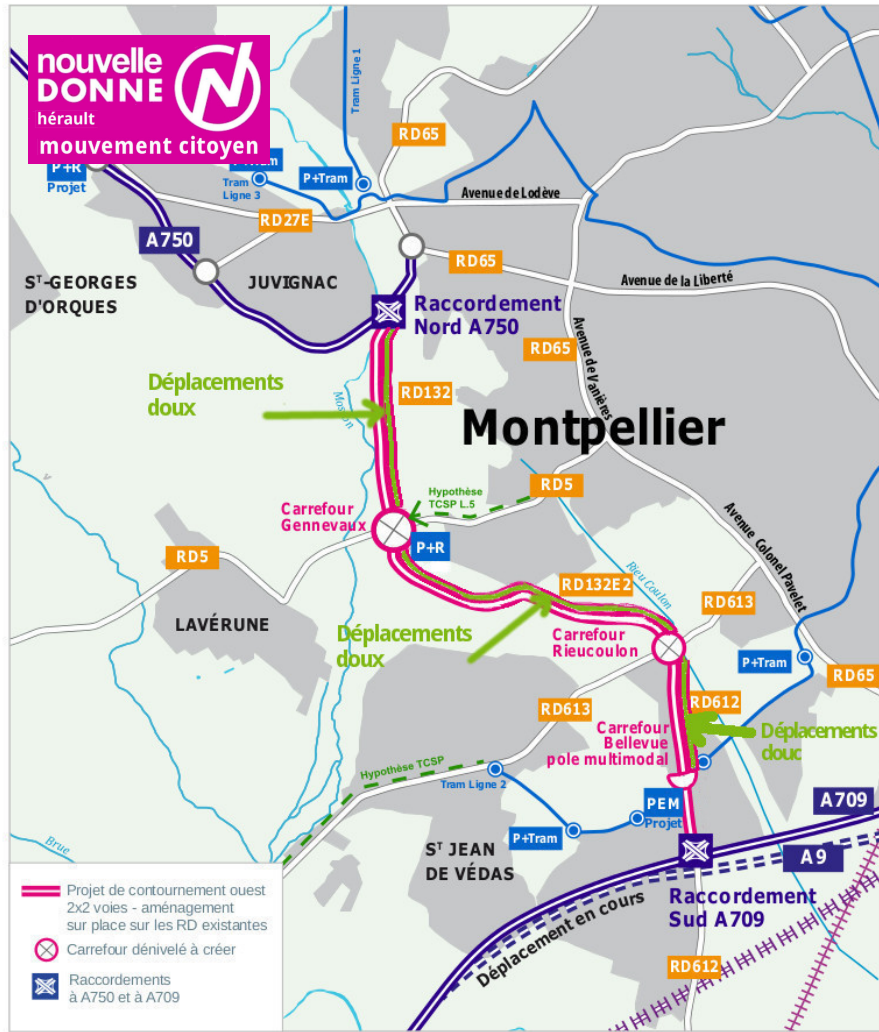
Mais si les 2x2 voies semblent être une obligation, elles ne sont pas une finalité.

Nous proposons de créer de vrais outils d'utilisations alternatives à la voiture.

Nous ne pouvons pas nous satisfaire de l'engagement actuel de « *permettre à tous les usagers de ne pas couper les voies du contournement pour le traverser.* ».

Il doit être créé un circuit de déplacements doux en parallèle à ce contournement. Le deux roues, le piéton doivent eux aussi pouvoir se rendre de Juvignac à St Jean de Védas en toute sécurité, comme c'est le cas par exemple le long de la RD 65.

Schéma de principe du projet



Les infrastructures à déployer doivent prévoir l'arrivée de nouveaux modes de déplacement (BHNS, Tram-train, voie réservée au co-voiturage, etc.), soit par des réservations foncières, soit par des infrastructures anticipant ces besoins (réservation des voies enterrées, élargissement des ponts, etc.).

Les carrefours Gennevaux, Mas de Grille, Mosson et Rieucoulon ainsi que l'enterrement de la RD 612 sous la voie de tram au niveau du carrefour Bellevue devront comporter les réservations nécessaires à ces évolutions. Cette anticipation est aussi le gage d'une meilleure gestion de la ressource publique devenue plus rare.



BIODIVERSITE :

L'implantation d'une telle infrastructure va obligatoirement bouleverser la biodiversité environnante et des compensations autres que financières doivent être mises en place.

Le trafic automobile actuel est dense et polluant (Nano et microparticules, CO₂, NOX, etc.) mais la lutte contre cette pollution passe d'abord par la mise en place de véritables normes imposées par le législateur et vérifiées régulièrement.

Un simple inventaire de la faune et de la flore n'est pas suffisant ; un véritable diagnostic environnemental sera établi en co-construction avec les citoyens concernés, les associations de défense de l'environnement ainsi que les services de l'Etat et des collectivités territoriales impactées.

Ce diagnostic débouchera sur des mesures compensatoires directes pouvant, par exemple, déboucher sur des replantations d'arbres abattus, de zones de préservation de toutes les espèces existantes et non pas seulement celles protégées.

Les ripisylves, les pelouses et friches végétales accueillant des espèces d'insectes seront recensées et, dans l'hypothèse d'obligation de destruction, leurs déplacements et réintroduction seront priorités.

Les axes de déplacement des groupes faunistiques et leurs cheminements seront préservés et favorisés par des équipements spécifiques.

Le **BRUIT** est la troisième composante à intégrer. Il fera l'objet d'un traitement particulier, par la mise en place de défense contre le bruit tout au long du trajet de ce contournement.

Le PLUi de la métropole de Montpellier en cours d'élaboration créera une zone de limite de construction qui garantira l'application de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme et interdira toute construction dans une zone de 100 mètres autour du contournement.

LE RISQUE D'INONDATION :

Le projet longe une zone rouge du PPRI et le calibrage de la plate-forme du Contournement Ouest de Montpellier, le long de la Mosson, est dans la zone rouge.

N'oublions pas que de récents épisodes ont dépassés les prévisions les plus fortes et causés d'importants dégâts à Grabels, Juvignac et Montpellier.

Le risque d'inondation ne peut donc être traité à la légère et une étude précise dépassant celles qui ont amené au PPRI actuel devra être réalisée.

Nouvelle Donne Hérault est donc favorable au passage en 2x2 voies mais le conditionne à la création d'un véritable plan de déplacements doux et alternatifs ainsi qu'aux réservations anticipant l'avenir de nos déplacements et à la mise en place de mesures de préservation de la biodiversité.

Montpellier le 24 octobre 2016.