

Juvignac Urbanisme Environnement (J.U.E)

Observations dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM)

Les présentes observations sont formulées par l'association Juvignac Urbanisme Environnement (JUE), ayant son siège au 1 rue des Quintefeuilles, 34990, Juvignac

PLAN :

- Rappel des objectifs du projet
- Observations sur ces objectifs
- Observations sur le contenu du projet
- Propositions

I – Les objectifs du projet de COM :

- *Une nouvelle connexion pour des trajets simplifiés*
- De façon plus précise, cette définition générale se décline en :
 - . *Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier*
 - . *Relier A 750 et A 709*
 - . *Contenir la circulation d'échanges périurbains et de transit pour rendre son usage à la voirie secondaire dans les quartiers traversés*
 - . *Valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain.*

II – Observations sur les objectifs :

Exprimé de façon plus simple et plus prosaïque, le problème à résoudre est celui des embouteillages qui se forment de plus en plus souvent et qui durent de plus en plus longtemps dans le secteur ouest de Montpellier au débouché de la A 750 et de la D 27E (JUVIGNAC), de la D 5 (LAVERUNE) et de la D 613 (SAINT JEAN DE VEDAS).

Les véhicules qui contribuent à ces embouteillages ne sont que très minoritairement des véhicules en transit, qui ne feraient que traverser la ville de Montpellier sur un parcours les conduisant de loin à l'ouest vers loin à l'est ou inversement. Il suffit d'emprunter souvent la A 750 pour constater le faible nombre de poids lourds que l'on y rencontre, contrairement à

ce que l'on observe sur les grands axes que constituent la A6 et la A9 et à moindre titre la A 71 et la A 75. La liaison nord sud par la A 75 est raccordée à la A 9 à la hauteur de Béziers et l'intérêt d'une transversale autoroutière entre Clermont l'Hérault et Nîmes est tout sauf évident.

En réalité cette circulation intense et difficile résulte pour l'essentiel de déplacements locaux et en particulier des déplacements pendulaires, matin et soir, de personnes habitant à l'ouest, dans un rayon de quelques dizaines de kilomètres à partir de la limite de la grande ville et dont les lieux de travail, d'étude ou d'achat se situent en centre-ville ou dans les zones d'activité de la Métropole, localisées, en caricaturant à peine, partout sauf dans ce secteur ouest.

III – Observations sur le contenu du projet

Il est inutile de reprendre en détail le contenu du projet qui nous est présenté et qui consiste en fait à assurer une continuité pseudo- ou quasi-autoroutière entre la A 750 et la A 9.

Néanmoins, deux commentaires « techniques » :

- Les différentes variantes de l'échangeur A 750 / COM ne prennent pas en compte le relevé des zones concernées lors des inondations d'octobre 2014 (voir le Porter à Connaissance d'août 2015, établi à la suite de cet épisode, modifiant le PPRI de 2001 sur lequel se fonde le projet qui nous est soumis).

Il en résulte que les nouveaux échangeurs prévus se situent en réalité en zone inondable, que les remblais sont largement sous-évalués, des remblais plus importants devenant difficilement compensables et que l'impact hydraulique résultant de cet échangeur ferait courir des risques sérieux aux riverains, tant sur le territoire de Juvignac que sur celui de Montpellier.

S'ajoutent à cela les impacts environnementaux pour la faune et la flore sur cette partie des berges de la Mosson, classée ZNIEFF de type 2.

- A l'emplacement du rond-point du Rieucoulon, la zone de croisement et d'échange avec la RD 613 nécessite un surcreusement puisqu'il est prévu que le COM passerait sous la RD 613. Un tel ouvrage est de toute évidence problématique car cette zone est inondable et la chaussée du COM se trouverait au niveau du lit du ruisseau, avec qui plus est un effet de cuvette et donc un risque de submersion.

- Globalement, le projet ne prend pas suffisamment en compte les causes réelles des problèmes constatés.

- Il est inutilement lourd et coûteux.

- Il n'apporte donc pas les bonnes réponses.

- Tout au contraire sa démesure impliquerait des conséquences fâcheuses pour les habitants des communes traversées, en termes de nuisances environnementales de diverses natures.

Dès lors que le véritable problème est celui de la pénétration radiale dans la ville à partir d'une zone ouest de plus en plus peuplée - Montpellier connaissant la même évolution que les autres grandes villes, à savoir une migration de leurs habitants, en particulier les jeunes actifs, vers les banlieues où le prix de l'immobilier est plus abordable - relier la A 750 et la A 709 par un barreau autoroutier ne constitue pas une solution satisfaisante.

Pour autant, la liaison actuelle entre Juvignac et l'accès à la A 9 – A 709 à Saint-Jean de Védas mériterait d'être améliorée, mais de façon sensiblement plus simple et plus économique qu'au moyen de ce qui est proposé dans le projet actuel.

IV - Propositions

Avant d'énoncer ces propositions, on rappellera tout d'abord les ardues obligations du SCoT adopté il y a moins d'un an et qu'il convient de prendre en compte dans sa version actuelle, même s'il est probable qu'il sera remis en question, compte tenu des résultats des récentes élections.

- DOO, page 113 : "*Organiser les espaces urbains efficacement et équitablement*"
page 144 "*Assurer la cohérence entre le réseau de déplacements et l'organisation urbaine*".

S'agissant du secteur Piémonts et Garrigues, auquel appartiennent les communes de Juvignac, Saint Georges d'Orques et Murviel, la situation désastreuse que nous connaissons depuis plusieurs années et qui s'aggrave de jour en jour résulte de toute évidence du non-respect de l'objectif et de la condition rappelés ci-dessus. La très forte augmentation du nombre de logements imposée par deux PLH successifs et la croissance démographique qui en résulte se sont réalisées sans qu'aient été simultanément déployés ou, encore mieux, anticipés, des moyens de déplacement adaptés et proportionnés. De plus, facteur aggravant, cette croissance ne s'est accompagnée d'aucune création de pôles d'activités à même de proposer des emplois aux populations existante et nouvelle.

La cohérence requise entre l'organisation urbaine et le réseau de déplacements n'a pas été respectée. Elle ne l'a pas davantage été dans l'organisation urbaine elle-même, comme si l'on avait choisi délibérément de faire de ce secteur un territoire de cités dortoirs.

(Les PLH 2007-2012 et 2013-2018 ont prévu pour la seule commune de Juvignac la construction de 3390 logements. Cette obligation a été non seulement respectée mais dépassée ! Partant de 2500 logements en 2007 on passe ainsi à environ 6000 en 2020. Dans le même temps la population qui était de 6500 habitants en 2007 a logiquement plus que doublé. A cet égard on rappellera que les chiffres de populations légales des communes publiés par L'INSEE sont en retard de trois ans sur les populations réelles. La population légale en vigueur au 01/01/2020 - 11203 h. - est en fait la population calculée par l'INSEE au 01/01/2017, très au-dessous de la population réelle en 2020.)

- **Première proposition :**

Donner la priorité absolue aux transports en commun. Et à cet effet :

- Prolonger la ligne de tramway N°3 jusqu'à la sortie ouest de Juvignac, ou mieux encore réaliser une extension directe de cette ligne 3 depuis le pont de la Mosson jusqu'à cette sortie ouest en suivant le tracé des allées de l'Europe (ex route de Lodève), ce qui assurerait la desserte du centre-ville et d'une grande partie de la commune. Le coût d'une ligne de tramway se situe autour de 20 M €/Km auquel il faut ajouter 2,5 M € par rame. L'extension de la ligne 3 de la Mosson à Courpouiran représente deux kilomètres de voie, qui plus est en terrain plat.

- Intégrer cette extension à la réalisation d'un PEM (Pôle d'Echange Multimodal) offrant un nombre de places de stationnement suffisant pour être en mesure d'accueillir les véhicules des habitants des communes de l'arc ouest, voisines ou plus éloignées, dont les habitants empruntent la A 750 pour accéder à Montpellier.

A l'heure actuelle, les usagers souhaitant accéder à la ligne 3 sont dans l'incapacité de le faire, faute de pouvoir garer leurs véhicules à distance raisonnable du terminus situé dans le quartier récent dit des Constellations.

- Réaliser la ligne de tramway N°5 avec un terminus à Lavérune ou au voisinage de Lavérune, là encore dans le cadre d'un PEM, avec création d'un parc de stationnement de capacité adaptée. Ce projet existe mais sa réalisation comme la précédente devrait être prioritaire et donc accélérée.

- **Deuxième proposition :**

Améliorer la circulation entre la A 750 à Juvignac et la A 9 ou la A 709 à Saint Jean de Védas suivant le trajet prévu dans le projet de COM mais de façon plus modeste et moins coûteuse que dans le projet proposé.

Le trafic pourrait être sensiblement fluidifié par le traitement des points noirs que constituent les trois grandes intersections, en réalisant des ouvrages de franchissement à 2 fois une 1 voie (aérien au carrefour M. Gennevaux, en dénivelé positif ou négatif pour celui du Rieucoulon et de la ligne 2 du tram, et peut-être aérien au rond-point du Mas de Grille). L'ensemble du parcours resterait constitué par une voirie à 2 fois une 1 voie avec une vitesse limitée à 70 km/h (et non 90km/h comme proposé dans le projet), sauf (et encore !) pour la partie déjà existante à 2 fois 2 voies le long de la Mosson.

Le chantier correspondant à un tel aménagement raisonnable serait beaucoup moins important, engendrerait moins de nuisances et sa durée serait beaucoup plus courte.

Le budget du COM dans sa version actuelle est évalué selon les sources entre 230 et 272 M €. Il faut donc comprendre au bas mot 300 M €. Il est tout à fait évident que l'économie réalisée en ne traitant pas cette liaison comme une autoroute permettrait de réduire drastiquement les coûts et de financer l'essentiel des travaux de desserte et d'aménagement des PEM de Juvignac et de Lavérune.

- **Troisième proposition :**

Terminer enfin le contournement de Montpellier par le nord (le LIEN), étant donné que ce contournement n'a de sens et d'efficacité que s'il est complet. Au surplus compléter cette voie répondrait en grande partie à la fonction de détournement du trafic de transit recherchée par le COM.

On observera que le contournement est et nord s'effectue à l'extérieur ou au-delà des zones urbaines limitrophes de la grande ville, ce qui en limite l'impact sur les habitants, contrairement à ce qui est envisagé dans le projet de COM avec Juvignac et Saint Jean de Védas.

- **Quatrième proposition :**

Aménager au voisinage du raccordement entre le LIEN et la A 750 une ou plusieurs zones d'activités génératrices d'emplois, de façon à limiter autant que possible les déplacements des nombreux actifs du secteur.

A cet égard, l'extension envisagée de la zone d'activités du Mijoulan à Saint-Georges d'Orques, mentionnée dans le SCoT, ne remplirait que très imparfaitement cet objectif.

En effet, le projet en cours d'étude est visiblement à deux vitesses : une première phase à relativement court terme mais de très faible portée concernant la partie est de la zone sur le seul territoire de Saint Georges, et une deuxième phase vraisemblablement reportée aux calendes grecques et qui de plus empièterait sur un territoire agricole de Juvignac, ce qui semble a priori la condamner, sauf bien entendu à ce que cette zone d'activités reste agricole et/ou pastorale, ce qui n'apporterait alors que très peu d'emplois.

- **Cinquième proposition**

Concernant **le vélo**, le progrès qu'apporte l'assistance électrique lui donne un peu plus de crédibilité mais à au moins deux conditions: qu'il soit financièrement plus abordable, éventuellement au moyen de subventions délivrées sous certaines conditions ; et que les conditions de circulation soient beaucoup plus sécurisées qu'elles ne le sont actuellement et ce sur tous les grands axes de la métropole.

De telles mesures pourraient permettre, au mieux de doubler l'usage du vélo et de progresser de 3,5 à 7%. Ce n'est donc pas non plus la solution miracle.

Chacun sait en effet que la région bénéficie d'un climat plutôt chaud et que le relief n'y est pas particulièrement plat, ce qui limite sérieusement le recours à ce mode de locomotion, en dehors des déplacements de loisir. Montpellier n'est pas Amsterdam.

Par ailleurs l'amélioration des conditions de circulation des vélos ne doit pas impacter de façon radicale la circulation des autres véhicules, comme c'est le cas depuis la période de confinement sur quelques grands axes de Montpellier (par exemple sur l'Avenue de la Justice de Castelnaud).

JUVIGNAC le 01/09 /2020