



REGISTRE NUMÉRIQUE DE CONCERTATION

Consultez tous les avis sur la DEM

Durant la période de concertation de la Déviation Est de Montpellier, les remarques, avis ou suggestions sur le projet sont publiés régulièrement dans cette rubrique. Les messages d'insulte ou de diffamation, les messages à caractère raciste ou incitant à la violence ou à la haine ont été exclus.

124 avis

MIS EN LIGNE LE 11 JUILLET 2019 PAR ANONYME

C'est un projet du passé. Pour répondre aux enjeux climatiques et énergétiques, il ne faut plus dépenser d'argent public dans de telles infrastructures mais investir dans d'autres moyens de transport et envisager un aménagement du territoire plus équilibré...

MIS EN LIGNE LE 11 JUILLET 2019 PAR EUROPE ECOLOGIE LES VERTS LANGUEDOC ROUSSILLON JANNEKEYN

Europe Ecologie Les Verts Languedoc Roussillon se prononce contre ce projet vieux de 25 ans et donc totalement désuet aujourd'hui. Lors de l'élaboration du SCOT du Pays de l'OR, dans le porté à connaissance réglementaire réalisé par la DDTM 34 et adressé par Monsieur le Préfet de l'Hérault au président de Pays de l'Or Agglomération le 4 juillet 2016, extrait :

« Le département de l'Hérault a connu en 10 ans une hausse d'artificialisation des sols de 15 %, un des taux les plus élevés de France. Cela représente 10 300 ha principalement concentrés dans la zone littorale. Cette consommation d'espaces agricoles et naturels, intensive ces dernières décennies, et à des niveaux jamais observés auparavant, conduit à des transformations rapides des paysages, des circuits de production agricoles, d'une hausse des risques d'inondations due à imperméabilisation massive des sols, de perte de biodiversité et de coupure dans les corridors de la trame verte et bleue. »

Les deux tracés soumis à concertation impactent lourdement les AOP des « Coteaux de la Méjanelle », les riverains et la « ceinture verte de Montpellier ».

Nous noterons que les AOP des Coteaux de la Méjanelle ont déjà payé un très lourd tribut en terme d'infrastructures avec les deux autoroutes A9 et A709 et la ligne LGV, c'est très dommageable d'autant que nombre d'entre eux ont pris des environnements avec une agriculture labellisée AB.

Sur un plan géologique le terroir des coteaux de la Méjanelle est une particularité rare, c'est le seul relief dans cette plaine agricole, la seule zone où le sol est composé de galets roulés.

Sur le plan de la biodiversité et de la qualité des paysages, les coteaux de la Méjanelle sont sur la ceinture verte de la ville de Montpellier, un site où l'on se promène, un site pour les joggeurs et les cyclistes, où l'on s'oxygène à partir de Grammont dans des circuits sur les chemins de vignes d'où l'on voit la mer au sud et le pic Saint Loup au Nord.

Depuis 25 ans, date du lancement de ce projet, beaucoup de choses ont changé et notamment il y a eu une démultiplication des infrastructures au sud de Castelnau et du Crès, le lien avec l'A709 depuis Jacou, Clapiers, et Vendargues à l'EST, la rénovation de l'échangeur 28, et malgré toutes ces infrastructures et la déviation de l'A9 la non résolution des problèmes des entrées et sorties sur l'A709.

Prétendre vouloir faire entrer 30 000 véhicules jour sur l'A709 à cet endroit est une méconnaissance des problèmes liés à l'échangeur 29. Quel serait ce flux, d'où viendrait-il et pour aller où ?

La priorité pour ne pas dire l'urgence serait de repenser radicalement les accès à l'A709 au niveau de l'échangeur 29 (Zénith). Une grande part des difficultés d'accès à l'A709 vient de cet échangeur qui n'en est pas un. Les accès à l'A709 depuis Castelnau et le Crès via les BD Philippe Lamour, Becquerel et Einstein sont à repenser et à intégrer à une rénovation de l'échangeur 29.

Est-il encore pertinent de nos jours de vouloir rajouter des périphériques aux périphériques, de vouloir investir sur de plus en plus de déplacements, de plus en plus d'automobiles ?

Plus globalement, les temps ne sont plus à de tels investissements. Il est facile avec le recul de voir dans d'autres villes que plus l'on construit de routes et plus l'on attire de véhicules, mais jamais on ne réduit les temps de trajet.

Protéger le climat, se prémunir des pollutions atmosphériques et sonores, protéger la biodiversité, protéger notre patrimoine et notre identité, préserver notre production agricole, c'est mettre au service des populations les moyens de se déplacer autrement (transports alternatifs), mieux et moins (proximité entre les habitations et les activités de loisir et de travail, proximité des commerces et autres services...).

Sibylle Jannekeyn

MIS EN LIGNE LE 11 JUILLET 2019 PAR P

Aucun de ces tracés ne peut être retenu. Certains villages seraient surpollués, des exploitations disparaîtraient... Dépensons déjà l'argent public en considérant les nécessités écologiques, sujet prégnant actuellement ! Améliorons les transports publics sécurisés, fiables et fréquents (il suffit de regarder les horaires de départs et d'arrivées du TER à Saint-Aunès pour comprendre l'ampleur de la tâche...), développons les pistes cyclables de bout en bout et pas sur certains tronçons (sortie du Crès vers Saint-Aunès dangereuse)... Certaines grandes métropoles sont beaucoup plus en avance...

MIS EN LIGNE LE 11 JUILLET 2019 PAR MILLER

Comment peut-on se prononcer sur ce dossier de concertation alors que les enjeux liés à la biodiversité ne sont pas précisément connus (inventaires en cours) et donc les mesures de type ERC (éviter, réduire, compenser) demeurent indéfinies.

Il en va de même pour les études acoustiques !

Ces deux carences pourraient, à elles seules, disqualifier l'intégralité du dossier mais c'est sans compter sur l'originalité du profil en long (de la variante Ouest en particulier) qui nous promet pas moins que des déblais profonds de près de 9 mètres, dans du cailloutis, donc avec des pentes de 3/1 (bonjour l'emprise) ou un mur de soutènement énorme ! On se croirait au Pas de l'Escalette !

Nul doute que le choix d'une route limitée à 70 km/h permettrait de bénéficier d'un peu plus de souplesse dans la géométrie routière.

Une dernière observation : merci de mettre des échelles associées aux différents plans et cartes ! Ça permettrait de constater que l'échangeur prévu est situé à 1200 m de celui du Zénith ! Rappelez-moi la longueur des remontées de file le matin sur l'A709 ?

MIS EN LIGNE LE 11 JUILLET 2019 PAR MALLAURY MIOTTO

C'est en tout bien tout honneur que je viens vous donner mon avis aujourd'hui mais également vous demander des explications pour de multiples incompréhensions.

Le premier malheur dans cette aventure humaine c'est que malgré tout vous avez reconduit en concertation aujourd'hui publique la variante n°1 dite aujourd'hui Ouest et tout cela sans tenir compte des concertations précédemment tenues depuis toutes ces années.

Le deuxième malheur c'est que ce tracé Ouest bien plus long, plus onéreux et destructeur que sa rivale vient aujourd'hui être présenté comme une solution pour le futur « dégorgeant » de nos villes en pleines explosions urbanistiques. Je pense que l'heure devrait être à s'attarder sur ce que nous allons laisser à nos enfants comme paysage déjà bien affaibli par cette urbanisation massive.

Maintenant nous proposons deux tracés qui vont considérablement défigurer notre rare poumon encore préservé aux portes de Montpellier.

Le Troisième malheur dans tout cela, c'est que nous débattons et nous battons (pour certain impactés) sur un tracé datant de 30 ans, nous parlons de dégorgeant et de fluidifier le trafic, mais au vu de cette urbanisation massive est ce que dans 10 ans cela ne sera t'il pas obsolète et le problème identique ? Il y a 30 ans ces problèmes étaient peut être justes car ils voyaient les problèmes d'aujourd'hui arriver mais aujourd'hui ne devons-nous pas voir les problèmes de demain arriver comme il y a 30 ans certaines personnes ont su le faire et le mettre en place ? Je pense qu'aujourd'hui avec les moyens techniques et tout ce que nous avons à notre disposition nous pouvons répondre sûrement à cette problématique autrement en se souciant de l'environnement, des habitants, de l'économie... d'un bien fondé pourrions-nous peut être employer.

Pour terminer je conclurai par un quatrième malheur qui face aux trois autres sera dans mon choix moindre et favorable. Ce quatrième point, c'est la variante Est qui est le tracé le plus court, le moins cher et le moins destructeur sur son passage pour les habitations principales se trouvant sur son passage où des familles et des jardins partagés pourront continuer à vivre et fonctionner. Les bois classés pourront continuer de se développer bien qu'une pollution sera présente, ces derniers seront épargnés. Les activités de plein air sur le Site de Grammont pourront continuer de se développer et je trouve que cela est très important. Cette variante rassemble à minima un impact important et surtout « respecte » plus l'environnement dans lequel elle s'immisce à contrario de la Variante Ouest qui fait des ravages sur son passage.

Alors aujourd'hui je vous demande de réétudier ce projet, mais s'il faut se positionner mon choix se tourne vers la Variante Est.

Merci

MIS EN LIGNE LE 11 JUILLET 2019 PAR MIOTTO ERIC

Veuillez s'il vous plait prendre en considération le document ci-joint donnant mon avis sur le futur choix entre les deux variantes de la DEM Déviation Est de Montpellier qui sont aujourd'hui soumises à concertation publique. Merci

 TÉLÉCHARGER LE FICHIER JOINT À CET AVIS

MIS EN LIGNE LE 11 JUILLET 2019 PAR HABITANT DE SAINT-AUNÈS CENTRE VILLAGE, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION CITOYENNE "FORUM SAINT-AUNÈS" GORCE

J'ai participé à la réunion publique à Saint-Aunès le lundi 24 juin et de nombreuses remarques sont restées sans réponses ou très évasives.

Ce projet qui, une fois de plus, confirme une orientation "tout voiture" favorisant un accroissement de la circulation sans incitation au covoiturage, n'apporte aucune solution aux problèmes actuels.

La D24 qui vient de Mauguio n'y est pas reliée, donc les gens continueront à utiliser et surcharger de façon dangereuse les petites routes étroites.

Construire une route à partir d'un projet vieux de plus de trente ans ne permet pas de prendre sérieusement en considération ni l'évolution du trafic, ni l'urgence écologique en favorisant d'autres moyens.

Construire une deux fois deux voies qui va déboucher sur le Bd Philippe Lamour ou sur la D 613 ou la RD 65 E1 qui sont des deux fois une voie va encore provoquer un goulot d'étranglement et des bouchons, on ne fait que déplacer un problème.

Construire sur un des derniers espaces nature à cet emplacement va favoriser encore l'agrandissement du bâti et l'extension de l'agglomération de Montpellier, avec des conséquences catastrophiques pour l'écologie et la préservation de cet espace naturel.

Conséquences aussi dramatiques pour les exploitants agricoles et l'existence même de l'appellation "Coteaux de la Méjanelle".

Comme il est clairement dit dans le dossier de concertation page 58, l'impact du tracé Est sur l'agriculture entraîne une remise en question de la pérennité de trois exploitations !

Il ne faut pas monter les habitants (tracé Ouest) contre les viticulteurs (tracé Est) comme semble vouloir le faire votre présentation, aucun de ces deux tracés n'est satisfaisant.

C'est le projet dans la globalité qui doit être repensé, son existence même ou dans le pire des cas au moins l'analyse de l'option 0 présentée par la chambre d'agriculture, en espérant qu'une autre réunion permettra de nous la présenter avec autant d'étude et d'analyse que pour les deux autres.

Il serait beaucoup plus important à mon avis de revoir et modifier l'échangeur de la sortie est (Zénith) qui est une véritable catastrophe en terme d'efficacité et de circulation !

Il nous a semblé aberrant aussi que l'on nous présente un projet sans avoir la confirmation que le raccordement à l'A709 serait possible ! Et dans combien de temps ?

Bref, beaucoup de choses à redire sur ce projet !

MIS EN LIGNE LE 11 JUILLET 2019 PAR ASSOCIATION VALLON DES COURTARELLES HELLE

Au titre de l'Association regroupant les habitants du Vallon des Courtarelles, pour les quartiers ce Cantegril, Caylus et Courtarelles, nous portons les observations ci-dessous.

NE PAS FAIRE UN BOULEVARD TYPE "PERIPHERIQUE PARISIEN".

Cette nouvelle voirie se doit d'être adaptée aux exigences environnementales prévisibles à sa mise en service. En premier lieu, tout mettre en place pour limiter le trafic routier en garantissant un niveau de nuisances sonores et environnementales inférieur à celles constatées en 2019, car « Les projections de trafic montrent une forte attractivité de la DEM avec 32 450 véhicules/jour en trafic moyen journalier ».

Pour ce faire :

- Réduire la largeur du tracé, c'est-à-dire rejeter l'option à deux fois deux voies à 90km/h avec bandes d'arrêt d'urgence pour une option à deux fois une voie limitées à 70 km/h, afin de réduire aussi les effets de pollution atmosphérique. Sachant que (page 49) « les bandes d'arrêt d'urgence pourront être dimensionnées pour accueillir des transports en commun efficaces ». Or, de tels aménagements (voies réservées aux transports en commun type VRTC) nécessitent une emprise légèrement supérieure à celle d'une BAU classique. Il convient de vérifier dès l'origine de la conception du projet que les emprises soient suffisantes.

- Garantir une vitesse maximum à l'identique de la majorité des voies de contournement de la Métropole, soit 70 km/h.

- Protéger les zones urbanisées des nuisances sonores par la pose de murs anti-bruit et un revêtement routier approprié sur toute la longueur de la RD 65 à partir de l'interconnexion avec l'A709.

- Renforcer les points de passages sécurisés par des passerelles piétons-vélos côté Courtarelles, Caylus, Pompidou, Clapiers Les Closades/le Fesquet.

- Aménager des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) aux croisements du contournement routier avec les principales lignes de transport en commun, afin de faciliter l'usage des transports collectifs, mais aussi des modes actifs (vélos...), ou un meilleur remplissage des véhicules (covoiturage...), notamment pour accéder au centre de Montpellier et aux principales polarités de la métropole (économiques, universitaires, hospitalières...).

- Desservir ces PEM par des axes de transports en commun protégés et par des « autoroutes à vélos » et, plus généralement, réaffecter l'espace public urbain pour répondre à tous les besoins (piétons, vélos, TC, accès des riverains...).

 TÉLÉCHARGER LE FICHER JOINT À CET AVIS

MIS EN LIGNE LE 11 JUILLET 2019 PAR ANONYME

Bonjour,

+1 pour la variante Est.

Ce tronçon est nécessaire pour rallier l'A709 sans passer par le Zenith.

Aujourd'hui nous avons une rocade A709 qui peut ventiler beaucoup de voitures mais donc les accès et les sorties se réduisent à 1 voie et sont peu nombreuses.

Au delà de ce tronçon, c'est donc les autres accès qu'il faut également revoir. Il manque de multiples pétales aux échangeurs actuels. A quand un échangeur entre l'A709 et D612 à Saint-Jean-de-Védas par exemple ?

Il reste encore des aménagements à faire pour fluidifier le trafic aux heures de pointes.

Cordialement.

MIS EN LIGNE LE 11 JUILLET 2019 PAR SYNDICAT ODG DE L'AOC LANGUEDOC PRÉSIDENT SYNDICAT ODG DE L'AOC LANGUEDOC

Les tracés de la DEM impactent l'aire classée AOC de ce terroir viticole de grande qualité qui présente une unité et une spécificité rare (terrasse villafranchienne de galets roulés).

Ce vignoble produit de l'AOC « Languedoc » suivi des noms « Grés de Montpellier » et « La Méjanelle ».

Ce terroir à forte typicité a déjà subi depuis 30 ans les atteintes successives liées à la croissance urbaine et à la création d'infrastructures. Une nouvelle amputation constitue un risque majeur pour l'avenir de ce terroir fort de 2000 ans d'histoire.

Le Syndicat AOC Languedoc a toujours affirmé depuis le début des réflexions qu'un tracé situé au centre de ce terroir est totalement inacceptable. Un tracé en périphérie, le plus à l'ouest possible, serait le moins pénalisant et constituerait une barrière à l'urbanisation.

MIS EN LIGNE LE 11 JUILLET 2019 PAR FANDOS

Ce projet lié en particulier à une très forte urbanisation de la ville de Montpellier à l'Est (10500 logements prévus en plus de l'existant dans les années à venir + le stade de football !) a de quoi aggraver la pollution de l'air (32500 véhicules / jour) et alimenter les bouchons déjà existants aux heures de pointe.

Dans un souci d'équité territoriale, et dans la mesure où la rocade est liée à l'augmentation du trafic automobile due en grande partie à la croissance urbaine de la Métropole de Montpellier, il serait plus logique que la rocade emprunte le territoire de la Métropole et non celui de Saint-Aunès déjà fort amputé sur les vignobles la Mejanelle par les projets autoroutiers et le TGV. Il me semble que le tracé proposé par la Chambre d'Agriculture avec le soutien des viticulteurs de la Mejanelle (tracé 0) préserverait les vignes et serait conforme à ce principe d'équité. Il permettrait de préserver le potentiel viticole des exploitations de ce terroir de qualité et le poumon vert constitué par cette zone très empruntée par les promeneurs et cyclistes de l'agglomération et des villages alentour.

MIS EN LIGNE LE 11 JUILLET 2019 PAR WILLIS ISABELLE

Isabelle Willis
Viticultrice

Messieurs les politiciens, les conseillers, les techniciens, n'avez vous pas compris que notre planète est polluée et ses ressources épuisées ! Qu'il faut changer notre façon de vivre et de fonctionner dès MAINTENANT.

Donc STOP au tout routier, arrêtez de bétonner des terres agricoles, des espaces verts, arrêtez de détruire nos campagnes.

Réchauffement climatique, couche d'ozone fragilisée, pollution atmosphérique, pollution sonore sont une réalité et continuer à construire des axes routiers va totalement à l'opposé des mouvements actuels pour la protection de notre planète, Greta Thunberg en est le pur exemple.

Appelée barreau Est sous l'ex ex ex ex maire de Montpellier Delmas, puis nommée Rocade Est sous Georges Frêche, aujourd'hui ressortie des tiroirs sous la poussée de quelques petits maires des communes du Nord de Montpellier qui ont promis à leurs électeurs une voie rapide pour accéder vite aux centres commerciaux au Sud et à la mer et ceci en touchant très peu à leur territoire mais amputant sur les communes voisines. Petits calculs politiques dont nous ne sommes pas dupes.

Quelle insolence de nous parler de vouloir fluidifier le trafic, à preuve les 3 entrées de Montpellier par l'A709 ! les mêmes bouchons après avoir doublé l'A9 sur 25 kms. Des études prouvent que plus il y a de routes, plus l'on crée du trafic.

Quelle impudence de nous énumérer la faune et la flore présentes sur le secteur de la future DEM, vous ne protégerez rien mais plutôt détruirez.

En conclusion, pour satisfaire les besoins de Montpellier, seul le tracé 0 serait envisageable car plus court, passant sur des terres inutilisées, appartenant à la métropole et n'impactant pas les terres viticoles.

MIS EN LIGNE LE 11 JUILLET 2019 PAR CS

Nous sommes un groupe d'habitants de Saint-Aunès qui trouvons incohérent ce projet, à une époque où l'on parle de plus en plus d'environnement et de qualité de l'air, de venir en plein cœur d'un vignoble tracer une « presque autoroute » qui en plus arrivera à un entonnoir.

Il est certes utile d'effectuer une sortie dans la direction du Crès pour désengorger les autres sorties actuelles de l'A709 et qui deviendra sous peu une rocade.

Comme ce sera une rocade, il n'est pas impératif de se retrancher derrière les espacements entre sorties pour venir détruire le site du Mas du Ministre.

Il est possible de sortir au droit des stades et d'ensuite utiliser en les élargissant des cheminements existants en ne créant que des routes avec une largeur normale.

Le trafic ne sera jamais celui que vous envisagez.

Les habitants du Sud-Est du département aimeraient bien aussi avoir accès à cette DEM. Pourquoi n'y a-t-il pas un accès depuis la route qui va des Garrigues au Zénith ?

En plus il faut penser aux habitants des coteaux de la Méjanelle, il faut mettre des bordures en terre d'une hauteur cassant le bruit et y planter plein d'arbres.

Revoyez votre projet, aucune des 2 solutions ne nous convient.

MIS EN LIGNE LE 11 JUILLET 2019 PAR **WILLIS LEÏLA**

Bonjour,

Aucun des tracés n'est pertinent à mes yeux.

Cette rocade ne vas rien améliorer à la circulation étant donné les besoins croissants de la ville et de son agglomération. Il est important de revoir les besoins circulatoires actuels et de penser à long terme.

Le long terme, à notre époque, implique l'urgence de considérer ce tout petit bout de campagne qui survit déjà difficilement aux portes de Montpellier. Il est le dernier poumon vert.

Ces espaces sont nécessaires tant pour les habitants et vigneronns que pour les citadins qui viennent y courir ou faire du vélo... et je ne parle même pas de la faune et de la flore qui participent à notre fragile équilibre.

Ces projets sont caduques.

Ils vont principalement entrainer de profondes dégradations (sonores, visuelles, qualité de l'air...).

Les vignes et les habitations, dont plusieurs Mas très anciens, devraient au contraire être protégés en tant que patrimoine.

Il est important de réfléchir autrement, de proposer des tracés qui passent sur des espaces laissés vacants sur la ville de Montpellier par exemple... et surtout de prendre en compte cette campagne épargnée jusqu'à présent comme un espace à conserver plutôt que d'y projeter des projets spéculatifs voués à l'échec.

MIS EN LIGNE LE 11 JUILLET 2019 PAR **GARDE**

Vous trouverez en pièce jointe un courrier adressé au Président du Conseil Départementale de l'Hérault, donnant mon avis sur la DEM, et notamment sur le choix entre les deux variantes soumises à la concertation publique.

 [TÉLÉCHARGER LE FICHER JOINT À CET AVIS](#)

MIS EN LIGNE LE 10 JUILLET 2019 PAR **MAS D ISNARD ROUQUAIROL**

MON AVIS EST DONNE SUR LE FICHER JOINT

MERCI

ROUQUAIROL LUDOVIC

 [TÉLÉCHARGER LE FICHER JOINT À CET AVIS](#)

MIS EN LIGNE LE 10 JUILLET 2019 PAR **CONSEILLER MUNICIPAL DE SAINT-AUNÈS PREGET**

Les deux tracés proposés dans cette concertation sont inacceptables. Ils prévoient de prélever 45ha de plus sur les terres agricoles des coteaux de la Méjanelle, ce qui ne manquerait pas de mettre en péril plusieurs exploitations voire la pérennité de l'appellation. Un tracé plus à l'ouest limiterait l'impact sur l'activité viticole de la zone. De ce point de vue, si le projet devait se réaliser, le tracé 0 serait préférable.

Pour autant, le bien fondé de ce projet est-il avéré ?

Faut-il prolonger indéfiniment des dossiers vieux de plus de 20 ans et ambitionner de laisser toujours plus d'espace à la circulation automobile au risque de faire disparaître les rares espaces naturels et agricoles encore présents en bordure de la métropole ?

En deux décennies, la zone urbaine de Montpellier s'est considérable étalée. La "déviation Est" existe désormais à quelques kilomètres à l'Est de cette zone. Ce qui apparaissait comme une voie de contournement constituerait désormais un nouveau boulevard en 2*2 voies au cœur de la zone métropolitaine. Or l'expérience montre que l'ajout de voies de circulation dans une zone en expansion urbanistique ne répond pas durablement aux problèmes des transports. Seuls les transports en commun et les modes actifs sont à même de répondre aux besoins actuels et futurs.

Par ailleurs, les enjeux environnementaux et de cadre de vie ont fait inscrire la préservation des espaces naturels et agricoles au cœur des politiques des collectivités qui portent le dossier ; ce projet va à l'encontre de ces orientations.

Mesdames et Messieurs les décideurs, soyez conséquents, raisonnables et tournez vous vers l'avenir.

Il est temps d'arrêter définitivement ce dossier qui prévoit d'enduire de bitume des terres agricoles et des espaces naturels pour faire circuler des véhicules automobiles au sein d'une métropole qui est déjà en prise avec des problèmes de pollution et d'aménagement insolubles. L'investissement programmé de près de 70M€ pour 3km de voie rapide devrait être réorienté vers une alternative d'aménagement plus durable.

MIS EN LIGNE LE 10 JUILLET 2019 PAR **RABILLON CLAUDE**

Impact de l'interconnexion entre le Bvd Philippe LAMOUR et l'A709 sur la RD 65 et les zones urbaines : ne pas faire un boulevard type "périphérique Parisien".

Cette nouvelle voirie se doit d'être adaptée aux exigences environnementales prévisibles à sa mise en service. En premier lieu, tout mettre en place pour limiter le trafic routier en garantissant un niveau de nuisances sonores et environnementales inférieur à celles constatées en 2019, car « Les projections de trafic montrent une forte attractivité de la DEM avec 32 450 véhicules/jour en trafic moyen journalier ».

Pour ce faire :

- Réduire la largeur du tracé, c'est-à-dire rejeter l'option à deux fois deux voies à 90km/h avec bandes d'arrêt d'urgence pour une option à deux fois une voie limitée à 70 km/h afin de réduire aussi les effets de pollution atmosphérique. Sachant que (page 49) « les bandes d'arrêt d'urgence pourront être dimensionnées pour accueillir des transports en commun efficaces ». Or, de tels aménagements (voies réservées aux transports en commun type VRTC). nécessitent une emprise légèrement supérieure à celle d'une BAU classique. Il convient de vérifier dès l'origine de la conception du projet que les emprises soient suffisantes.
- Garantir une vitesse maximum à l'identique de la majorité des voies de contournement de la Métropole, soit 70 km/h.
- Protéger les zones urbanisées des nuisances sonores par la pose de murs anti-bruit et un revêtement routier approprié sur toute la longueur de la RD 65 à partir de l'interconnexion avec l'A709.
- Renforcer les points de passages sécurisés par des passerelles piétons-vélos côté Courtarelles, Caylus, Pompidou, Clapiers Les Closades/le Fesquet.
- Aménager des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) aux croisements du contournement routier avec les principales lignes de transport en commun, afin de faciliter l'usage des transports collectifs, mais aussi des modes actifs (vélos...), ou un meilleur remplissage des véhicules (covoiturage...), notamment pour accéder au centre de Montpellier et aux principales polarités de la métropole (économiques, universitaires, hospitalières...).
- Desservir ces PEM par des axes de transports en commun protégés et par des « autoroutes à vélos » et, plus généralement, réaffecter l'espace public urbain pour répondre à tous les besoins (piétons, vélos, TC, accès des riverains...).

< PRÉCÉDENT

1 2 3

SUIVANT >

Conseil départemental de l'Hérault

Hôtel du département, Mas d'Alco
1977 avenue des moulins
340087 Montpellier cedex4
Tél. : 04 67 67 67 67

