



Monsieur le Président du Conseil
départemental de l'Hérault
Hôtel du département, Mas d'Alco
1977 avenue des moulins
34087 Montpellier Cedex 4

Montpellier, le 9 Juillet 2019

Objet : Déviation Est de Montpellier - Avis suite à la procédure de concertation publique

L'entité que je représente est l'actionnaire majoritaire d'un groupe de sociétés qui sont toutes directement concernées par la Déviation Est de Montpellier (DEM). Que ce soient l'activité hôtelière (Domaine de Verchant, hôtel Relais et Château 5 étoiles qui emploie une centaine de personnes, et qui exploite également le Domaine de Sarnelly), l'activité agricole (propriétaires de terres agricoles et de vignes), l'activité viticole (exploitation des vignes), ou l'activité immobilière (propriétaire de mas logeant des familles), toutes sont impactées par ce projet.

En préambule, nous parlons là d'un projet vieux de 30 ans ; pourquoi donc ne pas se demander s'il a encore du sens et si d'autres solutions ne sont pas envisageables au regard des nouveaux enjeux (environnementaux, économiques, sociétaux, écologiques, urbanistiques, de santé publique...) ? Si un peu plus de 3 km de voiries n'arrivent pas à voir le jour depuis tant d'années, c'est qu'il faut se poser la question du bien-fondé de ce projet.

Le débat lancé autour de ces deux tracés ne fait qu'alimenter inutilement une opposition entre les agriculteurs d'un côté, et les riverains de l'autre, que je juge désuet, stérile, au même titre que celle entretenue par certains entre la Métropole Montpellier Méditerranée et la Communauté d'agglomération du Pays de l'Or.

Je rappelle en effet qu'il y a des agriculteurs concernés par le tracé Ouest, au même titre qu'il y a des riverains concernés par le tracé Est. Et que nous sommes tous des citoyens avant tout qui partageons au quotidien le même territoire.

Je reste encore étonné d'apprendre dans le dossier de concertation (page 39) que la variante Ouest a été demandée par la Métropole Montpellier Méditerranée, alors même que le 4 décembre 2017, la Métropole votait à l'unanimité un tracé Est. Cette séquence est abordée à partir de la minute 49'57 du Conseil de la Métropole (https://www.youtube.com/watch?time_continue=3282&v=PkNI0_PtOL8), au cours duquel le Président a rappelé que 4 tracés avaient été historiquement proposés, qu'un tracé alternatif avait été validé par 31 maires en conférence des maires le 4 décembre 2017, et qu'il souhaitait, avant de le soumettre ce tracé au Conseil Départemental de l'Hérault, le faire voter par le conseil de la Métropole (qui l'a donc adopté à l'unanimité).



Sur le dossier de concertation en lui-même, s'il y a beaucoup à dire sur son contenu, je souhaite attirer votre attention sur quelques points majeurs.

Tout d'abord, comment relancer le dossier de la DEM alors même que les études pour connecter les deux variantes à l'A709 n'ont pas été menées. C'est quand même un point déterminant dans ce projet, qui aurait mérité d'être réalisé préalablement à la concertation, car il serait regrettable de générer autant de débats passionnés et de frais de concertation si techniquement le branchement à l'A709 s'avérait impossible.

Ensuite, comment est-il possible de lancer une concertation publique pour une DEM censée résoudre des problèmes de trafics, alors que nous apprenons dans l'étude de trafic en page 126 que si la « *construction de la DEM améliorerait les conditions de circulation de la section Est de l'A709* », « *le trafic sur la section l'A709 Ouest augmenterait sensiblement avec un accroissement des temps perdus d'environ 14% sur la section A709 Est et de 135% sur la bretelle de sortie vers le giratoire de Zenith. Cette dégradation rendrait la circulation difficile au niveau de l'entrecroisement (DEM/A709Ouest) ainsi qu'au niveau de la sortie giratoire de Zenith.* »

L'objectif de la DEM ne peut pas être de solutionner un problème (si tenté qu'elle y arrive) tout en accentuant un autre. On connaît déjà la situation catastrophique au niveau de la sortie du Zenith, qui ne va faire que se dégrader dans le temps, avec tous les risques que cela comporte pour les usagers de la route.

Je profite de souligner que l'étude de trafic a été faite à horizon 2035, soit 10 ans seulement après sa mise en service (théorique), ce qui me semble peu au regard d'un tel projet, notamment pour calibrer toutes les mesures de protection. J'imagine du reste que les routes seront calibrées en prenant des projections beaucoup plus longues, alors pourquoi ne pas en faire autant pour le trafic ?

De même, l'étude de trafic sur les voies secondaires n'a pas été menée. Si c'est un problème de compétence, il aurait été logique de mener ces études en concertation avec les services concernés, pour que vous puissiez assurer la cohérence de l'ensemble, et là aussi ne pas déporter un problème d'un site vers un autre. Comment est-il possible que les pouvoirs publics n'aient pas une action de concert qui permettrait d'apporter une solution mûrement réfléchie et pérenne aux citoyens ?

Enfin, le dossier de concertation indique en page 65 que dans le cadre du choix des variantes, ces dernières « *seront appréciées au vu notamment :*

- ▶ *du respect des objectifs du projet pour la réalisation d'une infrastructure efficace contribuant à la meilleure dynamique de territoire ;*
- ▶ *de l'impact sur l'activité agricole ;*
- ▶ *de l'impact sur le bâti et le cadre de vie ;*
- ▶ *de l'impact sur l'environnement ;*
- ▶ *de la complexité technique de réalisation et du coût de l'opération. »*



De ce que je sais, ce choix devrait être pris fin du troisième (ou début du quatrième) trimestre 2019. Mais comment peut-il en être ainsi alors même :

- (i) que l'étude d'impact environnementale ne sera pas finalisée avant l'année prochaine.
- (ii) qu'aucune étude d'impact sur le bruit n'a été réalisée (alors même que le dossier mentionne en page 27 que le « *bruit constitue un phénomène omniprésent dans la vie quotidienne, aux sources innombrables et d'une infinité diversité. Pour 54 % des personnes le bruit des transports est la source principale de gêne.* » On peut facilement anticiper l'impact du bruit pour les habitations concernées par les variantes (et notamment la variante Est), et se dire que c'est un élément d'appréciation important pour mesurer les impacts sur le cadre de vie.
- (iii) qu'aucune étude d'impact sur l'air n'a été menée et qu'elle ne le sera qu'en phase d'avant-projet, ce qui reviendrait à dire que le choix se fera en dépit d'un paramètre là aussi essentiel pour mesurer les impacts sur le cadre de vie, sur l'environnement et l'activité agricole ; on peut légitimement penser que les conséquences en terme de santé publique de plus de 32.000 véhicules par jour ne sera pas neutre, tant pour les familles vivant à proximité que pour les espaces naturels et la biodiversité en présence.
- (iv) que ces études d'impact auront des conséquences financières qui seront très certainement beaucoup plus couteuse pour la variante Est, conséquences qui de fait ne seront pas là aussi prises en compte dans le choix de la voirie, alors que c'est un critère d'appréciation.

Sur le choix entre les deux variantes soumises à la concertation, je soutiens la variante Est.

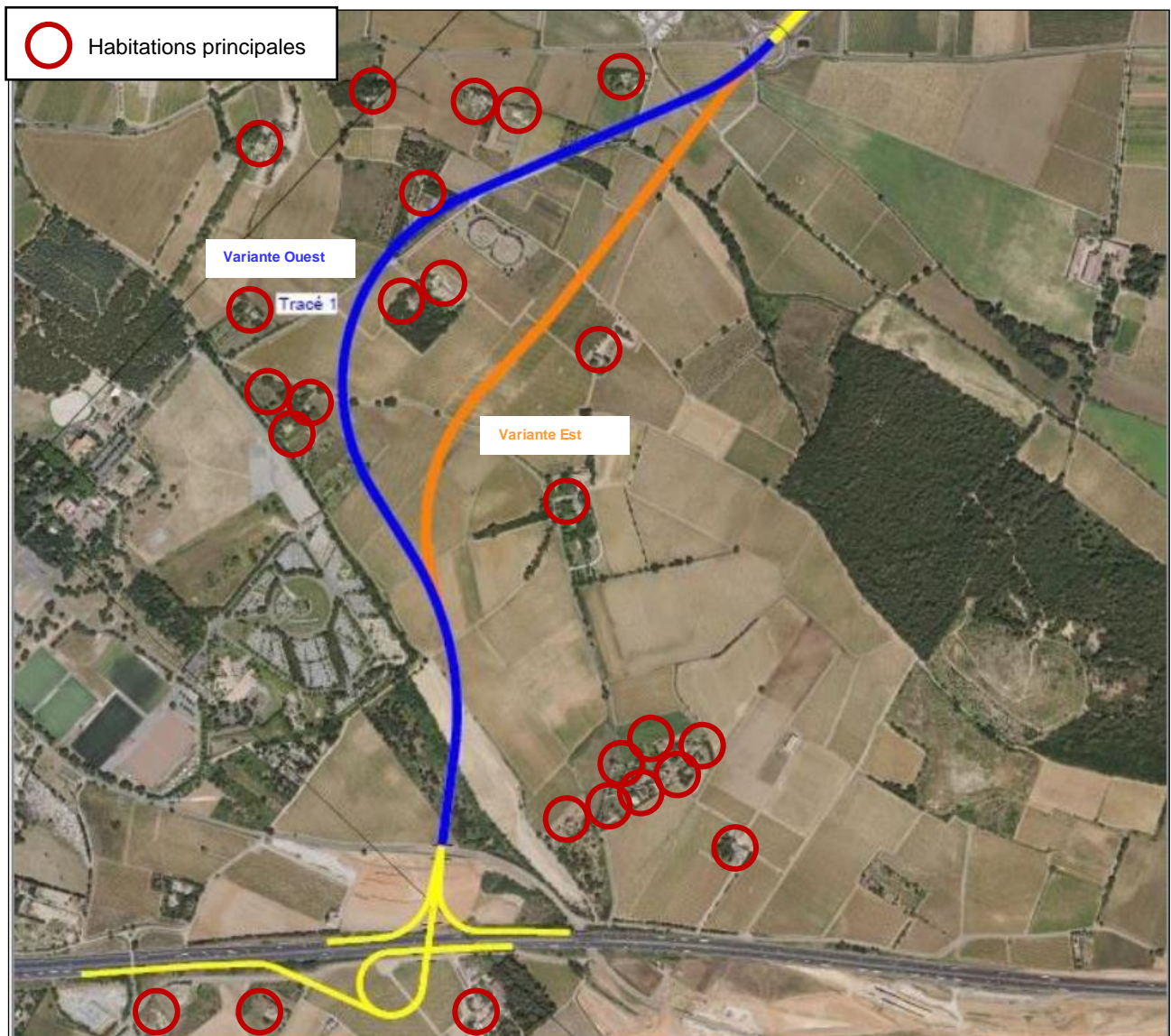
En effet, les différents éléments chiffrés de la concertation permettent très facilement de montrer que la variante Est présente des avantages à plusieurs titres :

Indicateurs	Variante Ouest	Variante Est
Longueur en mètres	3.560	3.300
Volume de déblais en m ³	120.000	100.000
Volume de remblais en m ³	260.000	230.000
Besoin en matériau en m ³	140.000	130.000
Impact bois classé	Oui	Non
Impact jardins ouvriers	Oui	Non
Exploitations agricoles impactées	12	10
Superficie agricole impactée	46 Ha	46 Ha
Nombre de bassins versants simplement rétablis par un ouvrage	3	1
Nombre de bassins de versants impliquant la réalisation de bassin de rétention	6	3
Volume des bassins de rétention en m ³	9.000	8.050
Coût hors taxes	69.432.000€	67.302.000€



Nous pourrions rajouter à ce comparatif des impacts financiers (non pris en compte dans le dossier de concertation) beaucoup plus importants sur la variante Ouest, liés à la fois aux mesures qui devront être prises pour protéger les habitations (murs anti-bruit par exemple), mais aussi à l'indemnisation financière de tous les propriétaires d'habitations (bien plus nombreux dans la version Ouest).

A ce sujet, le dossier de concertation mentionne que la variante Ouest passe à proximité de 6 habitations. Il suffira de regarder le plan suivant (annoté des habitations principales) pour comprendre que c'est inexact et que l'impact est bien plus important que cela :



En outre, le dossier de concertation mentionne que 4 mas sont concernés par le tracé Est (Mas du Ministre, Mas Isnard, Mas de Calage, Mas Valédeau) et seulement 2 pour la variante Ouest (Mas Valédeau et Mas du Ministre) ; c'est inexact. Comme le montre le plan en page 35 du dossier de concertation, 3 autres mas sont aussi concernés par cette variante Ouest, à savoir le Mas Sarnelly, le Mas Mal Monté, le Mas Bien Monté, portant à 5 le nombre de mas concernés par ce tracé Ouest, et non 2.



Ainsi, par rapport à la variante Ouest, la variante Est :

- est plus courte
- demande moins de déblais et moins de remblais
- demande moins d'apport de matériau (terre) venant de l'extérieur
- n'impacte pas de bois classés
- permet de préserver les jardins ouvriers
- impacte moins d'exploitations agricoles
- nécessite de rétablir uniquement un seul bassin par un ouvrage (contre 3 dans la variante Ouest)
- n'impacte que trois bassins versants (contre 6 dans l'autre variante)
- coûte de 2 millions d'euros de plus
- sera moins coûteuse en terme d'indemnisation pour dommages de travaux publics
- sera moins coûteuse en terme d'aménagement pour protéger les habitations
- préserve les habitations.

Vous allez prendre une décision sur une variante, dans un calendrier que je juge hâtif, à la lumière d'études d'impacts soit absentes, soit non finalisées.

S'il devait en rester une, la variante Est, pour des raisons évoquées précédemment, présente beaucoup moins d'inconvénients, et préserve au maximum les familles qui vivent sur place ou qui profite des jardins familiaux.

C'est donc cette variante Est que le choix devrait logiquement être porté, que je soutiens.

Grégory GARDE
Directeur Général