



## Séance ordinaire du jeudi 23 mai 2019

L'an deux mille-dix-neuf et le vingt-trois mai, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, Salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur Philippe SAUREL.

Extrait du registre des  
délibérations de Montpellier  
Méditerranée Métropole

Hors commission

Nombre de membres en exercice : 92

### Présents :

Fabien ABERT, Lorraine ACQUIER, Jean-Marc ALAUZET, Jean-François AUDRIN, Genès BALAZUN, Guy BARRAL, Valérie BARTHAS-ORSAL, Maud BODKIN, Sabria BOUALLAGA, Thierry BREYSSE, Anne BRISSAUD, Rosy BUONO, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michelle CASSAR, Gérard CASTRE, Chantal CLARAC, Jean-Luc COUSQUER, Perla DANAN, Catherine DARDE, Titina DASYLVA, Véronique DEMON, Aline DESTAILLATS, Thierry DEWINTRE, Jean-Marc DI RUGGIERO, Jacques DOMERGUE, Michèle DRAY-FITOUSSI, Abdi EL KANDOSSI, Mylène FOURCADE, Jean-Noël FOURCADE, Michel FRAYSSE, Julie FRÊCHE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Isabelle GIANIEL, Jean-Pierre GRAND, Isabelle GUIRAUD, Régine ILLAIRE, Claire JABADO, Laurent JAOU, Sonia KERANGUEVEN, Pascal KRZYZANSKI, Alex LARUE, Max LEVITA, Chantal LÉVY-RAMEAU, Eliane LLORET, Jean-Marc LUSSERT, Mustapha MAJDOUL, Jérémie MALEK, Chantal MARION, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Jean-Luc MEISSONNIER, Béatrice MICHEL, Patricia MIRALLES, Jean-Pierre MOURE, Caroline NAVARRE, Marie-Christine PANOS, Gilbert PASTOR, Yvon PELLET, Véronique PEREZ, Eric PETIT, Thierry QUILES, Joël RAYMOND, René REVOL, Henri ROUILLEAULT, Brigitte ROUSSEL-GALIANA, Philippe SAUREL, Jean-Luc SAVY, Noël SEGURA, Sauveur TORTORICI, Isabelle TOUZARD, Bernard TRAVIER, Joël VERA, Annie YAGUE, Rabii YOUSSEUS.

Absents ayant voté par procuration en application des articles L 2121-20 et L 5211-1 du Code général des collectivités territoriales :

Pierre BONNAL, Robert COTTE, Henri de VERBIZIER, Carole DONADA, Pierre DUDIEUZERE, Clare HART, Stéphanie JANNIN, Cyril MEUNIER, Eric PASTOR, Eric PENSO, Jean-Pierre RICO, Marie-Hélène SANTARELLI.

### Absents / Excusés :

Djamel BOUMAAZ, Christophe COUR, Gérard LANNELONGUE, Audrey LLEDO, Arnaud MOYNIER

## **Hors commission - Déclaration d'Utilité Publique (DUP) relative au projet du Contournement Ouest de Montpellier - Phase de Consultation Inter-Services - Avis**

Monsieur Philippe SAUREL, Président, rapporte :

Par courrier en date du 19 mars 2019, l'Etat a saisi Montpellier Méditerranée Métropole, ainsi que les communes de Juvignac et Saint Jean de Védas pour solliciter leurs avis sur le projet de dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet du Contournement Ouest de Montpellier (COM), en application des articles L.122-1-V et R.122-7-II du Code de l'environnement. Le COM ayant vocation à avoir le statut de route express, l'avis du Conseil Département de l'Hérault est également sollicité au titre de l'article L.151-2 du Code de la voirie routière.

L'enquête publique relative à cette procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est régie par les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 du Code de l'environnement. A ce titre et au regard de la nature du projet, le dossier transmis comprend :

- une notice explicative, comportant notamment une appréciation sommaire des dépenses ;
- une évaluation environnementale, valant étude d'impact ;
- une évaluation socio-économique du projet ;
- un plan général des travaux au 1/10 000ème ;
- un plan de classement-déclassement des voies ;
- les dossiers de mise en compatibilité des PLU des 3 communes concernées (Montpellier, Saint Jean de Védas et Juvignac) ;
- les bilans des différentes concertations.

A noter que le dossier n'intègre pas à ce stade d'étude préalable agricole, actuellement en cours de réalisation.

### **1. Rappel des principales caractéristiques du projet**

Sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, le COM doit assurer la continuité entre les autoroutes A750 et A9/A709.

En outre, le COM et le projet de la Déviation Est de Montpellier (DEM), constituent les derniers maillons du contournement routier de Montpellier destiné à jouer un rôle clé dans la structuration du système de mobilités durables de la Métropole. Ce contournement est d'autant plus nécessaire que l'aire métropolitaine de Montpellier est dépourvue d'étoile ferroviaire et qu'elle connaît la plus forte augmentation démographique de toutes les métropoles françaises.

A ces deux titres, le COM présente un caractère hautement prioritaire et fait l'objet d'inscriptions :

- au réseau routier national par décret du 5 novembre 2005, le plaçant sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat,
- au réseau structurant du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'Agglomération de Montpellier approuvé en 2006 et celui de SCoT arrêté en juillet 2018 par Montpellier Méditerranée Métropole,
- dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2010-2020 en vigueur,
- dans le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, en co-financement de l'Etat, de la Région Occitanie, du Département de l'Hérault et la Métropole.

D'une longueur de 6 kilomètres environ, le COM constitue le support d'un système multimodal global dans lequel il s'insère, afin :

- d'améliorer la gestion des flux entrants sur le territoire en les orientant vers un itinéraire de contournement lisible et fiable pour limiter l'ensemble des phénomènes de transit actuellement subis par la ville-centre, ainsi que par les communes de Saint Jean de Védas et Lavérune ;
- d'accueillir des Pôles d'échanges Multimodaux (PEM) aux croisements avec les principales lignes du réseau de tramway, afin d'orienter les déplacements vers les transports collectifs ou les modes actifs, notamment pour accéder au centre de Montpellier et aux principales polarités économiques, universitaires, hospitalières... ;
- d'accueillir les transports en commun drainant les territoires voisins, vers les PEM qui jalonnent le contournement de Montpellier ;
- de réaffecter l'espace public urbain pour favoriser le développement des transports en commun, des modes actifs et d'un dispositif de logistique urbaine mutualisé et décarboné.

Dans ce contexte multimodal, il convient de rappeler que, dans le cadre du projet de la ligne 5 du tramway, Montpellier Méditerranée Métropole assure la maîtrise d'ouvrage de l'échangeur de Gennevaux, ainsi que d'une portion de 1,1 kilomètres du COM, soit environ 20% du tracé.

La conception du projet actuel s'appuie sur deux études urbaines réalisées en 2004 et 2006, sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération de Montpellier – devenue depuis Métropole – et en partenariat avec l'Etat. Ces deux études ont permis de stabiliser le tracé du COM et d'en optimiser les conditions d'insertion urbaine, paysagère et environnementale. Sur la base de ces études, le projet a fait l'objet de plusieurs phases de concertation, dont la dernière en 2016 a permis de retenir la solution préférentielle d'aménagement sur laquelle s'appuie la présente procédure.

Le calendrier prévisionnel du projet, tel que communiqué dans les documents, est le suivant :

- consultation Inter-Services sur le projet de DUP : mars à mai 2019 ;
- consultation de la Haute Autorité Environnementale : été 2019 ;
- enquête publique préalable à la DUP : fin 2019 ;
- autorisation environnementale puis démarrage des travaux : 2022.

Le coût global du projet est réévalué à 272 M € TTC par la Direction Régionale Environnement Aménagement Logement (DREAL) dans le dossier transmis.

Une enveloppe de 25 M € est actuellement inscrite au Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015 – 2020, pour amorcer son financement, dont 11 M € apportés par l'Etat et 14 M € financés à parité par la Région Occitanie, le Département de l'Hérault et Montpellier Méditerranée Métropole. Cette enveloppe permet notamment de financer les études techniques, les acquisitions foncières, voire des premiers travaux.

## **2. Configuration générale et insertion du projet**

Au préalable, il convient de noter que le plan général des travaux au 1/10 000ème ne permet pas, à ce stade, de se prononcer avec précision sur la géométrie, ni sur la configuration des différents ouvrages du projet.

Le tracé du COM s'appuie majoritairement sur les emprises des RM132 et 612, afin de limiter, autant que possible, la consommation d'espaces agro-naturels. Le projet actuel est conçu dans le cadre du référentiel de Voirie Structurante d'Agglomération à 90 km/h (VSA 90), imposé par l'Etat du fait du rôle de continuité joué par le COM entre l'A750 et l'A9, définissant le profil général suivant :

- 2 X 2 voies,
- un terre-plein central,
- et des Bandes d'Arrêt d'Urgence (BAU).

Dans l'optique de faire jouer un véritable rôle multimodal au COM, les BAU devraient pouvoir être transformées en sites propres pour les bus. Dans l'optique de ponctuer le contournement de PEM, notamment au droit des intersections avec les lignes de tramway pour favoriser les transferts modaux en pénétration vers le centre-ville et les quartiers urbains, il paraît nécessaire de demander à l'Etat de calibrer les BAU aux dimensions compatibles pour de telles fonctions, soit 3,50 mètres chacune.

Au regard des éléments fournis dans le dossier, la configuration du COM tend à respecter globalement les orientations des études réalisées en 2005 et 2007 en matière d'inscription géographique, urbaine et paysagère. En particulier, au niveau de la séquence urbaine du futur Pôle d'Echanges Urbains Montpellier-Sète à Saint Jean de Védas, qui présente des enjeux majeurs pour la Métropole, les aménagements correspondent globalement aux dispositions définies dans le cadre de l'étude urbaine réalisée en 2007, à savoir :

- passage du COM en tranchée, avec murs de soutènement ;
- mise en place d'un système d'échange compact, assorti de contre-allées ;
- continuités territoriales assurées par plusieurs franchissements urbains.

Le reste du tracé franchit essentiellement des espaces agro-naturels pour lesquels se posent des enjeux essentiels d'insertion paysagère :

- au nord, le long de la séquence située entre l'A750 et le carrefour Gennevaux qui concerne la vallée de la Mosson, avec des enjeux de préservation et de renforcement du paysage de ripisylve qui lui est associé ;
- en partie centrale, le long de la séquence située entre les carrefours de Gennevaux et du Rieucoulon, avec des enjeux de préservation et de valorisation d'un paysage agricole remarquable.

Ces sites font l'objet de dispositions et de programmes d'actions dans le cadre des politiques d'aménagement conduites par la Métropole. Il convient, en ce sens, que les dispositions relatives à l'intégration paysagère du COM au niveau de ces séquences prennent bien en compte la qualité des paysages concernés, les enjeux de reconquête agricole et de biodiversité et soient définies en cohérence avec les objectifs du projet de révision du SCoT arrêté et les politiques publiques de la Métropole (notamment la Politique Agroenvironnementale et Alimentaire).

Une remarque concerne, par ailleurs, le franchissement de la crête de Bellevue au nord de Saint Jean de Védas. Sur ce site, un enjeu s'attache à la préservation de ce relief collinaire, en évitant autant que possible de l'échancrer. Pour cette raison, le projet issu de l'étude urbaine de 2007 proposait le recours à des murs de soutènement. Cette solution, qui n'est pas reprise dans le cadre du projet actuel, nécessite d'être à nouveau expertisée au regard des impacts paysagers et environnementaux des ouvrages proposés.

### **3. Configuration des échangeurs**

Le projet comporte 4 échangeurs :

- l'échangeur A750-COM au nord,
- l'échangeur du carrefour de Gennevaux au droit de la route de Lavérune,
- l'échangeur du Rieucoulon au droit de la RM613,
- l'échangeur COM-A709-RM 612 au sud.

L'échangeur A750-COM prend la forme d'un vaste triangle avec une bretelle nord connectant l'A750 à l'avenue Pablo Neruda et une bretelle sud connectant l'A750 au COM. La configuration de cet échangeur telle que présentée dans la notice explicative, appelle plusieurs observations. D'une part, la bretelle A750 > avenue Pablo Neruda présente une géométrie bien plus ample que celle présentée dans le cadre du dossier de concertation de 2016. Il conviendrait donc de chercher à optimiser son tracé en étalant le moins possible ses bretelles dans l'espace. D'autre part, l'intégration au périmètre du projet de COM de la déconstruction des bretelles de l'échangeur actuel nécessite d'être confirmée. Par ailleurs, afin de renforcer le rôle multimodal du COM, il serait opportun de regarder la possibilité éventuelle de réserver des emprises pour un site propre, au niveau de l'échangeur, dans l'optique d'accueillir une future ligne de Car à Haut Niveau de Service (CHNS) permettant notamment de relier le PEM de Gignac en constitution, pôle de rabattement de la moyenne vallée de l'Hérault, au PEM tramway de la Mosson et aux PEM situés le long du COM.

L'échangeur de Gennevaux fait l'objet, pour sa part, d'un aménagement dans le cadre du projet de la ligne 5 de tramway. Au regard des calendriers respectifs des projets, les travaux seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de Montpellier Méditerranée Métropole en anticipation du projet du COM. Dans ce cadre, la Métropole traitera également 1,1 km de voirie du COM.

Au niveau de l'échangeur du Rieucoulon, la RM613 est rétablie sous forme d'un franchissement supérieur en remblai, avec des échanges gérés dans le cadre d'un carrefour à feux. Le profil de la voirie urbaine ne semble pas comporter, à ce stade, d'aménagement cyclable. Il conviendrait donc de prévoir une emprise pour une piste cyclable bidirectionnelle et d'élargir également les trottoirs afin de renforcer l'urbanité des aménagements.

S'agissant enfin de l'échangeur COM-A709-RM 612, l'étude urbaine du Pôle d'Echanges Montpellier-Sète, réalisée en partenariat avec l'Etat en 2007, avait défini un système d'échange optimisé entre ces trois infrastructures. Au regard du projet actuel, il conviendrait de compléter les mouvements entre le COM et la RM612, telle que le prévoyait la proposition initiale, afin que les flux de transit ne se confondent pas avec les flux d'échange au niveau des zones commerciales de Saint Jean de Védas, et ainsi éviter des congestions, dans les deux sens, entre la RM 612 et le COM.

### **4. Configuration des rétablissements des voies de communication**

Le projet du COM prévoit dix rétablissements. Quatre d'entre eux concernent la séquence allant du carrefour de Gennevaux jusqu'à la crête de Bellevue, au nord de Saint Jean de Védas. Ces rétablissements posent essentiellement des enjeux de desserte locale et d'insertion des modes actifs (piétons et vélos). Au regard des éléments de projet transmis, il conviendrait que les largeurs des rétablissements du chemin des Oliviers et du franchissement de Bellevue soient portées à 12 mètres de manière à mieux prendre en compte les modes actifs.

Par ailleurs, la suppression de l'accès actuel à la partie ouest de la zone d'activités du Rieucoulon fait l'objet d'un rétablissement franchissant les espaces du parc des Grisettes sur Montpellier. Outre l'aspect peu évident de l'itinéraire, cette nouvelle voie, de près de 700 mètres, impacte très fortement le parc des Grisettes, au risque de remettre en cause la cohésion et la qualité générale du projet urbain et paysager de ce site. Il est donc nécessaire de demander instamment à l'Etat d'étudier une solution alternative.

Les cinq autres rétablissements concernent la séquence urbaine du Pôle d'Echanges Urbains Montpellier-Sète, au niveau des zones commerciales de Saint Jean de Védas. La configuration générale de ces rétablissements semble correspondre aux éléments issus de l'étude urbaine réalisée en 2007. Les plans figurant dans le dossier transmis ne permettent toutefois pas, à ce stade, de se prononcer sur les aménagements projetés. Dans le cadre de la mise en œuvre de son projet de territoire, Montpellier Méditerranée Métropole entend rappeler l'enjeu majeur que constitue ce site en matière d'aménagement urbain d'échelle métropolitaine, notamment à travers le concept de Pôle d'Echanges Urbains qui s'y rattache.

Il est donc primordial que les rétablissements prennent ici en compte les largeurs d'emprise minimale suivantes :

#### Rétablissement concerné

(du nord au sud)      Emprise minimale

à prendre en compte      Observations

Route de Lattes      22 m      Entrée urbaine pour les flux provenant du COM. Enjeu de traitement pour favoriser la limitation des vitesses automobiles et permettre la définition d'un cadre urbain qualitatif.

Ligne 2 du tramway      28 m      Proximité immédiate du futur PEM métropolitain, nécessitant de qualifier fortement l'espace public. Enjeu également d'intégration de la plate-forme du tramway et de la voirie automobile.

Rue Théophraste Renaudot      14 m      -

Avenue de la Condamine      14 m      -

Rue Jean Bène      19 m      Entrée urbaine pour les flux provenant de l'A709 et de la RM612. Enjeu de traitement pour favoriser la limitation des vitesses automobiles et permettre la définition d'un cadre urbain qualitatif.

Il convient également de prendre en compte une largeur minimale d'emprise de 9,50 mètres pour chacune des contre-allées urbaines, permettant de réaliser deux voies automobiles et un trottoir confortable en bordure de la trémie du COM.

### **5. Continuités cyclables**

Le projet proposé intègre un itinéraire le long du COM reliant la RM612 au sud jusqu'aux berges de la Mosson au nord, à hauteur de l'A750. Cette proposition s'inscrit globalement dans les itinéraires prévus au Schéma Directeur des Modes Actifs de Montpellier Méditerranée Métropole, hormis au niveau de la séquence Gennevaux-Rieucoulon au nord de Saint Jean de Védas, où l'itinéraire serpente d'une rive à l'autre de l'ouvrage. Ce tracé, trop distendu, nécessite d'être ajusté, en privilégiant un passage plus direct par les chemins existants au niveau du Terral.

Par ailleurs, il convient de rappeler qu'une emprise minimale de 3,20 mètres doit être systématiquement prise en compte pour les aménagements cyclables au niveau de l'ensemble des franchissements prévus.

### **6. Enjeux environnementaux**

Le projet du COM concernant majoritairement la transformation de voiries existantes, son impact global sur l'environnement devrait être limité. Le dossier de DUP intègre, par ailleurs, un volet environnemental comportant un ensemble de mesures de nature à éviter, réduire ou compenser les impacts liés à cet ouvrage. Les mesures concernant la compensation sont cependant peu exprimées et devront faire l'objet d'un chapitre spécifique détaillé dans le cadre de la version finalisée du dossier.

Dans le cadre des phases d'études à venir, il convient de limiter les effets d'emprise du COM sur les espaces agro-naturels, comme le prescrit le projet du SCoT arrêté par le Conseil de Métropole du 19 juillet 2018. Cela concerne, d'une part, la séquence nord, depuis l'échangeur A750 jusqu'au carrefour Gennevaux. Cette séquence jouxte les berges de la Mosson classées en ZNIEFF de type I. L'élargissement des emprises de voirie actuelles nécessite la mise en place de mesures de compensation relatives à la restauration des zones

humides existantes ou la création de nouvelles, conformément au SDAGE. Au niveau de l'échangeur A750-COM, l'ampleur des aménagements prévus nécessite de mener un travail d'optimisation des ouvrages de manière à limiter autant que possible les effets d'emprise et ne pas remettre en cause le corridor écologique de la Mosson.

D'autre part, au niveau de la séquence située entre les carrefours de Gennevieux et du Rieucoulon, il convient de rechercher un moindre effet d'emprise des ouvrages afin de minimiser leurs impacts sur ce corridor écologique étroit, jouant un rôle majeur de mise en relation des cours d'eau de la Mosson et du Rieucoulon.

## **7. Enjeux en matière d'agriculture**

Il convient, tout d'abord, de rappeler que le projet du COM doit faire l'objet d'une étude préalable agricole au titre de l'article D.112-1-18-I du Code rural et de la pêche maritime. Cette étude, non transmise dans le dossier soumis à la Métropole, doit notamment comporter « les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet sur l'économie agricole, ainsi que des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire ». Dans ce cadre, la Métropole est particulièrement attachée à ce que les mesures de compensations permettent la consolidation de l'économie agricole locale, en accompagnement des projets qu'elle a engagée dans le cadre de sa politique agroécologique et alimentaire.

A ce titre, la Métropole porte notamment le projet de création de plusieurs Associations Foncières Agricoles Autorisées, qui vise à traduire de manière opérationnelle l'objectif de valorisation des espaces agro-naturels du SCoT. L'un de ces projets, qui concerne le territoire des communes de Grabels, Juvignac, Saint Georges d'Orques, Murviel-lès-Montpellier, Pignan, Lavérune et Saint Jean de Védas, est susceptible d'être impacté par le COM. Une attention particulière devra donc être portée afin d'éviter au maximum les impacts sur l'économie agricole et la stratégie de redéploiement agricole poursuivie par les acteurs locaux.

## **8. Questions relative à l'hydraulique**

D'une manière générale, le tracé retenu pour le Contournement Ouest de Montpellier est compatible avec l'action 7.5 de l'avenant du PAPI 2 du bassin versant du Lez pour la protection de Juvignac contre les crues de la Mosson.

Pour le franchissement des cours d'eau, tous les ouvrages seront à dimensionner pour une crue d'occurrence exceptionnelle. La compensation des remblais en zone inondable devra être précisée, notamment les volumes, les lieux de compensation et la maîtrise foncière. Les ouvrages de décharge prévus sont très sensibles au risque d'embâcles, notamment sur la Mosson. Il convient de les redimensionner pour réduire le risque d'obstruction par les embâcles avec notamment un pourcentage d'obstruction à prendre en compte dans le dimensionnement et le calcul du remous.

Pour le franchissement de la Mosson, le redimensionnement des ouvrages devra garantir qu'il n'y ait aucun impact négatif sur les secteurs habités de Juvignac. Au niveau de l'ouvrage de franchissement, un accès minimum de 4 m en crête des berges des rives gauche et droite de la Mosson sera à maintenir pour l'entretien du cours d'eau.

Pour le franchissement du Rieucoulon, les données hydrologiques utilisées issues de l'étude Ingérop de 2007 sont obsolètes. Il conviendra de reprendre les données de l'étude Egis 2017 pour l'actualisation du schéma directeur du Rieucoulon.

Concernant la gestion des eaux pluviales de la plate-forme, il conviendra d'utiliser le référentiel DDTM34 pour le dimensionnement quantitatif des bassins. Une obturation du bassin est à prévoir à sa sortie pour confiner la pollution accidentelle en cas de défaillance du dispositif.

Enfin, le porteur pourra utilement compléter son analyse de données par les documents suivants :

- l'étude des risques d'inondations de la Mosson sur la commune de Juvignac – Egis 2015 ;
- les données de l'avenant du PAPI 2 du bassin versant du Lez ;
- l'actualisation du schéma directeur hydraulique du Rieucoulon – Egis 2017.

## **9. Questions relative à mise en compatibilité des PLU de Montpellier, Saint Jean de Védas et Juvignac**

Une première observation concerne un point de procédure. Le projet du COM étant soumis à évaluation environnementale, les dossiers de mise en compatibilité des trois PLU doivent faire l'objet d'une

concertation préalable. Cette phase de concertation, apparemment non prise en compte dans les documents transmis, nécessite d'être organisée avant la tenue de l'enquête publique afin de répondre à la régularité de la procédure.

S'agissant des emplacements réservés liés au projet, les modifications suivantes sont nécessaires :

- supprimer la partie des emplacements recouvrant le périmètre de la DUP du projet de la ligne 5 de tramway, dont Montpellier Méditerranée Métropole est bénéficiaire ;
- au niveau de Saint Jean de Védas, réduire l'emplacement réservé au niveau de la partie qui impacte les terrains destinés à accueillir l'aire de grand passage des gens du voyage, sachant que cette séquence relève de la maîtrise d'ouvrage déléguée à la Métropole dans le cadre de l'aménagement de l'échangeur de Gennevaux et que les travaux à réaliser sur cet emplacement ont été définis afin d'éviter tout impact sur la future aire ;
- modifier la partie de l'emplacement réservé correspondant au rétablissement impactant le parc des Grisettes sur Montpellier, en relation avec la mise au point d'une solution alternative.

Par ailleurs, les projets de modification réglementaire des zones des PLU concernées par le projet font systématiquement l'objet de l'ajout d'une disposition visant à autoriser « les constructions et installations nécessaires à la réalisation du Contournement Ouest de Montpellier y compris les affouillements et exhaussements qui y sont liés ». Au regard des dispositions du Code de l'urbanisme, un règlement de PLU autorise par défaut tout type d'affectation, à l'exception de celles qu'il définit précisément. Il convient donc d'éviter, d'un point de vue juridique, l'autorisation d'affectations qui ne sont pas explicitement interdites.

S'agissant de la compatibilité du projet avec les documents de planification, le paragraphe relatif au SCoT évoque le document approuvé en 2006 tandis que le schéma correspond au projet arrêté en juillet 2018. Il conviendrait donc de mettre en cohérence ces éléments, sachant que cette partie peut faire référence à ces deux documents.

Parallèlement à la Métropole, les communes de Saint Jean de Védas et de Juvignac, directement impactées par le projet, ont également été appelées à émettre un avis.

Le conseil municipal de Juvignac a émis un avis favorable lors de sa séance du 18 avril et a souligné la nécessité d'étudier la faisabilité d'une bretelle de sortie de l'autoroute vers la commune. Le conseil municipal de Saint Jean de Védas a également émis un avis favorable lors de sa séance du 16 mai et a sollicité, pour sa part, des précisions sur les études acoustiques et un complément au dossier de mise en compatibilité du PLU afin de faire référence au PPRI. Plus globalement, la commune a souligné la nécessité de bien prendre en compte les modes actifs pour chaque rétablissement de voirie, rejoignant ainsi les demandes de la Métropole. Le conseil municipal de Montpellier, se prononcera quant à lui lors de sa séance du 12 juin 2019.

Complémentairement, la Métropole a également recueilli l'avis de la commune de Lavérune sur l'ensemble des observations formulées, bien que celle-ci n'ait pas été saisie par les services de l'Etat ; le projet du COM ne concernant pas directement son territoire.

En conséquence, il est demandé au Conseil de bien vouloir :

- donner un avis favorable sur le projet de dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet du Contournement Ouest de Montpellier (COM), sous réserve de la prise en compte des observations ci-avant exposées ;
- autoriser Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole, ou son représentant, à signer tout document relatif à cette affaire.

Il est demandé au Conseil de bien vouloir délibérer.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à l'unanimité.

Pour : 87 voix

Contre : 0 voix

Abstention : 0 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 28/05/19

Pour extrait conforme,  
**le Président**



**Philippe SAUREL**

Publiée le : 29 mai 2019  
Accusé de réception – Ministère de l'intérieur  
034-243400017-20190523-84558A-DE-1-1  
Acte Certifié exécutoire :  
Réception en Préfecture : 29/05/19

**Liste des annexes transmises en préfecture:**

- DOSSIER PROJET D'ENQUETE.pdf

Monsieur le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Président ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.