

Mobilités au Nord de la Métropole Aménagements du secteur de Girac

Avis du Conseil Consultatif Citoyen pour la Transition Ecologique¹ Commune de Clapiers - 31 mars 2023

La construction de la ligne 5 de tramway et son arrivée à l'entrée de Clapiers, programmée pour fin 2025, est une excellente nouvelle pour les clapiérois mais aussi pour tous les habitants de cette zone qui pourront ainsi laisser leur voiture, s'ils le souhaitent, au pôle d'échange Girac-Clapiers pour ensuite aller dans le centre de Montpellier.

Cependant, dans sa version actuelle, ce projet aura des conséquences très négatives en termes de déplacements, pollution et bruit en amont, en aval de Clapiers et dans Clapiers.

Sans remettre le projet en péril, des améliorations sont possibles.

C'est dans ce contexte que le Comité Consultatif Communal de Clapiers pour la Transition Ecologique (**3CTE**) attire l'attention des décideurs et services de la Métropole de Montpellier, sur certains aspects portant sur les transformations d'infrastructures liées à l'arrivée de la Ligne 5 de Tramway telles que l'installation d'une station terminus avec pôle d'échange multimodal (PEM) à Girac et le réaménagement du rond-point routier existant actuel.

Situation actuelle – notre constat

Dans le projet proposé à ce jour, la RM65 entre Clapiers/Jacou/Le Crès et Montpellier-Ouest sera une route à 2 voies dans les deux sens de circulation. La déconnection de la RM65 du giratoire d'accès au PEM aura pour conséquence de reporter une partie du trafic du mouvement actuel « Montpellier-ouest vers Prades » sur le rond-point du Fesquet, celui-ci devenant un point de retournement.

Aujourd'hui déjà, on constate un dysfonctionnement du tronçon entre les ronds-points de Fesquet et de Girac aux heures de pointe, lié aux configurations de ces deux infrastructures, et il est à craindre que le projet d'aménagement envisagé n'aggrave cette situation.

- **Dans le sens Est-Ouest de la RM65**, au Fesquet, le passage d'une à deux voies de circulation dans la trémie crée des difficultés pour s'insérer dans le trafic de la RM65 en direction de Montpellier pour les véhicules (dont le bus 22) venant de Clapiers (centre) et de Jacou (par le Bd de la Liberté) : en effet, les véhicules sortant de la trémie du Fesquet sur la voie de droite les obligent à un céder-le-passage, ce qui est à l'origine des ralentissements et remontées de file sur cette voie d'insertion (pouvant atteindre plusieurs centaines de mètres).
- **Dans le sens Ouest-Est**, le passage de deux voies à une avant l'entrée dans la trémie a un effet de goulet d'étranglement générateur d'embouteillages, lesquels sont autant dus au flux de véhicules arrivant de Girac sur deux voies qu'à leur vitesse trop élevée.
- **Sur le giratoire du Fesquet**, l'accroissement de la circulation automobile (en particulier avec le trafic sur le Bd de la Liberté) génère des difficultés et de l'insécurité pour les mobilités actives, coupant de fait le quartier du Fesquet du reste du village.

¹ 3CTE : Outil participatif et citoyen mis en place par la municipalité de Clapiers, composé de 3 élus.e.s, 8 citoyen.ne.s et 3 représentant.e.s d'associations tiré.e.s au sort, pour promouvoir la transition écologique et renforcer la transparence de l'action publique.

Nos propositions

1. Modifier le projet d'aménagement routier :

(a) réduire à 1 voie dans chaque sens, le nouveau tronçon de transit Est-Ouest déconnecté du nouveau giratoire Girac (au lieu d'un tronçon à 2 x 2 voies tel qu'il est présenté dans le projet),

(b) dans le sens Est-Ouest sur le tronçon actuel à 2 voies entre le rond-point du Fesquet et le PEM, réserver la voie de droite pour accéder au PEM (et Prades) avec séparation de trafic suffisamment en amont de la voie d'accès au giratoire et PEM, la voie de gauche étant destinée au transit vers Montpellier (en lien avec le point **2a** ci-dessous),

(c) dans le sens Ouest-Est sur les 2 voies actuelles entre Girac et le rond-point du Fesquet, séparer/réserver la voie de droite pour la sortie vers Clapiers au giratoire de Fesquet suffisamment en amont de cette voie de sortie, la voie de gauche étant destinée au transit passant par la trémie de Fesquet vers Castelnau-le-Lez et Le Crès.

2. Repenser le rond-point du Fesquet :

(a) pour le transit Est-Ouest dans la trémie, faire passer la circulation des véhicules uniquement sur la voie de gauche (avec condamnation de la voie de droite), et jusqu'en aval de la voie d'insertion dans le trafic de la RM65 depuis Clapiers, pour libérer cette voie d'insertion et ainsi permettre le mouvement d'insertion directe des voitures et bus venant de Clapiers sans avoir à céder la priorité,

(b) réduire la vitesse des automobiles et des poids lourds arrivant à l'anneau giratoire, en particulier depuis Girac, par une modification de la voie d'entrée du giratoire avec, par exemple en termes de solutions à étudier, ajout d'une chicane et passage réduit à une seule voie (voie de droite actuelle),

(c) favoriser/sécuriser les mobilités actives (piétons et cyclistes, dont des écoliers) : transformation en rond-point « à la hollandaise » en donnant la priorité à ces usagers, et amélioration de la co-visibilité aux traversées des deux voies d'entrées automobiles venant de la RM65 (masquage par le parapet au-dessus de la trémie).

Les propositions (b) et (c) permettraient de dissuader des automobilistes de court-circuiter l'embouteillage dans la trémie en traversant l'anneau giratoire (pour continuer en direction de Le Crès et Castelnau-le-Lez).

3. Limiter la vitesse sur la RM65 à 50 km/h sur toute la traversée de la commune de Clapiers entre l'échangeur RM65-RM21 à Castelnau-le-Lez et le rond-point d'Agropolis.

4. Mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit appropriées : murs/structures anti-bruit, revêtement de chaussée réducteur de bruit, en particulier pour protéger les habitations des quartiers de l'Esplanade, du Fesquet et des Closades.

5. Mettre en place des navettes reliant Clapiers vers le terminal de la ligne 5, et reliant Clapiers/Jacou au terminal de la ligne 2, afin d'inciter le clapiérois et les jacoumards à ne pas prendre la voiture. Les lieux desservis, les itinéraires, le nombre, les capacités, la fréquence... sont à définir de façon à répondre au mieux aux besoins des populations des communes concernées.