

Jean-Pierre MASSINES
Directeur de projet
Montpellier Hérault Sport Club
Domaine de Grammont
CS 79041
34967 MONTPELLIER Cedex 2

Monsieur Alain Heyraud
Monsieur Philippe Lévêque
Monsieur Paul Masclaux

Montpellier, le 1^{er} décembre 2022,

Messieurs,

Par courrier daté du 14 octobre, vous avez souhaité faire part au Président de la Métropole, aux maires de Lattes et de Pérols et à la garante désignée par la Commission nationale du débat public de vos motifs de mécontentement à l'égard du projet de construction du Stade Louis-Nicollin sur le site Ode à la Mer.

Si vous aviez déjà pu partager certains arguments à l'occasion de la concertation préalable auxquels nous avons apportés des réponses, il m'a semblé utile de vous répondre pour revenir sur certaines imprécisions et vous apporter quelques compléments d'information qui pourront, je l'espère, répondre à vos inquiétudes.

Concernant la circulation et le stationnement,

En premier lieu, vous contestez le choix d'un stade urbain « sans parking », privilégiant les transports collectifs et les mobilités actives, que vous qualifiez « d'utopie ». Vous fondez votre désaccord sur votre propre estimation de la capacité d'emport des modes alternatifs au véhicule individuel, que vous estimez à 6500 personnes (6000 par tram et 500 par vélo), laissant 17 000 personnes sans autre solution que la voiture, contribuant à la saturation de la circulation sur Ode à la Mer et au stationnement sauvage dans le secteur de Boirargues.

Ces estimations sont largement inférieures aux scénarios sur lesquels le MHSC travaille en coopération étroite avec TaM et la Métropole.

En effet, il est prévu d'injecter 10 rames supplémentaires sur la ligne 3 du tram, qui seront placées en attente à la sortie du stade et effectueront un demi-tour à Saint-Denis pour générer un carrousel important et proposer des départs toutes les 3 minutes. Selon les estimations de TaM, ce dispositif permettra de transporter 8700 personnes en moins de 90 minutes sur la seule ligne 3.

Le dispositif sera complété par un réseau de navettes au départ de 3 parkings situés à Sabines, Garcia Lorca et Odysseum, qui permettront de transporter un total de 3300 personnes supplémentaires.

La capacité d'emport des seuls transports collectifs urbains atteindra donc 12 000 personnes, soit le double de votre estimation. A ce total s'ajoutera par ailleurs un service d'autocars moyenne et longue distance, actuellement à l'étude.

Enfin, le projet prévoit la réalisation d'un parking vélos sécurisé de 1000 places à l'intérieur de l'enceinte du stade, qui viendront s'ajouter aux 1000 autres places d'ores et déjà prévues dans la ZAC Ode à la Mer. La capacité de stationnement de deux-roues sera donc 4 fois supérieure à votre estimation.

Conscient de la nécessité de limiter l'impact environnemental du stade et la congestion automobile sur Ode à la Mer, je tiens à vous assurer personnellement de la volonté partagée du MHSC, de la Métropole et de TaM de proposer une offre de mobilité innovante, attractive et pleinement dimensionnée aux besoins du projet. Celui-ci a été conçu dans l'objectif de limiter la part modale des véhicules à 35 %, que nous considérons être un objectif réaliste et en parfaite adéquation avec d'autres stades français de même nature.

Concernant la pollution et l'impact écologique,

Vous témoignez des inquiétudes légitimes de la population de Boirargues quant aux risques que ferait peser sur leur cadre de vie une dégradation de la qualité de l'air, une exposition supérieure au bruit ou bien encore un risque accru d'inondation lié à l'artificialisation des sols.

L'ensemble de ces enjeux a bien évidemment été pris en compte à chaque étape de conception du projet, et contrôlé par des cabinets d'étude indépendants.

Ainsi, les études air, bruit et santé ont été menées par le cabinet d'études SCE. Concernant la qualité de l'air sur Ode à la Mer, des mesures ont été effectuées et corroborées par ATMO Occitanie, concluant que la qualité est « bonne » et largement sous les seuils réglementaires. Afin d'en modéliser l'évolution à horizon 2025 et 2030, une estimation de l'évolution du trafic routier a été réalisée en prenant en compte des données démographiques, techniques (évolution du parc automobile) et différents scénarios de fréquentation du stade et des infrastructures environnantes.

Il en résulte que l'implantation du pôle sportif a peu d'impact sur l'évolution de la qualité de l'air. La concentration de benzènes, dioxyde d'azote et poussières demeurent largement inférieures aux seuils réglementaires, y compris en cas d'épisode de pointe, et les nuisances demeureront principalement localisées, comme aujourd'hui, sur la RD66.

Il en va de même pour les simulations d'évolution du bruit. Si le niveau sonore en cas d'épisode de pointe (événement concomitants au Stade Louis-Nicollin et à l'Arena Sud de France) augmenterait de 5 dB à proximité de l'avenue Georges Frêche de 3,8 dB sur la RD66, il est évalué à un maximum de 67 dB, très inférieur au « seuil de danger » fixé à 85 dB et au « seuil de douleur » à 120 dB. Ce niveau sonore serait comparable à celui d'une salle de classe (65 dB).

Enfin, la protection de la ressource en eau face aux effets conjugués de l'artificialisation des sols et du réchauffement climatique est un objectif majeur des politiques publiques de l'environnement portées à l'échelle métropolitaine, et de ses schémas directeurs tels que le Schéma de Cohérence Territoriale (ScoT) et le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

Dans ce cadre, le coefficient global d'imperméabilisation à l'échelle d'Ode à la Mer est actuellement de 57% et l'objectif à terme est de le porter à 54%. Toutefois, et afin de faire montre de la plus grande prudence face au risque hydraulique, les simulations ont été réalisées sur la base d'un taux d'artificialisation de 80 % pour dimensionner les ouvrages hydrauliques et besoins de compensation. Ceux-ci s'inscrivent dans le cadre d'un programme d'aménagement et de prévention du Nègue-Cats, qui

borde Ode à la Mer à l'est, et d'une étude globale allant du Lez à la mer et de Frontignan à l'Étang de l'Or afin d'appréhender le fonctionnement hydraulique de l'ensemble des étangs.

Concernant la sécurité,

Vous faites part de vos inquiétudes quant au risque d'augmentation de la violence dans et aux abords du stade, et aux dégradations qui pourraient en être la conséquence dans le quartier de Boirargues.

À ce stade du projet, cet enjeu a d'ores et déjà été pris en compte par le MHSC qui a confié à Cronos Conseil, cabinet d'étude en sûreté urbaine et prévention des risques, la mission de l'accompagner sur sa stratégie de prévention de la violence. Cette étude est réalisée en lien étroit avec la Préfecture et les forces de police.

Celle-ci se manifeste tout d'abord par la mise en place d'une stratégie de séparation des flux aux abords et dans l'enceinte du stade. Les supporters visiteurs accéderont au stade depuis un accès dédié, distincts du grand public, et se situeront à l'opposé des accès des supporters MHSC. Une vigilance particulière sera apportée au moment de l'arrivée et du départ des supporters visiteurs.

En tribune, des dispositifs techniques (plaques de plexiglas ...) et humains (stadiers ...) seront mis en œuvre afin d'assurer la sanctuarisation des tribunes du kop MHSC et du kop visiteurs, et de ne permettre aucune intrusion sur l'aire de jeu et dans les tribunes voisines. L'organisation des cheminements est prévue de manière à empêcher tout mélange de flux. Les services dédiés aux visiteurs (buvettes, sanitaires ...) seront également séparés de ceux des supporters grand public et MHSC.

Par ailleurs, tous les moyens seront mis en œuvre pour empêcher la stagnation et le regroupement des spectateurs sur l'espace public, avant et après le match. Le stade a la volonté de prolonger l'expérience des spectateurs en amont et en aval du match en proposant une programmation attractive au sein du stade (animations, projections ...).

Enfin, il est important de rappeler que des effectifs de forces de sûreté en charge d'assurer la sécurité des biens et des personnes, seront, sous les ordres de la Préfecture, déployés sur l'espace public lors de chaque rencontre sportive. Le dimensionnement de ces effectifs sera adapté au nombre de spectateurs accueillis et à la sensibilité de chaque match.

De plus, des services de sécurité privés et habilités par le ministère de l'intérieur ont en charge la sécurité des rencontres à l'intérieur du stade Louis-NICOLLIN.

Concernant les modalités de la concertation citoyenne,

Vous regrettez le choix du MHSC de recourir à une concertation préalable encadrée par des garants de la CNDP, plutôt qu'à un référendum d'initiative locale réservé aux habitants de Lattes et de Pérols, que vous qualifiez de mépris pour les principaux concernés.

Le MHSC assume pleinement le choix de cette procédure, aussi bien pour des raisons réglementaires que de fond.

Sur le plan réglementaire, la saisine de la CNDP est une obligation légale inscrite à l'article L121-8 du Code de l'environnement. C'est dans ce cadre que la Commission nationale du débat public et elle seule a décidé souverainement le 3 mars 2021 des modalités d'information et de participation du public, et de l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide de deux garantes désignées le même jour.

La CNDP motive notamment cette décision par la considération que « *le projet de construction du nouveau Stade Louis-NICOLLIN est d'intérêt national* », et que « *les enjeux et impacts socio-économiques attachés à ce projet sont majeurs et ses impacts environnementaux sont significatifs* »

Même si l'avis des habitants de Lattes et Pérols est bien évidemment important, et a été pris en compte au cours de la concertation préalable au moyen de dispositifs d'information et de participation localisés notamment, le projet concerne bien tout le territoire de l'aire urbaine métropolitaine de Montpellier, voire au de-là.

Il n'y a de la part du MHSC aucun mépris à considérer que les avis de ses supporters, de ses partenaires, de tous les amoureux du MHSC, qu'ils vivent dans la Métropole ou ailleurs, des acteurs socio-économiques ou des associations de protection de l'environnement devaient, eux aussi, être entendus pour éclairer son choix et prendre les meilleures décisions pour l'avenir du club, l'attractivité de la Métropole et la qualité de vie de ses habitants.

La concertation préalable a permis l'enregistrement de 461 contributions au cours, d'une réunion publique, de 4 ateliers thématiques, de 7 débats mobiles et via les modalités de participation proposées sur le site internet. Ceux-ci ont mis évidence un fort soutien de la population à la stratégie et aux objectifs poursuivis par le projet, qu'il s'agisse de quitter le Stade de la Mosson devenu inadapté, de faire vivre un quartier stade 7 jours sur 7 avec notamment le musée Louis-Nicollin, ou d'assurer la viabilité économique du club à long-terme en en pérennisant le contrôle familial.

Si des interrogations légitimes peuvent subsister quant à l'implantation du projet à Ode à la Mer, le MHSC respecte scrupuleusement les recommandations de la CNDP de mise en place d'un dispositif de participation continue, notamment pour apporter les compléments d'informations jugés notamment nécessaires sur les sujets de la circulation, de l'accessibilité ou de la sécurité. Nous souhaitons vous y retrouver pour poursuivre nos échanges et lever vos inquiétudes.

Comme vous venez de le constater à la lecture de la présente, nous nous appuyons sur de multiples études produites par des experts indépendants.

Notre volonté est en aucune façon de laisser dans l'ombre des éléments qui risqueraient de nuire au projet, à son exploitation que nous souhaitons harmonieuse avec l'ensemble des acteurs locaux et en tout premier lieu, avec les riverains du stade Louis-NICOLLIN.

Jean-Pierre MASSINES
Directeur de Projet

