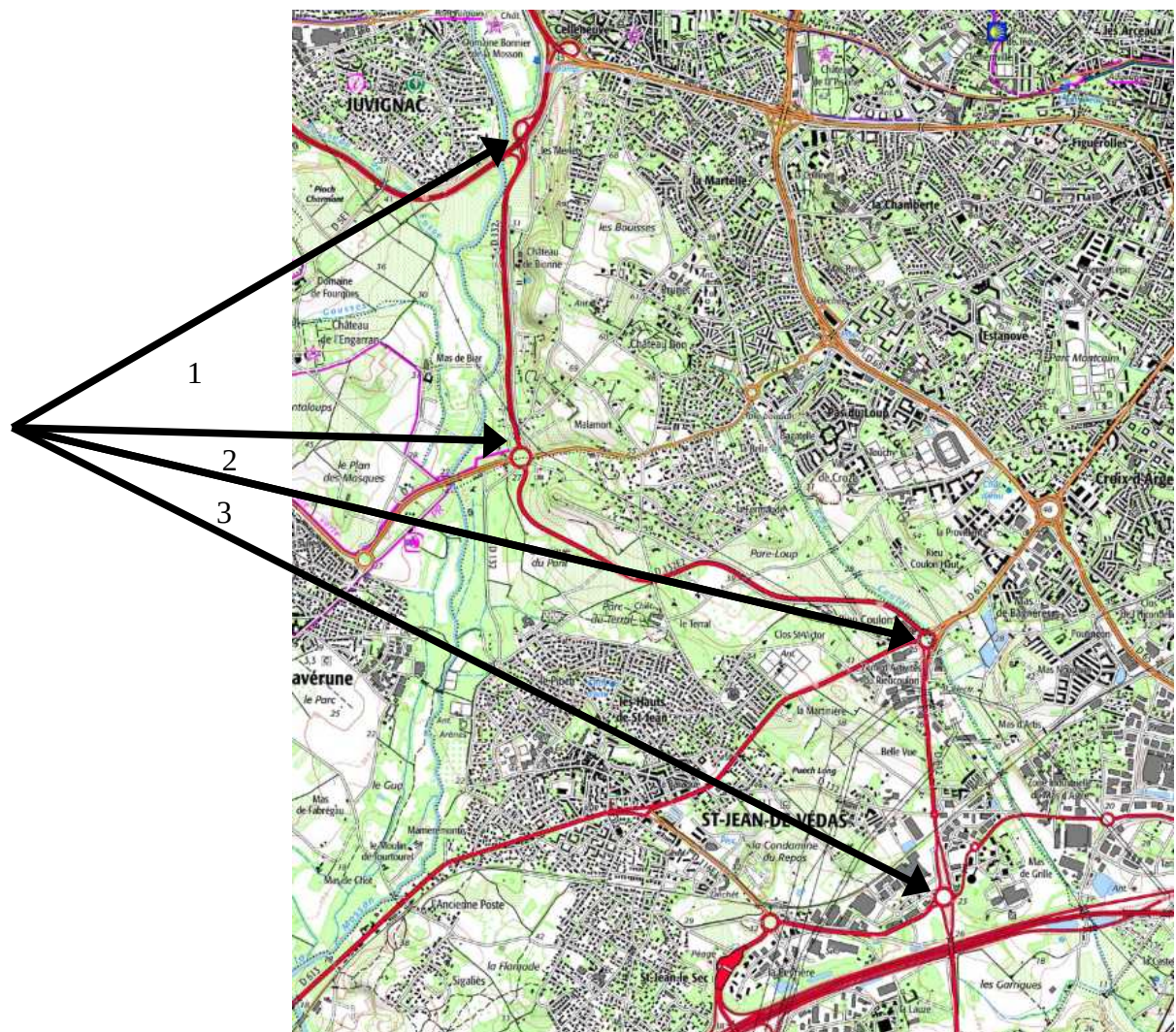


INFORMATION SUR LE CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER

LA SITUATION ACTUELLE

Actuellement, il existe une voie contournant l'ouest de Montpellier, entre l'arrivée de l'autoroute A750 (venant de l'ouest) ou de la RM65 (venant du nord) et l'autoroute A9. Elle se compose d'une 1ère section à 2x2 voies (M 132) entre l'échangeur de Mosson-Juvignac au nord et le rond-point Gennevaux (Paulette), une 2ème section à 2x1 voie entre le rd-point Gennevaux et le rd-point du Rieucoulon (M 132E2) et une 3ème section à 2x1 voie entre Rieucoulon et rd-point du Mas de Grille au sud (M 612). Cette voie sert surtout au trafic local, et en petite partie au transit entre les deux autoroutes. De longs bouchons s'y forment aux heures de pointe, essentiellement à cause du franchissement des ronds-points Gennevaux, Rieucoulon, Mas de Grille.

Depuis 1995, les acteurs territoriaux évoquent la nécessité d'un contournement routier à l'ouest de l'agglomération, et plusieurs projets d'aménagement de cet axe de contournement ont été envisagés, sous forme de « boulevard urbain » limité à 70km/h (VSA70) avec facilitation du franchissement des ronds-points. Ces projets étaient soutenus financièrement par les collectivités territoriales (Région, Département, Agglo puis Métropole de Montpellier)



L'ACTUEL PROJET DE COM

En 2020, les collectivités territoriales ayant retiré leur participation financière, le projet a été repris par l'État (visite du 1^{er} Ministre Jean Castex en novembre 2021). Il s'agit d'un **réaménagement de la route actuelle en tronçon d'autoroute de 6 km** entre l'A750 et l'A709. Les sections 2 et 3 seront élargies à 2x2 voies + deux bandes d'arrêt d'urgence (BAU) avec, pour la section 3, une réalisation en tranchée, bordée d'une voirie latérale à 2 voies de chaque côté de la tranchée, ce qui fait, **sur ce tronçon de 1,7km, une section à 8 voies plus deux BAU.**

Le projet prévoit aussi de faire un nouvel échangeur Nord (entre l'A750 et le COM), beaucoup plus ample que l'échangeur actuel, comportant un grand viaduc franchissant la Mosson (et surplombant des vignoble réputés), et un échangeur Sud (entre le com et l'A 709, pour rejoindre ensuite l'A9 vers Nîmes et au delà¹)

Son coût estimé est de 350 Millions € (pour 6km).

Le projet a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en septembre 2021.

SITUATION ADMINISTRATIVE DU PROJET

Le début des travaux est prévu en 2025-2026 pour une livraison en 2029-2030. Mais :

1° A ce jour, la DUP fait l'objet d'un recours de la part du Collectif « Pour un Autre COM » - dont fait partie SOS Lez Environnement - devant la Cour Administrative d'Appel de Toulouse.

2° Le financement du projet est à la charge de Vinci Autoroutes, qui se récupère avec une augmentation des péages pour les usagers de l'A9 qui passent au droit de Montpellier (même s'ils viennent ou vont au-delà) : c'est le mécanisme de l'« adossement ». Mais ce financement est contesté en Conseil d'État par des usagers, car il est illégal (le Conseil d'État a déjà retoqué une première tentative d'adossement en janvier 2023).

3° Il y a aussi un recours, déposé par SOS Lez Environnement, devant le Tribunal Administratif de Paris, contre le Ministre des transports qui refuse de communiquer une étude alternative prévue dans la DUP.

4° L'enquête parcellaire, préalable obligatoire au décret préfectoral autorisant les expropriations, s'est déroulée en mai 2024. Le Commissaire Enquêteur a donné un avis favorable, mais l'arrêté de « cessibilité », autorisant les expropriations, n'a toujours pas été pris par le Préfet.

5° Enfin, il y aura une enquête publique environnementale au cours de l'année 2025.

Ce projet est donc loin d'être consolidé, malgré les déclarations du Préfet.

POUR QUELLES RAISONS NOUS OPPOSONS NOUS ?

Nous avons rejoint le Collectif « [Pour un Autre COM](#) », émanation de l'association

1 Le raccordement du com à l'A9 vers Béziers et l'Espagne n'est pas utile, car l'A75 se raccorde déjà directement à l'A9 au niveau de Béziers)

« Ceinture verte de Montpellier » dont nous sommes membres fondateurs. Ce collectif s'oppose au projet actuel pour les raisons suivantes :

- l'enquête publique a permis de mettre en évidence **les impacts incontestables du projet de COM sur l'environnement** :




- Destruction et imperméabilisation des sols, dont 24 ha de très bonnes terres agricoles.
- Destruction d'habitats d'espèces protégées, ou menacées.
- Destruction de végétation remarquable dont 6 ha de boisements classés.
- Dégradation de la qualité de l'air avec augmentation des concentrations en particules fines et de dioxyde d'azote (NO₂), apparemment sous-évaluée.
- Augmentation des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), liée en particulier au transit accru de poids-lourds, et à l'urbanisation induite.
- Altération de paysages remarquables et d'un tronçon de la Ceinture Verte de la grande ville, espace essentiel de respiration à préserver, et le cloisonnement renforcé du territoire avec ses ruptures de continuité écologique conduisant à une régression de la biodiversité.
- Risque accru d'inondation par entraves additionnelles à la circulation des eaux (notamment avec le nouvel échangeur nord impactant la Mosson).

- **L'Utilité Publique du projet** présenté repose essentiellement sur **des gains de temps** pour les usagers des itinéraires passant par le COM à hauteur de 3 %, soit **quelques minutes à peine**. Or, **les gains de temps supposés permis par le COM, déjà très limités, ne prennent pas en compte le trafic induit**, absent dans l'analyse socio-économique. Le prendre en compte déconstruit tout l'édifice de valorisation économique du projet. Notamment, une [récente étude des Shifters](#) a montré que la non-prise en compte du trafic induit conduit à des résultats contre-intuitifs : selon les documents officiels, le COM diminuerait les émissions de CO₂ dues au trafic de -102 800 tonnes de CO₂ en 20 ans. **Or, la contre-étude des Shifters montre une hausse des émissions associés au COM d'au moins 269 000 tonnes de CO₂ sur la même période.**

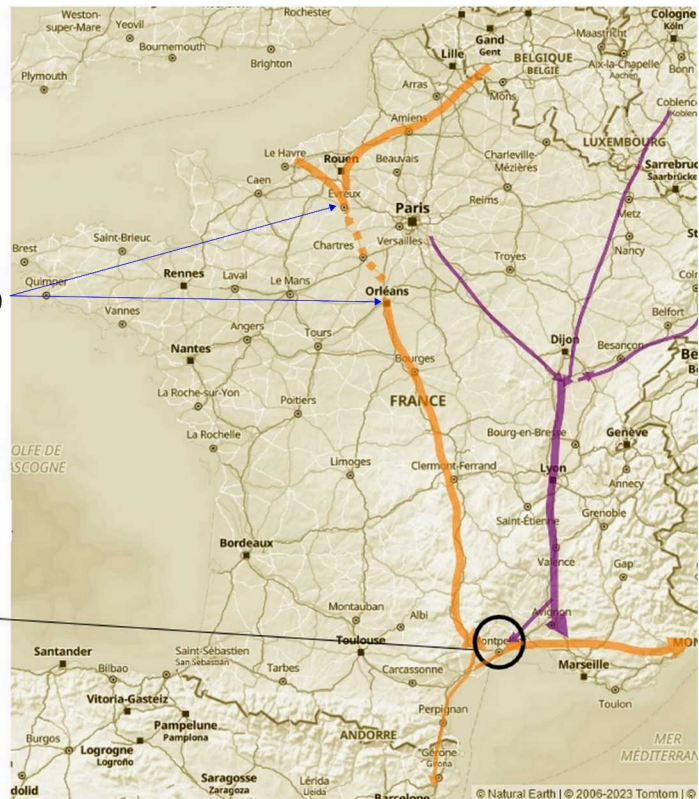
- **Ces impacts négatifs sont liés à la démesure du projet**, censé être un outil d'amélioration du trafic local et de désengorgement des quartiers Ouest de Montpellier et des communes avoisinantes. Or, comme la communication de Vinci Autoroutes le confirme à propos du projet de COM, il apparaît très clairement que ce projet – supporté par l'État – est en réalité destiné à compléter un axe logistique routier national, permettant de relier les grands ports du Nord Ouest et du Nord à l'Europe du Sud (Espagne, Italie) évitant la région parisienne et la vallée du Rhône, en passant par le centre et l'autoroute du Massif central (A 10, A 75 puis A750). Dans ce schéma national, il manque encore deux maillons autoroutiers ou assimilés : 1) entre Dreux et Orléans (A 154, 60km à aménager, 1 Milliard €), et 2) ... entre l'A750 et l'A9 à Montpellier (6km de COM!). Ces deux projets sont en cours, et leurs calendriers sont coordonnés. **S'ils se réalisent, c'est un énorme encouragement au fret routier, alors que les urgences climatiques commandent de réduire drastiquement la circulation des poids lourds et de développer le fret ferroviaire.** Localement, c'est un déferlement de camions entre Juvignac et Saint Jean de Vedas via le COM, voire entre Juvignac et l'A9 via la RM65 (qui

passer notamment le long de Montferrier), et un engorgement de l'A709 pour rejoindre l'A9.

LE PROJET LOGISTIQUE EN PREPARATION

-  Axe Rhodanien
-  Axe Nord Ouest - Centre - Sud
-  Tronçon en projet (A 154) 2030

Chaînon manquant de Montpellier



NOS ALTERNATIVES

Conscient malgré tout des actuelles difficultés rencontrées par les automobilistes obligés de parcourir cet axe de contournement, le Collectif « Pour un Autre COM » propose un autre projet, beaucoup moins impactant pour l'environnement, de moindre coût et nécessitant beaucoup moins de travaux – donc susceptibles de résoudre plus rapidement les problèmes.

- Un aménagement minimal de la voirie actuelle : franchisement des rond-points en dénivelés, maintien de l'échangeur Nord actuel, réflexion sur un raccordement direct à l'A709, mise à 2x2 voies avec les voies de droite dédiées aux transports en commun et co-voiturages, vitesses limitées à 70km/h
- Des mesures fortes (mais non contraignantes) permettant de faire diminuer drastiquement l'usage de la voiture individuelle (auto-solisme) – manière la plus efficace de résoudre les problèmes de circulation en diminuant les GES :
 - transports en commun fréquents et cadencés dans l'Aire d'Attraction de Montpellier (y compris, à moyen terme, par la réhabilitation de l'ancienne étoile ferroviaire de

Montpellier)²

- un véritable réseau cyclable

- A plus long terme, une réflexion sur la « décentralisation » de la Métropole, par le développement des villes moyennes de l'Aire d'attraction (réflexion profonde sur l'aménagement du territoire).

COMMENT SOUTENIR NOS ACTIONS ?

- **Nos recours juridiques** en cours sont solides et peuvent aboutir. Pour cela, **nous avons besoin d'une solidarité financière** : une cagnotte est ouverte, vous pouvez faire un don en ligne via le site Hello Asso – que nous connaissons bien depuis notre lutte contre Oxyane :

<https://www.helloasso.com/associations/action-climat-montpellier/collectes/mobilisation-contre-le-com>

(le lien est rappelé sur le site internet de l'association)

La collecte est faite par l'association « Action Climat Montpellier », membre du Collectif « pour un Autre COM » et pour le compte de ce dernier, pour des raisons de logistique bancaire. Comme d'habitude, vos dons sont déductibles de vos impôts sur le revenu à hauteur de 66 %.

- Une pétition est en ligne :

<https://agir.greenvoice.fr/petitions/oui-a-un-contournement-apaise-a-l-ouest-de-montpellier-non-a-l-autoroute-urbaine-com-vinci>

Merci de la signer et de la partager

(dernière mise à jour : 14 janvier 2025)

2 Voir à ce sujet le site de l'association « Transportons nous » <https://transportonsnous.fr/accueil/>