



Collectif AutreCOM

CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER (COM)

Communiqué de presse (du 14 mars 2022)

C.O.M. : Recours pour un autre projet

L'arrêté ministériel du 2 septembre 2021 déclarant d'utilité publique la construction du Contournement Ouest de Montpellier (COM) a validé un projet d'autoroute urbaine à 90 Km/h traversant la métropole de Montpellier. En contradiction avec cet arrêté, la communication officielle présente le projet comme un boulevard urbain limité à 70 km/h comprenant une voie dédiée au transport en commun. Constatant les grandes carences de l'enquête publique et l'absence de démarches réelles et sérieuses pour limiter le dimensionnement routier du projet et développer les modes alternatifs, le Collectif AutreCOM a déposé un recours en annulation de la Déclaration d'Utilité Publique du COM auprès du Tribunal Administratif de Montpellier. Notre Collectif considère que ce recours constitue le seul moyen de faire émerger un projet vertueux susceptible de résoudre les problèmes de mobilité à l'Ouest de notre métropole en intégrant les transports en commun et les mobilités actives.

Le projet de COM, vieux de 30 ans, vise à réaliser un barreau autoroutier surdimensionné destiné davantage à intensifier le transport routier inter-régional et international, qu'à fluidifier le trafic local à l'Ouest de Montpellier, celui-ci représentant près de 90% du trafic total.

Toutes les lois récentes consacrées aux transports et à l'énergie, les lois Grenelle de 2010 et 2012, la loi Transition énergétique et croissance verte de 2015, la loi LOM d'orientation des Mobilités de 2019, la loi Climat et Résilience d'août 2021 issue de la Convention Citoyenne, recommandent le report des déplacements routiers vers d'autres modes moins polluants afin notamment d'en limiter l'impact sur le climat. Le COM, par sa conception purement autoroutière, s'inscrit en totale contradiction avec ces orientations. Rappelons que les déplacements routiers comptent actuellement pour 30% des émissions de gaz à effet de serre en France.

Malgré les interpellations des citoyens et des associations lors de la Concertation Publique de 2016, puis de l'Enquête Publique de 2020, **les dossiers présentés** sont restés silencieux sur des éléments essentiels à la bonne information et le discernement du public sur le projet de COM :

- **Silence sur l'étalement urbain induit** le long de l'autoroute A750 et l'artificialisation future de centaines d'hectares d'espaces agricoles et naturels.
- **Silence sur le trafic induit** : cette nouvelle offre d'espace routier générera inévitablement une augmentation de la demande de déplacements et le retour rapide de nouvelles congestions.
- **Silence sur l'accroissement du trafic de transit du transport routier** et de tourisme pour des usagers qui pourront emprunter gratuitement l'A75-COM-A709 sur 350 km plutôt que l'A9 ou l'itinéraire saturé de la vallée du Rhône, payants.
- **Silence sur les alternatives multimodales au tout voiture** : aucun élément sur le développement de l'offre ferroviaire, sur la structuration du réseau de transport en commun ou encore sur le

maillage d'un réseau express vélo rendu impossible par l'effet de coupure généré par cette autoroute infranchissable.

- **Silence sur les coûts réels et détaillés du projet** : déclarés à 278 M€ ttc dans l'enquête publique, ils sont déjà réévalués à + 40 % par Vinci et + 30 % par l'Agence de régulation des transports (ART).

La démonstration de l'utilité publique du projet repose uniquement sur le gain de temps de trajet routier pour l'usager à hauteur de 3,5 %, quelques minutes à peine, sur la base d'hypothèses non explicitées et de résultats entachés d'une large fourchette d'incertitude. Par ailleurs, si la démonstration de l'utilité du projet est sujette à caution, l'enquête publique a toutefois 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.

La déclaration d'utilité publique est également fragilisée par l'absence de prise en compte effective des réserves du commissaire enquêteur, pourtant essentielles :

- la présentation d'une **étude pour une alternative du projet limitée à 70 km/h**. Aucune réponse n'a été rendue publique à ce jour. Au contraire le projet autoroutier repris par VINCI expertisé par l'ART « reprend le tracé routier proposé par la DREAL » pour une infrastructure à 90 km/h.
- **l'absence de garantie sur le financement** du projet. Concernant le financement par l'adossement à la concession autoroutière de VINCI, l'avis de l'ART est limpide : « Un financement du COM dans sa globalité à l'échelle géographique et temporelle de la concession ASF n'est pas conforme au droit du péage ».

Notons aussi qu'un tel projet autoroutier, sans péage, ferait concurrence à tout investissement complémentaire de transport public, que les collectivités hésiteraient à entreprendre par la suite.

Les déclarations des décideurs publics sur la mise en place d'un **tronçon inabouti** d'espace dédié aux transports en commun, ne se sont traduites par aucune explication démontrant leur faisabilité. Aucune ébauche d'un quelconque projet n'a été présentée, aucune planification n'est envisagée. **Dans les faits, dans ce projet, le transport routier reste la seule priorité.**

Tous ces éléments sont repris et complétés dans le Recours Contentieux déposé le 25 février 2022.

Notre collectif, et bien d'autres associations à nos côtés, préconisent pour le COM des solutions à la fois plus légères, et moins impactantes, le but étant avant tout de compléter l'offre en transports publics, de construire le réseau cyclable et de structurer les liaisons intermodales. Les voiries routières peuvent être réaménagées en boulevards urbain à 70 km/h avec de simples franchissements en dénivelé des intersections. Les échangeurs prévus dans le projet, coûteux et inutiles, doivent être abandonnés. En matière **de transport public, il est important de viser des solutions audacieuses anticipant les besoins d'avenir**, économiques et très attractives par la rapidité, le confort et la multiplicité de destinations, par exemple :

- Créer le long du COM une voie de transport en commun en site propre formant un vaste maillage avec les lignes actuelles (L1, L2, L3 et future L5) et connectant un bassin de vie de plus de 70.000

habitants aux zones d'activité et centres commerciaux, tels que les ZA de la Lauze, du Mas de Grille, Charles Martel, et zones commerciales Carrefour, Rieucoulon, et leurs 10.000 emplois...

- Prolonger cette ligne depuis Grabels jusqu'à Villeneuve-lès-Maguelone et son futur grand pôle d'échange avec le train (TER, futur RER).

Après avoir déposé un recours gracieux resté sans réponse, le collectif AutreCOM a considéré que seul un recours contentieux pouvait aboutir à l'émergence d'un tel projet, en phase avec les enjeux sociaux et environnementaux des décennies à venir. Au-delà de ce recours, notre collectif est bien évidemment prêt à contribuer à toutes réflexions et initiatives visant à développer une alternative vertueuse à un ouvrage autoroutier dévastateur en milieu urbain.

Les informations et données à l'appui de ce communiqué de presse sont factuelles et peuvent être consultées sur le lien : <https://urlz.fr/hGIG>

Contacts : 06 28 64 66 46, ou 07 70 11 94 45, ou 06 18 75 09 02