

# Le contournement ouest peut-il encore faire l'objet d'une alternative ?

## TRANSPORTS

La liaison autoroutière entre A 709 et l'A 750, de Saint-Jean-de-Védas à Juvignac, a obtenu les feux verts administratifs, mais reste contestée sur les terrains politique, juridique et associatif.

Guy Trubuil  
gtrubuil@midilibre.com

Le contournement ouest de Montpellier (COM) peut-il encore se faire tel qu'il est conduit aujourd'hui par l'État et Vinci ? Ce dossier essentiel dans le plan de déplacements urbains de la métropole présente la singularité d'avoir obtenu jusqu'ici tous les feux verts administratifs, mais d'être de plus en plus contesté pour son dimensionnement et ses éventuelles nuisances.

### 1 Une étude d'impact remise en cause

Le dernier chapitre de cette contestation est produit par l'association The Shifters, engagée dans la transition bas carbone de la France et auteure de plusieurs rapports sur l'évaluation climatique de projets routiers. Selon son analyse, rendue publique en septembre, « la trajectoire des émissions de CO<sub>2</sub> liées aux transports décrites dans l'étude d'impact du COM est en contradiction avec les objectifs que s'est fixés la Métropole de Montpellier » dans le cadre de son plan Climat Air Énergie territoriale. « Si la trajectoire de l'étude d'impact du COM était suivie, l'ambition de neutralité carbone de la métropole serait hors d'atteinte », souligne The Shifters. En 2023, l'association avait publié un autre rapport dans lequel elle remarquait que

« le trafic induit » généré par la nouvelle infrastructure n'avait pas été pris en compte dans l'étude d'impact. « Cela conduit à une sous-estimation des émissions de CO<sub>2</sub>, mais aussi à des émissions de polluants atmosphériques locaux », reprend-elle dans son étude de septembre avant de demander « un délai de réflexion pour réaliser une nouvelle étude d'impact fiable ».

### 2 Des élus entendent peser sur le dossier

En mai dernier, plusieurs élus de la Métropole ont demandé la mise en place d'une mission d'information sur les infrastructures routières de la Métropole, dont le COM. « Les dispositifs existants sont aujourd'hui très hétérogènes et souvent datés. Ils doivent être repensés pour être harmonisés entre eux et mis en cohérence avec les politiques de mobilité et du PCAET portées par la Métropole », écrivent alors Manu Reynaud, René Revol ou encore Isabelle Touzard. La question a été évoquée la semaine dernière en bureau métropolitain. Le principe d'auditions des acteurs concernés, notamment le préfet et les responsables de Vinci, a été proposé par Michaël Delafosse. « Si tous les efforts qu'on a votés en Métropole avec le plan Climat sont affectés de façon considérable, on ne peut pas les balayer d'un trait de plume. On a besoin d'étudier plus finement les impacts de ce projet. On n'est pas



Le contournement ouest doit notamment enjamber le rond-point dit de chez Paulette. PHOTO : H. PHART

contre le contournement ouest, mais contre celui de mettre une autoroute en pleine zone à faibles émissions », précise Manu Reynaud, qui plaide pour la mise en place d'un boulevard urbain à 2 fois 2 voies, avec une vitesse limitée à 70 km/h. « On veut avoir tous les éléments sur la table. Je pense qu'on peut faire évoluer le projet », estime René Revol. La question reste de savoir si la collectivité, présidée par Michaël Delafosse lui-même, favorable au projet, peut encore peser sur un dossier assumé par l'État et entièrement financé par

Vinci pour un montant évalué à 300 M€.

### 3 Sur le terrain, des riverains mobilisés

Fort des feux verts administratifs, dont le dernier est l'avis favorable rendu sur l'enquête parcellaire, le maître d'ouvrage Vinci poursuit son travail d'acquisition des terrains nécessaires à l'emprise de la voirie et des équipements nécessaires, notamment des bassins de rétention. Une superficie d'un 1,2 million de m<sup>2</sup> réduite de 457 000 m<sup>2</sup> rapport à la déclaration d'utilité

publique. Les deux tiers de ces surfaces appartiennent à des acteurs publics tandis que 307 propriétaires privés sont concernés. Une part d'entre eux, insatisfaite des négociations à l'amiable engagées avec Vinci et son partenaire - lire ci-contre -, s'est constituée en association de riverains. Selon le maître d'ouvrage, 134 dossiers seront soumis au juge de l'expropriation qui vient de commencer ses visites sur le terrain. Selon le calendrier annoncé, la mise en circulation du COM est prévue pour 2030.

## Associations : toujours trois recours en cours

Parallèlement à la pression politique qui s'exerce sur sa réalisation, le COM fait l'objet de trois recours distincts portés notamment à travers le collectif Autrement-COM.

Le premier porte sur la déclaration d'utilité publique du projet. En décembre 2023, le tribunal administratif de Montpellier avait débouté les associations de leur requête. « Compte tenu de l'importance du projet, et eu égard aux mesures de prévention, de compensation ou d'atténuation prévues par le maître d'ouvrage, les inconvénients qu'il présente, pour importants qu'ils soient, notamment en termes de coût, de conséquences ou de risques pour l'environnement et de nuisances pour ses riverains immédiats, ne présentent pas un caractère excessif de nature à le priver de son caractère d'utilité publique », avaient tranché les juges. Cette décision a fait l'objet d'un appel, non suspendu, devant la Cour administrative de Toulouse et n'a, pour le moment, pas été entendue.

Un autre recours est porté devant le tribunal administratif de Paris afin d'obtenir les résultats de l'étude VSA 70, en clair, la réalisation d'une voie structurante d'agglomération limitée à 70 km/h, commandée par le Ministère des transports, mais qui n'a pas été rendue publique et ne figure pas dans la déclaration d'utilité publique. « Si l'étude a été faite, pourquoi l'État ne nous la communique pas ? », interroge Céline Scornavacca du collectif Autrement-COM.

Les associations, qui militent notamment pour que la place des mobilités douces et des transports en commun soient davantage prise en compte dans le dossier, contestent, enfin, les modalités du mode financement prévu dans le 20<sup>e</sup> avenant à la convention passée entre l'État et la Société Autoroutes du sud de la France (ASF). Un mécanisme, validé par le Conseil d'État qui prévoit d'instaurer un surpavage aux barrières de Baillargues et Saint-Jean-de-Védas pour les usagers de l'A9.

## « L'objectif 2029-30 de mise en service demeure »

**VINCI**  
Salvador Nuñez conduit les opérations pour le maître d'œuvre.

Fidèle à sa ligne de conduite, Salvador Nuñez poursuit l'avancement du dossier à la suite de l'avis favorable du commissaire chargé de l'enquête parcellaire. Une étape marquée par une dilution substantielle de l'emprise globale du COM, de plus de 450 000 m<sup>2</sup>. « C'est la traduction du fait que nous avons produit nos meilleurs efforts pour la réduire. Il faut que l'on achève le minimum, et qu'il ne reste pas de surcharges », explique le directeur opérationnel de Vinci. 58 parcelles qui n'étaient pas comprises dans la déclaration d'utilité publique ont, en revanche, été acquises. « Cela a été fait pour deux raisons : d'abord, pour les rétablissements de voiries existantes, ensuite, pour la création d'un bassin de rétention. De mon point de vue, c'est

tout à fait fondé », précise Salvador Nuñez, dont les services attendent désormais que le nouveau découpage parcellaire envisagé soit réalisé par le cadastre avant qu'un arrêté de cessibilité ne soit pris par le préfet. Parallèlement, le processus d'expropriation a donc été lancé. « Le privé représente un tiers des parcelles concernées. On propose le prix des Domaines. On a donc beaucoup de dossiers à l'expropriation, dont le motif principal est le prix. En général, la proportion des exposés est élevée. On est en zone urbaine et, sur des terrains comme ça, les gens les gardent et espèrent qu'un prochain PLU viendra les rendre constructibles », observe le responsable du maître d'ouvrage, peu surpris par le nombre de procédures.

Salvador Nuñez estime avoir pris le temps des discussions amiables, lancées mi 2022, et justifie le lancement de la procédure d'expropriation pour des impératifs de calendrier. « Il



Salvador Nuñez : optimiste.

fallait être en situation de le maîtriser. Aujourd'hui, il est respecté si on raisonne sur la date probable de mise en service. Sur les étapes intermédiaires, pas forcément. On avait prévu de faire une enquête environnementale cet automne. Il y a de fortes chances qu'elle ait lieu un peu plus tard. Pour l'instant, je ne peux pas dire qu'il y aura un retard sensible sur les débuts des travaux, début 2026. L'objectif d'une mise en service en 2029-2030 demeure. Je suis de nature optimiste. »

« Je trouve ça un peu violent »

**RIVERAINS** « Je trouve ça un peu violent. Je ne comprends pas leur intérêt de me mettre devant le juge. » Comme d'autres, cette propriétaire située à proximité du rond-point du Rieucoulon a reçu un courrier indiquant que le juge de l'expropriation avait été saisi pour le rachat d'une partie de son bien. Elle n'a pas accepté les offres amiables proposées par Vinci et son prestataire, et en conteste le montant pour les terrains non constructibles. « On nous propose un euro le mètre carré alors que cela se négocie entre 60 et 80 euros. Les gens sont quand même prêts à se défendre », lâche-t-elle. Une association de riverains a été créée avant l'été, qui regroupe une quarantaine de membres, dont certains chefs d'entreprises impactées par le tracé au Rieucoulon, mais aussi au rond-point de la Candamine. « Les offres de rachat ne sont pas du tout correctes, elles sont irréalistes et il y a un traitement différent d'une exploitation à l'autre », explique son président Romain Bouvier. Le désaccord porte aussi sur le fond du dossier. « Le mécontentement est nourri par l'absurdité du projet tel qu'il est. Une voie structurante d'agglomération correspondrait à ce qui se fait partout. On ne comprend pas que cette étude n'a toujours pas été rendue publique », ajoute Romain Bouvier.

« Je la défendrai bec et ongles »

**PREFET** Comme son prédécesseur, le préfet François-Xavier Lauch défend le projet du COM tel qu'il a été défini. « C'est une infrastructure essentielle pour Montpellier, je la défendrai bec et ongles. On a la chance d'avoir un modèle économique qui est la concession fortement réclamée par les élus locaux. Je ferai tout pour que le COM aille dans les délais du contrat de concession. Il faut agir dans la concertation, et que cette infrastructure soit vue pour ce qu'elle est : un boulevard urbain pour éviter les bouillons, et donc des émissions de gaz à effet de serre », indique le représentant de l'État. « Le dernier objectif, ce sera de financer dans un projet plus global qui est le Serm de Montpellier labellisé juste avant l'été. Le président de la Métropole fait beaucoup sur les mobilités. Il faut aussi donner une réponse à nos concitoyens qui viennent à Montpellier pour les loisirs ou travailler, et garantir l'accessibilité de la ville en venant de Sète, Lodève, Gignac... »