



Montpellier, le 28 octobre 2024

à Monsieur François Durovray  
Ministre délégué auprès de la Ministre du Partenariat  
avec les territoires et de la Décentralisation,  
chargé des Transports

246 boulevard Saint-Germain  
75007 Paris

**Objet :** Demande d'entretien pour présenter un projet alternatif au Contournement Ouest de Montpellier (COM)

Monsieur le Ministre,

Nous souhaitons attirer votre attention sur le projet de COM cité en objet, **liaison à caractère autoroutier** entre l'A750 et l'A709 traversant du nord au sud l'ouest de Montpellier et Saint-Jean-de-Védas. L'emprise au sol prévue par la DREAL pour ce projet irait jusqu'à 8 voies plus 2 voies réservées aux bus à haut niveau de service (BHNS), pour un total de 10 voies sur un tiers du trajet.

Ce projet a fait l'objet d'une DUP signée en septembre 2021. L'objectif affiché de ce **réaménagement de la route actuelle en tronçon d'autoroute** d'environ 6 km est double : relier l'A750 à l'A9 (via l'A709) et fluidifier le trafic sur l'ouest de Montpellier. A ce jour, l'arrêté de cessibilité n'a toujours pas été signé, et **le foncier n'est pas acquis ni pour le projet, ni pour sa compensation**. Plusieurs procédures légales sont actuellement en cours, dont un **recours en justice contre la DUP**.

**Le début des travaux est prévu en 2026** pour une livraison en 2030.

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 3,5 %, soit **quelques minutes à peine**, sur la base de résultats entachés d'une large fourchette d'incertitude. Or, **les gains de temps supposés permis par le COM, déjà très limités, ne prennent en compte ni le trafic induit, ni l'étalement urbain induit**, qui sont absents dans l'analyse socio-économique. Les prendre en compte déconstruit tout l'édifice de valorisation économique du projet.

De plus, **ce projet cache un effet rebond très préoccupant : un report de trafic de poids lourds et un report des bouchons sur l'autoroute urbaine A709<sup>1</sup>**. On aura oublié si vite que ce doublement de l'A9 a été pensé pour éviter cela. **Les deux objectifs affichés du COM (fluidification + liaison autoroutière) sont donc incompatibles**.

Ces raisons mènent notre collectif à affirmer que **le projet de COM présenté n'est pas en mesure de réduire durablement les congestions routières**, bien au contraire, et qu'il aura **un impact négatif sur la métropole de Montpellier**.

Cela a été rappelé récemment par une étude de l'association Les Shifters<sup>2</sup> qui, reprenant simplement les chiffres avancés dans la DUP, montre que si « *la trajectoire de l'étude d'impact du COM était suivie, l'ambition de neutralité carbone de la métropole serait hors d'atteinte, car les émissions des transports représenteraient à elles seules cinq fois le budget CO2 de la métropole en 2050* ».

---

<sup>1</sup> L'autoroute urbaine A709, traversant Montpellier sur 12 km, voit son trafic progresser depuis le dédoublement de l'A9 achevé en 2017. Les congestions y réapparaissent déjà aux heures de pointe, et mettent en évidence les effets du trafic et de l'étalement urbain induits. Le dédoublement de l'A9 avait pour objectif, à la fois de réduire les congestions de l'A709, et aussi de détourner le trafic de transit, notamment celui des poids-lourds. Le trafic venant du COM, viendra très vite aggraver les encombrements et les risques d'accident notamment liés au retour des gros véhicules en transit.

<sup>2</sup> <https://tinyurl.com/y4tceszn>

**Ce projet des années 1990 est dépassé car il a été pensé uniquement "voitures".** Il ne prend pas en compte que la ligne 5 de tramway arrivant en 2025, de nombreuses personnes à l'ouest pourront se déplacer en tram plutôt qu'en voiture. De même, **l'arrivée de la gratuité des transports, des pistes cyclables, des bustrams, de la ZFE, vont reporter les automobilistes vers d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement.**

Par ailleurs, si la démonstration de l'utilité du projet est sujette à caution, l'enquête publique a permis de mettre en évidence **les impacts incontestables du projet de COM sur l'environnement** (destruction et imperméabilisation des sols, destruction d'habitats d'espèces protégées, dégradation de la qualité de l'air, risque accru d'inondation, ...)

Il faut aussi rappeler que **le montage financier du projet est à ce jour fragile.** En janvier 2022, un **avenant à la concession autoroutière de Vinci-ASF** devait financer la construction et l'exploitation des ouvrages mais celui-ci a **été invalidé le 27 janvier 2023 par le Conseil d'État.** Le nouveau montage financier, jugé illégal une nouvelle fois par l'ART<sup>3</sup>, est objet de deux nouveaux recours au Conseil d'État. Si le financement est invalidé une nouvelle fois, ce sera au **budget du ministère des transports de pallier**, selon les engagements pris par l'État dans la DUP en 2021. Le **coût estimé de l'infrastructure est au moins<sup>4</sup> de 300M€.**

**Notre collectif demande que le projet du COM soit réévalué au regard des enjeux climatiques, sociaux, et environnementaux actuels et pour anticiper les besoins en mobilités sur le long terme.**

Sur l'itinéraire actuel, **le trafic de transit est aujourd'hui inférieur à 10% et reste stable**, et les congestions routières concernent essentiellement le trafic local. Par conséquent les solutions passent par une fluidification du trafic (par exemple via des carrefours dénivelés), le développement des transports collectifs et le report modal, ce qui permettrait le rattrapage des retards gigantesques en matière de transport en commun maillant le périurbain et l'aire d'attractivité de Montpellier. **Notre collectif propose un projet de mobilité à l'ouest de Montpellier sobre et peu coûteux. Il est centré sur le report modal** vers les transports en commun d'aujourd'hui et du futur, ainsi que vers des pistes cyclables, en utilisant des dispositifs d'intermodalité performants et multifonctionnels.

**Or, il est impossible de favoriser l'intermodalité en construisant de nouvelles routes plus capacitaires**, même si on y fait passer des BHNS : plus on construit de routes, plus celles-ci amènent de nouvelles voitures/camions qui ne passaient pas par-là auparavant, et vont concurrencer les dispositifs d'intermodalité.

Vous avez déclaré vouloir être « le ministre des transports de ceux qui n'en n'ont pas » et vous avez très justement souligné la nécessité d'apporter des solutions aux « 15 millions de Français en situation de précarité de mobilité ». C'est pourquoi nous serions heureux de vous présenter notre vision à laquelle nous pensons que vous serez sensible au vu de votre engagement pour la promotion des transports en commun, et nous nous permettons de solliciter une rencontre à cette fin.

**Il est encore possible de donner le choix aux habitants de se déplacer autrement qu'en voiture, les travaux n'ont pas commencé.**

Vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre demande, veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

**Philippe HIPPERT** Président Saint Jean Environnement 4 allée des tilleuls 34 430 Saint Jean de Védas pour Le Collectif AutreCOM :

---

<sup>3</sup> [https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2023/12/avis-2023-049\\_vnc.pdf](https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2023/12/avis-2023-049_vnc.pdf)

<sup>4</sup> La hausse des recettes de péage prévue par Vinci-ASF est d'un montant total de 344,2 M€ HT actualisés au 31 décembre 2024.