

# Contournement Ouest de Montpellier

## Recours Contentieux en annulation DUP

### Annexe 2

#### 1- URBANISATION INDUITE par l'Autoroute A75-A750, de Clermont-l'Hérault à Montpellier,

Le tableau ci-après montre l'évolution démographique des bourgs et villages de l'ouest de la Métropole de Montpellier desservis par l'axe autoroutier A75-A750.

Urbanisation induite aire de desserte A750 (attractivité autoroute, gratuite de surcroît)										
Villages et bourgs à - de 30mn de l'entrée de Mtp	Distance / entrée de Mtp, en km	POPULATION								Croissance 2020/2000
		1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020	Mà J 22/10/2022	
St Georges d'Orques	3	1000	1200	2700	3570	4400	5050	5500	25%	
Juvignac	2	180	450	3400	4220	5600	6900	12000	114%	
Murviel lès Mtp	10	360	430	670	935	1250	1760	1880	50%	
St Paul & Valmalle	12	260	300	390	590	760	1020	1200	58%	
Vailhauquès	12	190	250	750	1320	1900	2350	2700	42%	
Montarnaud	12	520	650	1000	1690	2360	2500	4000	69%	
La Boissières	15	215	240	400	590	720	900	1040	44%	
Aumelas	16	210	220	240	330	380	490	530	39%	
Argilliers	20	65	70	90	120	200	370	460	130%	
Gignac	25	2500	2780	3200	3650	4000	5400	6500	63%	
St Bauzille de la Sylve	29	610	590	525	600	725	830	850	17%	
Vendémian	30	530	530	530	590	890	1070	1130	27%	
Popian	30	230	200	160	190	250	340	360	44%	
Aniane	30	2200	1760	1610	1730	3800	2800	6200	63%	
Pouzols	32	440	400	360	440	640	840	980	53%	
St André des Saingonis	32	2250	2580	2650	3470	3800	5320	6200	63%	
Lagamas	32	60	40	50	70	110	110	110	0%	
St Jean de Fos	32	960	930	900	1010	1200	1540	1750	46%	
Montpeyroux	35	770	810	800	950	1100	1230	1400	27%	
Jonquières	35	290	300	280	300	360	390	650	81%	
Ceyras	35	500	500	600	680	730	1100	1400	92%	
Lacoste	36	135	130	170	230	250	300	310	24%	
St Félix de Lodez	36	520	520	520	600	760	1160	1200	58%	
Brignac	36	240	230	240	320	350	620	950	171%	
Canet	36	950	1050	1200	1400	1600	3300	3500	119%	
Clermont l'Hérault	36	5500	6200	5900	6040	6550	7500	9000	37%	
	Total	21685	23360	29335	35635	44685	55190	71800	61%	
	population de plus sur 10 ans		1675	5975	6300	9050	10505	16610	27 115	
	Moyenne de croissance /an		0,72%	2,04%	1,77%	2,03%	1,90%	2,31%	en 20 ans	

**Le graphique ci-contre montre :**

- une croissance naturelle de 6000 hab /10ans à partir de 1970
- une accélération de la croissance avec la mise en service de l'A75
- une nouvelle accélération de croissance urbaine avec l'A750

Ces éléments montrent l'importance de l'étalement urbain induit, lié à la mise en place d'une grande infrastructure routière gratuite à l'ouest de Montpellier Métropole

Année	Population
1970	1000
1980	450
1990	2700
2000	3570
2010	5050
2020	5500

*Avant 1970 la population est quasiment stable, sur plusieurs décennies*

Ces chiffres et graphiques montrent la forte interaction entre l'accroissement de population et le déploiement de grandes infrastructures routières, l'A75, puis l'A750.

Alors que la population était stable avant 1970, le programme de développement touristique et économique du littoral languedocien a immédiatement entraîné un afflux de nouveaux résidents qui s'est conjugué avec l'extension massive des zones pavillonnaires autour des villes et bourgs anciens. Ce phénomène s'est amplifié avec la jonction à

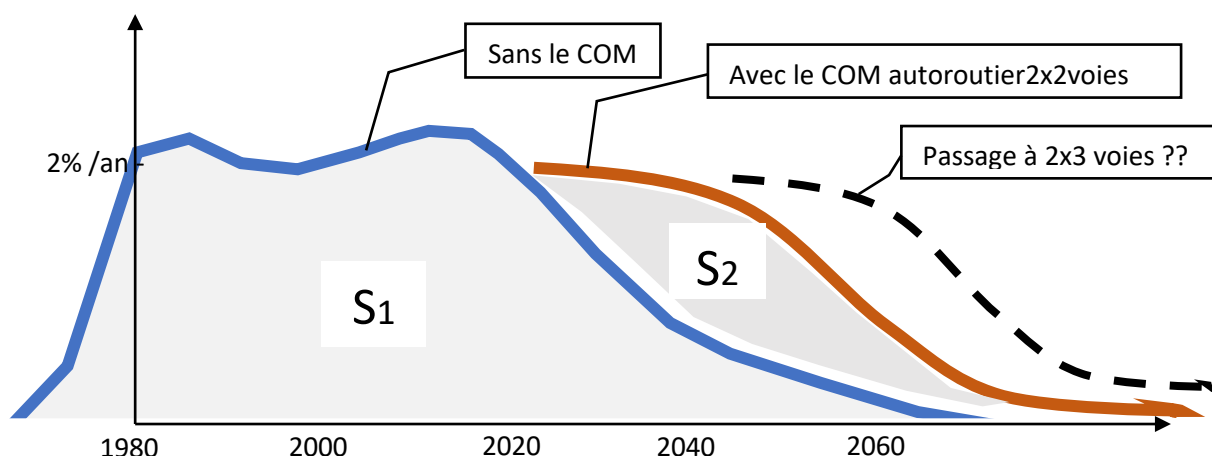
Béziers de l'A75 (gratuite) en 2004 le franchissement du Tarn par le Viaduc de Millau, et le contournement de Lodève, ont renforcé l'accessibilité du secteur. L'achèvement de la jonction autoroutière A750 (gratuite) vers Montpellier en 2010, a encore renforcé l'attractivité des communes desservies, avec une croissance encore plus élevée de leur population.

Au total, les communes desservies par l'A750 ont **grossi de 27.000 habitants** au cours des 20 dernières années.

**Ces considérations montrent la corrélation entre l'offre de déplacements rapides vers la Grande Ville (autoroute ou voie rapide, gratuites de surcroît), et l'urbanisation forte de bourgs et villages excentrés, accompagnée de la création locale de nouveaux services.**

Ces dernières années, une analyse plus fine des chiffres montre, dans cette portion de territoire, un tassement de la croissance de la population (amorce d'inversion de la pente de la courbe en bleu ci-dessous). Les ralentissements, et la paralysie récurrente de la circulation automobile à l'entrée de Montpellier en est la principale cause. Il devient en effet 'moins attractif' de se loger 'à la campagne' alors que les temps de trajet s'allongent et les bouchons deviennent insupportables. En outre, certains ménages observent la croissance rapide des coûts de possession de voiture(s) devenant prohibitifs par rapport à leurs ressources (nécessité de plusieurs véhicules, hausses importantes de prix du carburant et de l'énergie, ...), et que par ailleurs l'accès en voiture au centre de la grande ville se restreint (extension des espaces piétons et transports collectifs, zones à faible émission, fermeture de certains itinéraires).

### Scénarios de croissance de population à l'Ouest de MTP, le long de l'A750



#### Etalement urbain induit :

S1 = étalement urbain par l'A750 (sans le COM)

S2 = surcroît d'étalement urbain induit par le COM

Si le COM autoroutier ne se fait pas, l'étalement urbain de l'ouest se poursuivra sur sa lancée, mais avec une croissance de population de plus en plus faible, au fur et à mesure que l'A750 et l'entrée de Montpellier se rapprocheront de niveaux de congestion totalement inacceptables.

## 2- ETALEMENT URBAIN induit par le COM

Si l'on fait un COM autoroutier, offrant l'espoir de rouler vite, sans ralentissements, on verrait ressurgir des programmes immobiliers, et des lotissements d'habitations individuelles. Si la surface S1 du graphique représente l'accueil de nouvelles populations induit par l'A750 depuis sa création, **S2 représenterait celui induit pas le COM autoroutier**. Si S1 représente 27.000 habitants jusqu'en 2020, **S2 pourrait être de l'ordre de 10.000 habitants (5000 foyers) de plus d'ici 2050.**

Cet accueil de population additionnelle né de la fluidification du trafic (espérée par le COM), se partage entre étalement urbain autour des nouvelles centralités périurbaines, et 'd'émission urbain' qui voit grossir certaines communes plus rurales dépourvues de services de proximité. Si dans le premier cas l'artificialisation nette est d'environ 230m<sup>2</sup>/logement, dans le second c'est probablement de l'ordre de 500 m<sup>2</sup>. Et dans ce second cas la disparition de terres agricoles représente peut-être plus du double de celle artificialisée si on considère l'emprise gagnée sur les terres agricoles par les parcelles destinées à accueillir la construction. Il faudrait aussi tenir compte aussi de la construction de résidences secondaires ou de logements destinés aux locations saisonnières, phénomène pas toujours marginal, qui accroît la consommation d'espace, difficilement chiffrable, et non comptabilisé en termes de population recensée.

On peut prendre l'hypothèse prudente de **400 m<sup>2</sup> en moyenne de terres agricoles consommées par nouveau logement construit**, et la moyenne de **2,1 habitants par logement**. Sur la base de **10.000 habitants** supplémentaires qu'attirerait une liaison autoroutière A750-A709 (COM), on peut en déduire une surconsommation induite de terres agricoles ou d'espaces naturels\* de l'ordre de **200 hectares** au minimum, déjà atteinte en 2050. Ce chiffre est une estimation très prudente. *\*L'essentiel des extensions urbaines de fait sur les terres agricoles, souvent les meilleures...*

*NB : Le SCoT du Pays Cœur d'Hérault est en cours d'élaboration et vient d'être 'arrêté'. Les hypothèses de développement urbain sont de construire en moyenne 635 logements par an entre aujourd'hui et 2040 sur un territoire qui déborde très peu de l'aire desservie par l'A750. Ce qui représente de l'ordre de **24.000 habitants nouveaux sur les 20 prochaines années**. Les élus et décideurs de ce territoire, non seulement anticipent l'effet d'urbanisation induite par le développement des infrastructures de déplacement (**COM autoroutier**, Bus à Haut Niveau de Service, ...), mais ambitionnent une croissance urbaine intrinsèque significative, voulue et d'ailleurs peu cohérente avec l'objectif de Zéro Artificialisation Nette d'ici 2040 (objectif Occitanie du SRADDET)... Le taux de croissance de population resterait proche de 2,5% par an, taux bien plus élevé que celui de Montpellier Métropole dont les hypothèses de croissance sont de 1,2% par an (SCoT de 2019).*

### **3- PERTES en production agricole, et en services écosystémiques.**

3-1- En supposant une progression linéaire des nouvelles constructions, c'est une moyenne de 100 ha de surfaces agricoles non productives dans la période au cours des 30 années à venir, pour atteindre déjà les 200 ha en 2050.

Les terres agricoles et espaces naturels peuvent générer en moyenne un ordre de grandeur de **8000 € /ha /an** de valeur ajoutée marchande, en denrées alimentaires ou végétales diverses.

Elles créent aussi de l'ordre de 2 emplois directs pour 10 ha, plus 2 emploi indirect. L'urbanisation induite **supprimerait donc 80 emplois qualifiants** liés à l'agriculture ou la viticulture.

3-2- **Les pertes de bénéfiques écosystémiques** (non marchands) pour 1 ha, et par an, ordres de grandeur :

- Perte de séquestration carbone par les sols et la végétation	500 €
- Moindre atténuation des pics de chaleur	100 €
- Perte de biodiversité	60 €
- Réduction de la pollinisation	40 €
- Dégradation de la santé physique et mentale	100 €
- Dégradations paysages, hydrologie, sols, cloisonnement, ...	non quantifiables mais bien réelles(qualitatif)
	<b>total &gt; 800 €/ha/an</b>

3-3- **Au total ces pertes totaliseraient 8.800 €/ha/an**

Si l'on se limite à l'**horizon 2070**, pour chiffrer le cumul des pertes, on arrive à :

- un total de 18 M€ de 2030 à 2050, puis 35 M€ sur les 20 années suivantes

Soit un **ordre de grandeur de >50 M€, de pertes minimum sur la période 2020 à 2070 à la charge à la fois de la collectivité et des actifs agricoles**

### **4- IMPACT ECONOMIQUE de l'urbanisation induite par le COM le long de l'A750**

**4-1- Pour les habitants et familles : multiplication et allongement des trajets en voiture :**

**A- Les flux pendulaires.** Ceux-ci s'allongeraient approximativement de 10 km (aller-retour) pour les nouveaux résidents qui en moyenne habiteraient plus loin de leur lieu de travail de 5km, et ceci 150 jours ouvrés par an et par foyer (en tenant compte d'une part de télé-travail). Si le foyer ne compte qu'un seul emploi nécessitant de rejoindre un centre urbain pour son travail, celui-ci accomplira, il y aura **1500 km de plus de déplacement en voiture individuelle par foyer pour le travail.**

**B- Les autres déplacements** (loisirs-sorties-sport, courses, école) seraient allongés, prenons le chiffre de 5 km par jour, de trajet en plus par foyer.

Soit une augmentation de **3500 km / foyer/an**

**C- Les voyages occasionnels** et les vacances, ne seront pas changés.

Cela fait **un minimum de 5000 Km/an/foyer de déplacements additionnels** pour les ménages venant habiter à une distance moyenne de 20 km de Montpellier. En prenant 0,30 € / km comme coût de possession et d'utilisation d'une voiture 'moyenne', le budget annuel des ménages sera amputé de ~ **1500€ par an**.

Si l'accroissement induit de population est de l'ordre de 5000 foyers, cela représente **7,5 M€ / an** de dépenses à la charge des ménages, chiffre atteint progressivement en 2050.

Le cumul de ces coûts atteint 100 M€ d'ici 2050, plus 150 M€ de 2050 à 2070. Soit un coût global

**de l'ordre de > 250 M€, à la charge des ménages**

#### 4-2- Pour les collectivités

Elles seront dans l'obligation de créer des voiries secondaires, des extensions et renforcement de réseau, de l'éclairage public, des écoles, ... , **pour l'équivalent d'une ville de 10000 habitants**.

Il est vrai aussi que des dépenses seraient nécessaires si ces 10000 habitants venaient s'installer à Montpellier ou en première couronne. Mais pour de l'habitat dispersé, les voiries et réseaux sont beaucoup plus importants tout en étant moins utilisés. Le différentiel pourrait représenter au moins **50 M€ supplémentaires d'investissements d'ici à 2070, supportés par les collectivités**.

#### 4-3- Ces Chiffres sont des ordres de grandeur, et peuvent être contestés. Mais

ils démontrent d'une façon évidente le manque de discernement de nos élus et décideurs accrochés à des apparentes rationalités, et des visions à court terme basées sur des solutions révolues ayant montré leurs effets préjudiciables.

Il apparaît évident que le déploiement de nouveaux transports collectifs, de mobilités douces et de systèmes de navettes et d'autopartage, susceptibles de réduire l'usage de la voiture individuelle est largement plus économique que de construire de gigantesques ouvrages routiers générateurs d'émiettements urbains ruineux, consommateurs d'espaces, désorganisateur de l'exploitation agricole, ...

#### 4-4- Les impacts sociaux et sociétaux

Au-delà des chiffres et données économiques 'marchandes', il y a l'humain et les évolutions sociétales. C'est encore plus important de penser aux citoyens, leur bien-être et leurs besoins et modes de vie collective. Cela ne se construit pas en multipliant les routes et les autoroutes. La répartition spatiale des habitants dans et autour de la grande ville est une préoccupation sociale majeure. Le SCoT est le guide d'orientation et d'aménagement ; il est révisé tous les quinze ou vingt ans. Mais il manque d'anticipation et de vision à très long terme. Ce qui se construit en béton aujourd'hui, sera encore là dans 50 ans ou 100 ans, les conséquences sont irréversibles, les retours en arrière infiniment coûteux.

### 5- Total des Coûts Induits par la création d'une liaison rapide autoroutière

**A750 - A709**, et liés au trafic induit et l'étalement urbain associé.

Les chiffres précédents totalisent

**Un minimum de 350 M€<sub>2022</sub> sur la période de 2020 à 2070**

Ces chiffres sont des ordres de grandeur, basés sur des hypothèses très conservatrices. Ces considérations sont totalement ignorées dans le dossier d'Enquête Publique, base sur laquelle l'ouvrage proposé (COM autoroutier) est déclaré d'Utilité Publique. Ce chiffre est à mettre en regard avec le chiffrage de 450 M€ de bénéfices supposés issus des gains de temps pour les usagers de la route d'ici 2070, ceci si l'on accepte les hypothèses (non explicitées) sur lesquelles sont basés les calculs dont les résultats sont présentés dans le dossier d'Enquête Publique, et avalisés par les services de l'Etat. Sur ce sujet, il y a d'ailleurs de très bonnes raisons de douter de la sincérité des chiffres annoncés (voir la note complémentaire spécifique)

-----

**Quelques références parmi les innombrables publications sur le trafic induit et l'étalement urbain induit publiées depuis plus de 20 ans :**

[https://www.rtb.be/info/societe/detail\\_le-scan-pourquoi-enlever-une-bande-de-circulation-ne-cree-pas-plus-d-embouteillages?id=10505657](https://www.rtb.be/info/societe/detail_le-scan-pourquoi-enlever-une-bande-de-circulation-ne-cree-pas-plus-d-embouteillages?id=10505657)

Artificialisation, étalement urbain, émiettement urbain : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00849424/document>

<https://climatoscope.ca/article/la-loi-fondamentale-de-la-congestion-routiere-et-lefficacite-des-interventions-publiques-visant-a-reduire-la-congestion/>

Generated Traffic, by Todd Litman, 22 sept 2022, <https://www.vtpi.org/gentraf.pdf>

Exemple de Simulateur du trafic induit <https://blinktag.com/induced-travel-calculator>