



Montpellier, le 05 février 2024

A l'attention de Monsieur le Préfet  
Place des Martyrs de la Résistance  
34062 Montpellier Cedex 2

Objet : Demande des documents afférents à l'état d'avancement du projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM)

Monsieur le Préfet,

Depuis sa déclaration d'utilité publique en 2021, le COM a connu de multiples rebondissements techniques, juridiques, politiques et financiers qui sont autant de marqueurs de sa fragilité.

Pourtant, à en croire la Presse, les études se poursuivent à marche forcée, annonçant un début des travaux en 2026 pour une mise en service dès 2029, alors que des zones d'ombre inquiétantes subsistent encore quant à ses évolutions, qu'il s'agisse de ses vocations en termes de fonctionnalités, des mesures conservatoires afférentes ou des travaux complémentaires à la charge des collectivités.

M. Nunez déclare ainsi « *On entend beaucoup de contre-vérités sur ce projet. Les seuls à vraiment savoir, c'est mon équipe et moi-même. Nous seuls avons les plans* », oubliant à ce moment que "Le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM) est une opération routière sous maîtrise d'ouvrage État, en partenariat financier avec les collectivités territoriales" (dossier DUP) mais s'en souvenant aussitôt pour dire aux opposants "ne vous trompez pas de cible. Le commanditaire du projet, c'est l'État, pas Vinci Autoroute".

Derrière ce sentiment d'impunité et de toute puissance se cachent pourtant des imprécisions et aléas qu'il convient de clarifier au plus vite pour connaître réellement en quoi consiste le projet à date et en actualiser le prix en conséquence. Il y a fort à parier que la période de forte inflation de ces deux dernières années, comme le pays n'en a pas connu depuis 40 ans, n'épargnera pas le projet.

Quels sont les aménagements complémentaires non initialement prévus ? Hormis la réévaluation de son coût, les effets induits en termes de trafic et de congestion ont-ils été estimés ? Quid du trafic induit, grand absent du dossier ? Il en résulte inévitablement un déséquilibre accru de la balance coûts / bénéfices du projet dans son ensemble.

Les données le montrent clairement [1], quand les modèles de trafic ne prennent pas en compte le trafic induit, la réalité est très loin des prédictions, et cela est bien visible pour le tronçon sud

du contournement de Montpellier. Alors que les études prévoient que la nouvelle A9 attirerait 60 000 véhicules/jour en 2018 (chiffres projet), le trafic moyen journalier réel mesuré en 2018 sur la nouvelle A9 n'est que de 45 000 véhicules/jour (chiffres réels, issus des services de l'État). Les chiffres les plus récents (2022) présentent cette tendance, avec 49 000 véhicules/jour sur la nouvelle A9 en moyenne, et un trafic local qui ne cesse de croître. Le trafic local sur l'A709 a en effet été largement sous-estimé. Entre la bifurcation A9/A709 à Saint-Jean-de-Védas et la sortie 32, ce sont bien 28 900 véhicules/jour qui ont été mesurés en moyenne en 2018, soit un trafic moyen annuel supérieur de 45% aux prévisions du projet de doublement (20 000 véhicules/jour étaient prévus en 2018 sur cette section). En regardant plus précisément les évolutions des données de trafic sur les différentes sections de l'A709, le **trafic induit par la création du nouveau tronçon A9 est manifeste** entre la sortie 32 et MTP ouest (**+32% de trafic depuis 2016** [2], l'année avant le doublement). Cette augmentation est déjà effective en 2018 et ne peut être expliquée ni par l'augmentation de la population ni par les grands changements de plan de circulation, bien postérieurs.

De plus, vous n'êtes pas sans savoir que le niveau de l'accidentologie depuis le doublement reste très élevé. La nouvelle liaison autoroutière A75-A9, via l'A750, le COM, et l'A709, générera très probablement un flux grandissant de poids-lourds et de tourisme saisonnier en transit sur l'axe Nord - Méditerranée, évitant la vallée du Rhône saturée. Cela, à son tour, engendra un surcroît de congestions routières sur l'A709 déjà très chargée, du nombre d'accidents, et de pathologies respiratoires.

Afin d'éviter ce qui se présente de plus en plus comme un accident industriel, il convient d'urgence de faire toute la lumière sur ce qui se prépare dans l'antichambre des bureaux d'études de Vinci Autoroute. Dans l'intérêt général, une lecture partagée des plans actualisés du projet permettant d'identifier l'ensemble des travaux prévus à différentes échéances, et faisant clairement apparaître les Maîtres d'ouvrage, est indispensable. De cette façon, nous pourrions avoir une compréhension d'ensemble du nouveau système routier, de ses impacts ainsi que de son nouveau coût financier et environnemental pour la collectivité locale.

Dans l'intérêt de tous les citoyens qui ont le droit d'être informés de l'évolution d'un projet qui les impacte directement, nous sollicitons dès à présent de votre part de recueillir, et de bien vouloir nous communiquer, l'ensemble des documents graphiques dans leur état d'avancement, permettant de comprendre l'ensemble du projet tel qu'il a été actualisé depuis le dossier DUP.

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

Le Collectif AutreCOM

---

[1] Sources : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/trafic-moyen-journalier-annuel-sur-le-reseau-routier-national/>  
<https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/trafics-routier-a22557.html>

[2] Les embouteillages de retour sur la A709, M. Nunez se dédouane par presse interposée en affirmant que l'État n'avait pas indiqué dans le cahier de charges du doublement de la A9 l'amélioration de la circulation locale « Si la demande avait été différente, nous aurions réalisé un projet différent. [...] Ce que je peux dire aujourd'hui est que le COM est un projet plus abouti ».