

## Contournement ouest de Montpellier (COM) :

**une nouvelle analyse démontre l'incompatibilité du projet avec les objectifs de la métropole et met en lumière la sous-estimation de son impact**

Alors que 5 vice-présidents de la métropole ont demandé à Michaël Delafosse une mission d'information sur les projets routiers, cette nouvelle analyse démontre que le COM annulerait les bénéfices des investissements des politiques publiques locales.

**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, 5 fois le budget CO2 de la métropole en 2050.** Calculée sur la base des consommations de carburant prévues dans l'étude d'impact elle-même, l'augmentation des émissions liées au COM est évaluée en 2050 à **87% du budget CO2 visé pour les transports, et à 7,5% tous secteurs confondus.**

**Cette analyse montre par ailleurs que l'étude d'impact du projet contient des incohérences majeures** : une baisse des émissions de CO2 est présentée d'une part, alors qu'une augmentation des consommations de carburant est avancée d'autre part, menant selon les calculs réalisés à une augmentation des émissions.

**Enfin, ce rapport apporte la preuve issue de l'étude d'impact elle-même, que le trafic induit par le COM n'a pas été pris en compte alors que son existence fait pourtant consensus** selon le Cerema<sup>1</sup>. Cette non prise en compte du trafic induit a donc mécaniquement conduit à une sous-estimation des émissions de CO2, mais aussi de particules fines, d'oxydes d'azote, etc. L'impact sanitaire sous-estimé pour les riverains des communes limitrophes, est en dehors du périmètre de cette analyse.

**Ces éléments ne sont pas contredits par l'avis de l'autorité environnementale<sup>2</sup>, organisme d'État** qui indique que la baisse supposée des émissions grâce au COM est "entachée de fortes incertitudes et pourrait tout aussi bien être une hausse".

Suite à ce constat, **Les shifters demandent aux parties prenantes de s'accorder un délai de réflexion pour réaliser une nouvelle étude d'impact fiabilisé, afin de mieux informer habitants et décideurs de l'impact du COM et de ses alternatives. Une fluidification de l'ouest montpellierain par une baisse du trafic est possible** en réservant des voies dédiées aux transports en commun et au covoiturage, sans réaliser d'aménagements augmentant la capacité routière, et en développant un maillage cyclable permettant des trajets sécurisés, continus et directs.

**Qui sommes-nous ?** The Shifters est une association de 23 000 bénévoles qui intervient en appui du Shift Project, pour sensibiliser grand public, élus et entreprises aux enjeux climatiques

**Contact Presse** : [languedoc\\_roussillon@theshifters.org](mailto:languedoc_roussillon@theshifters.org)

<sup>1</sup> [L'induction de trafic, Revue bibliographique, Céréma, 2012](#)

<sup>2</sup> [Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le Contournement Ouest de Montpellier \(COM\) - n°2019-94](#)