

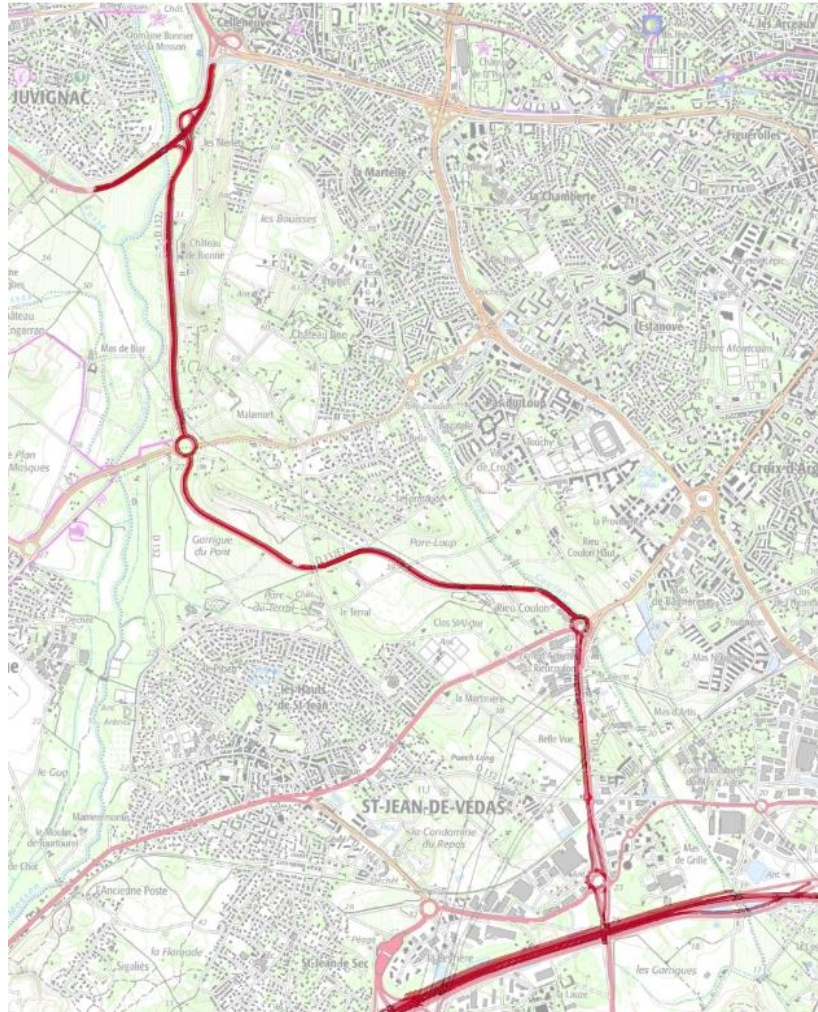
Autre

COM

Non à une autoroute
urbaine de 6 km
traversant l'ouest de
Montpellier

Un autre COM est
possible

Le contexte

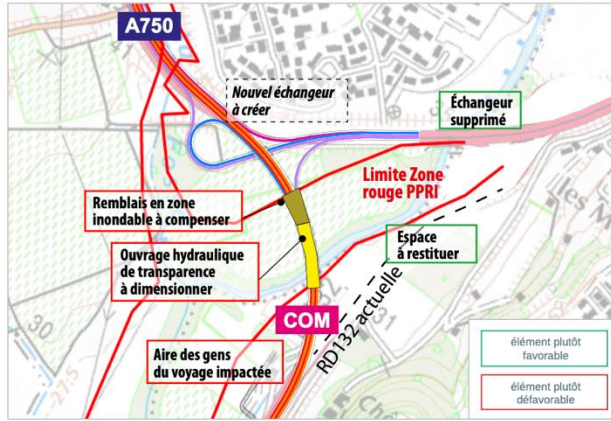


- Entre la A750 et la A709
- Saturation *ponctuelle* du trafic
- 90% du trafic concerne les liaisons locales
- Objectifs du projet :
 - fluidifier le trafic sur l'ouest de Montpellier
 - relier l'A750 (nord) à l'A709 (sud)

L'historique

- Vers 1995, premières études du COM (de type boulevard urbain)
- Concertations publiques en 2006 et 2008 sur le projet de boulevard urbain
- Mise en sommeil du projet, faute de financement de la part des collectivités
- 2015 reprise en main du projet par la DREAL, dans le cadre du CPER (Contrat de Plan Etat-Région)
- 2016 : Concertation Publique Préalable sur un projet à caractère autoroutier,
- 2020 : EUP (Enquête d'utilité publique) > **40% d'avis opposés au projet**
- 2021 : Arrêté ministériel de DUP (Déclaration d'Utilité Publique) du projet
- Début des travaux en 2026 et livraison en 2030.

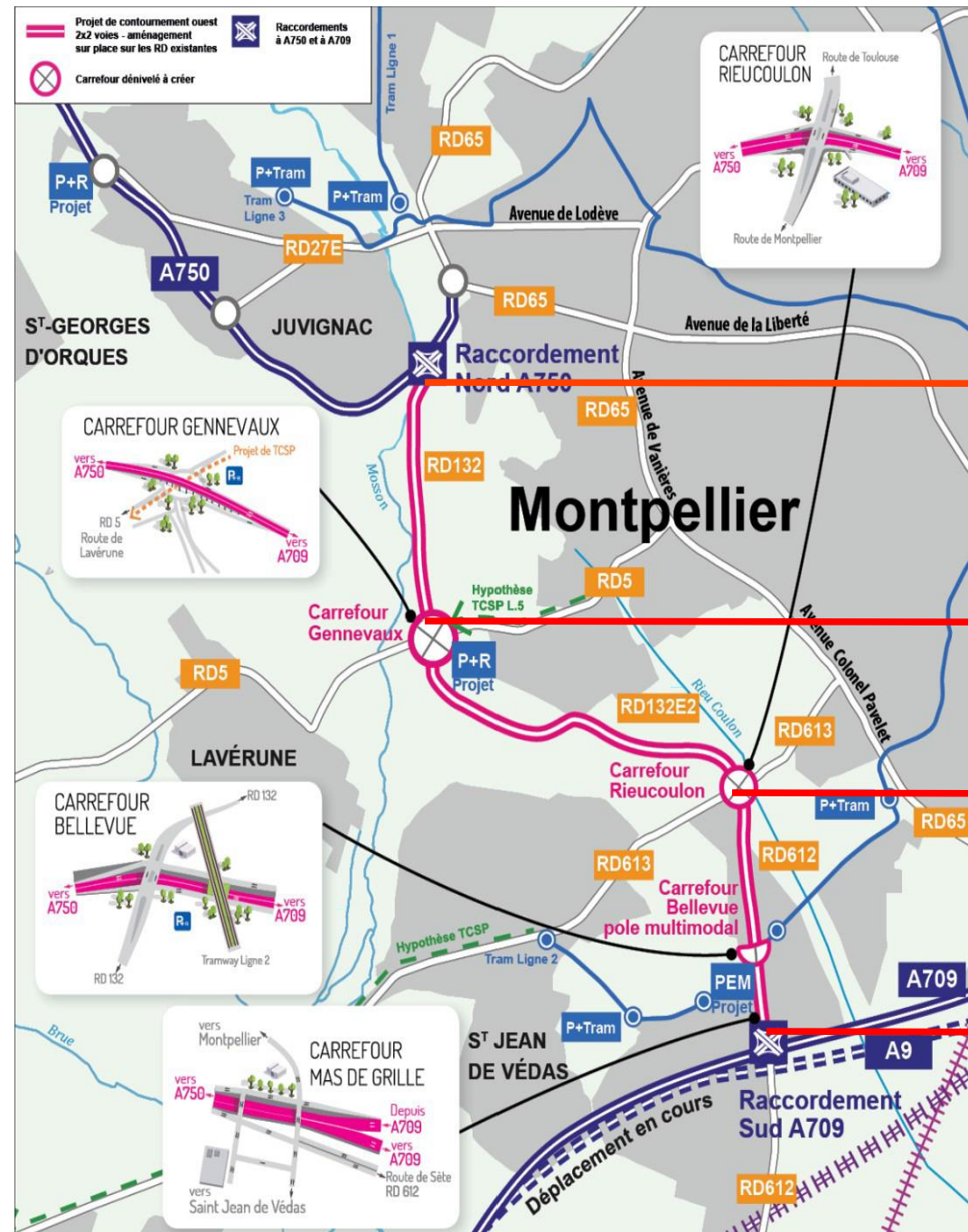
Le projet



Une autoroute urbaine de 6 km traversant l'ouest de Montpellier à 90 km/h



Source : www.contournement-ouest-montpellier.fr/



Section 1

Section 2

Section 3

Le projet

Section Nord

1700 m



- **Requalification de la RM132 actuelle déjà à 2×2 voies et aménagement d'une bande d'arrêt d'urgence circulaire par les transports en commun.**

Section Centre

2630 m



- **Mise à 2×2 voies de la RM132E2 actuelle et aménagement d'une bande d'arrêt d'urgence circulaire par les transports en commun.**

Section Sud

1700 m



- **Axe à 2×2 voies en tranchée ouverte, sur environ 1 km, bordé de contre-allées et aménagement d'une bande d'arrêt d'urgence circulaire par les transports en commun.**

Schéma confirmé par ASF

UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS UN RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT

(site officiel contournement-ouestmontpellier.fr)

La nécessité du Contournement Ouest de Montpellier (COM)

Montpellier se situe au centre d'un axe majeur de circulation au plan européen, reliant la péninsule ibérique au reste de l'Europe, via l'A9. Principale ville entre le couloir rhodanien et l'Espagne, Montpellier est également à l'articulation d'un axe Nord/Sud reliant l'arc méditerranéen à la région parisienne via le Massif Central, grâce à l'A75. La Métropole de Montpellier connaît une croissance économique et démographique continue ; aujourd'hui, près de 500 000 personnes habitent son aire urbaine.



→ Julie FRÊCHE,
Vice-Présidente de
Montpellier Médit
Déléguée aux Tran

« Il existe plusieurs enjeux à l'ouest : c'est tout d'abord d'apporter des solutions aux habitants pour décongestionner la circulation, apaiser les villes et villages et supprimer la circulation de transit dans des lieux où elle n'a rien à y faire. Je pense notamment à la traversée de Saint-Jean-de-Védas, de Juvignac et aux milliers d'habitants qui habitent dans les quartiers qui longent l'avenue de la Liberté où il y a, chaque jour, 44 000 véhicules.

Il s'agit
d'inscrire

Contredit l'objectif annoncé d'amélioration du trafic local

Logistique ou desserte locale ?

Schéma autoroutier national :

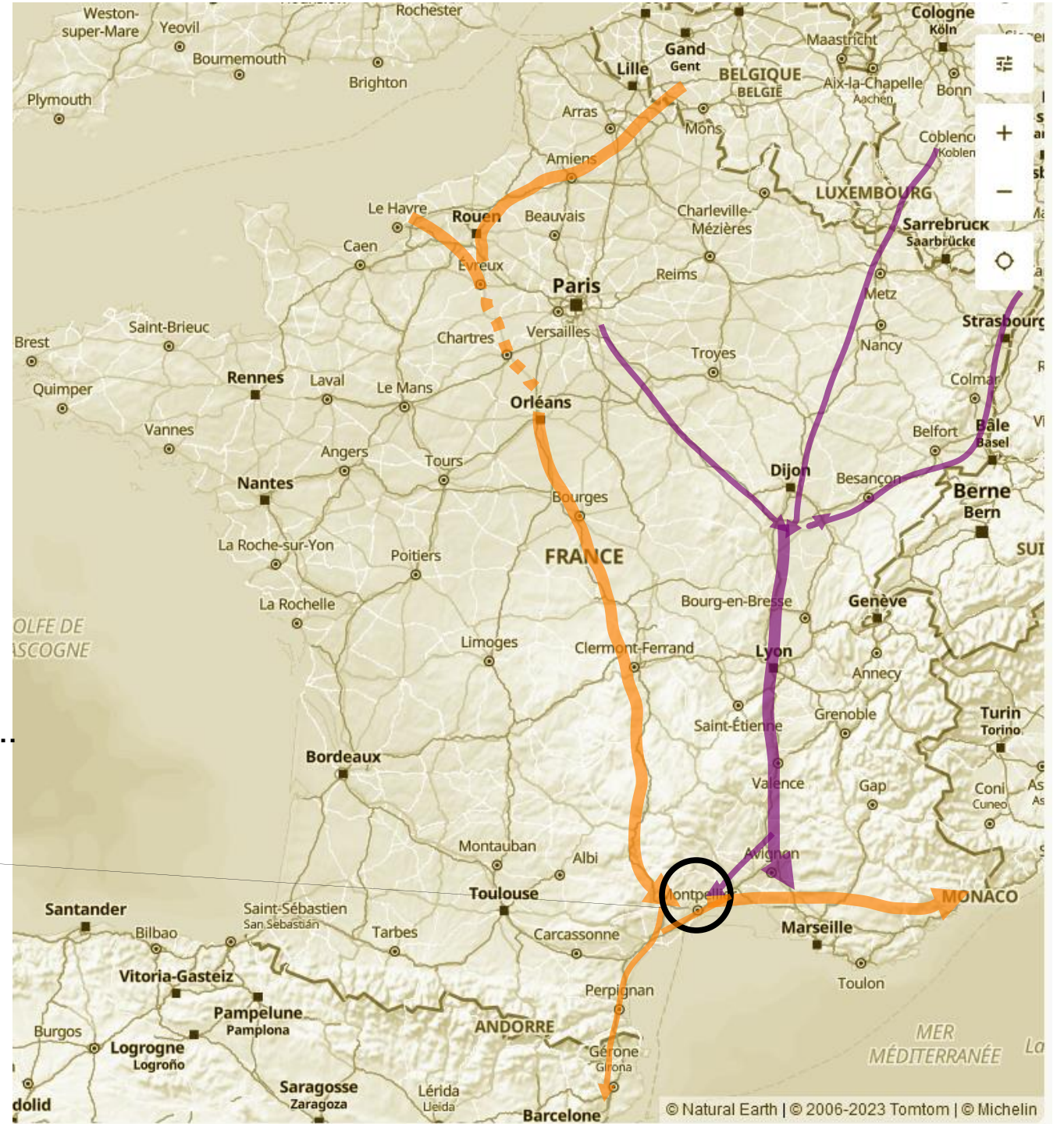
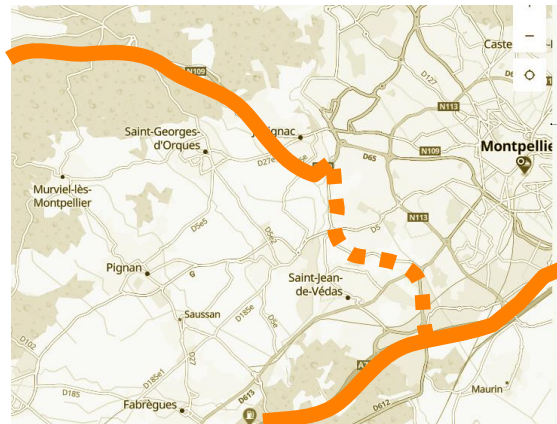
Axe « Ouest/Centre »



pour décharger l'axe rhodanien



Le COM « Chaînon manquant » de Montpellier ...



Les impacts

- Patrimoine (naturel) impacté
- Aggravation du réchauffement climatique
- Cloisonnement du territoire, égalité des territoires mise à mal...
- Bruit
- Perte de terres agricoles (25 ha)
- Dépréciation des biens
- Pollution
- Trafic induit et urbanisation induite
- Croissance du transit des poids-lourds et de celui lié au tourisme
- Contradiction avec les objectifs nationaux et locaux de décarbonation
- Pas d'amélioration du trafic local, voir aggravation

Étalement urbain

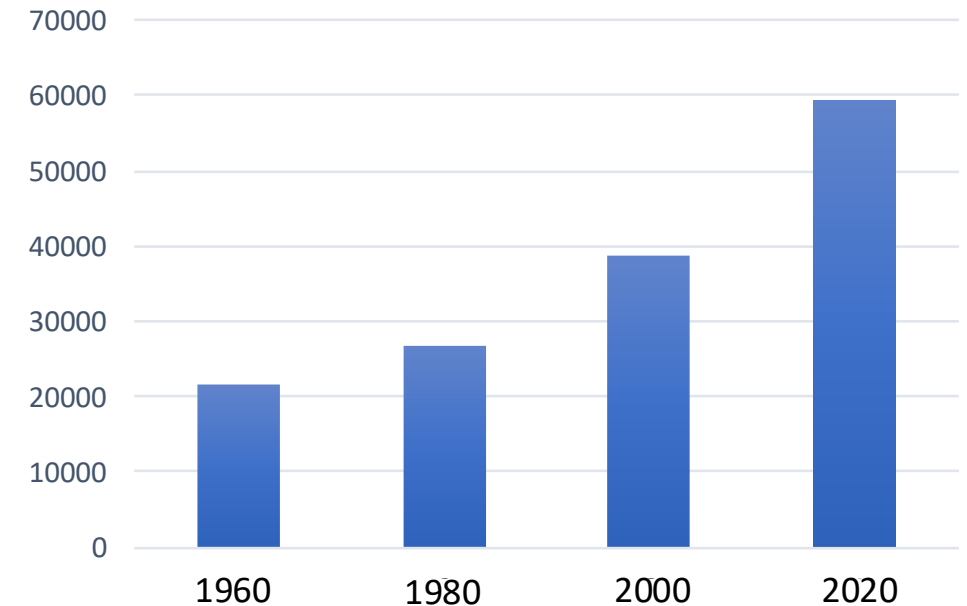
- L'Autorité environnementale précise dans son avis du 4 décembre 2019 que « Le dossier n'aborde pas la question de l'urbanisation à distance du site du projet. Or, compte tenu de son caractère autoroutier, le projet, en facilitant les déplacements en véhicule individuel, est de nature à favoriser l'urbanisation le long des autoroutes A75, A9 et A750, dont les abords sont déjà très concernés par l'urbanisation potentielle ».

Qui peut affirmer que le résultat de **3,3% de gain de temps** pour les automobilistes, issu de modélisations **sans prise en compte de l'étalement urbain**, non assorti de marges d'incertitude, puisse être une donnée fiable pour la qualification d'Utilité Publique ?

Étalement urbain

URBANISATION AIRE de DESSERTE de L'AUTOROUTE A750 (attractivité autoroute gratuite)							
(villages et bourgs à moins de 10 km de l'A750, et à moins de 40 km de Montpellier)							
Bourgs & villages	Distance / A750	Distance de	Population				Croissance
à < de 10 km de l'A750	km	Montpellier, Km	1960	1980	2000	2020	2020/2000
ST GEORGES d'ORQUES	1	3	1000	2700	4400	5500	25%
VAHLAUQUES	6	12	190	750	1900	2700	42%
ST PAUL et VALMALLE	1	12	260	390	760	1200	58%
MURVIEL les Mtp	6	12	360	670	1250	1880	50%
MONTARNAUD	2	14	520	1000	2360	4000	69%
LA BOISSIERE	8	19	215	400	720	1040	44%
AUMELAS	9	20	210	240	380	530	39%
GIGNAC	1	26	2500	3200	4000	6500	63%
ST BAUZILLE DE LA SYLVE	4	29	610	525	725	850	17%
ST ANDRE DE SAINGONIS	2	29	2250	2650	3800	6200	63%
ANIANE	6	31	2200	2650	3800	6200	63%
POUZOLS	6	31	440	360	640	980	53%
ST JEAN DE FOS	10	31	960	900	1200	1750	46%
MONTPEYROUX	6	32	770	800	1100	1400	27%
ST FELIX DE LODEZ	2	33	520	520	760	1200	58%
BRIGNAC	6	33	240	240	350	950	171%
CEYRAC	6	33	500	600	730	1400	92%
ST GUIRAUD	4	33	120	120	190	240	26%
CLERMONT L'HERAULT	9	35	5500	5900	6550	9000	37%
LE POUGET	10	36	1120	987	1350	2100	56%
CANET	7	40	950	1200	1600	3500	119%

Population desservie A750

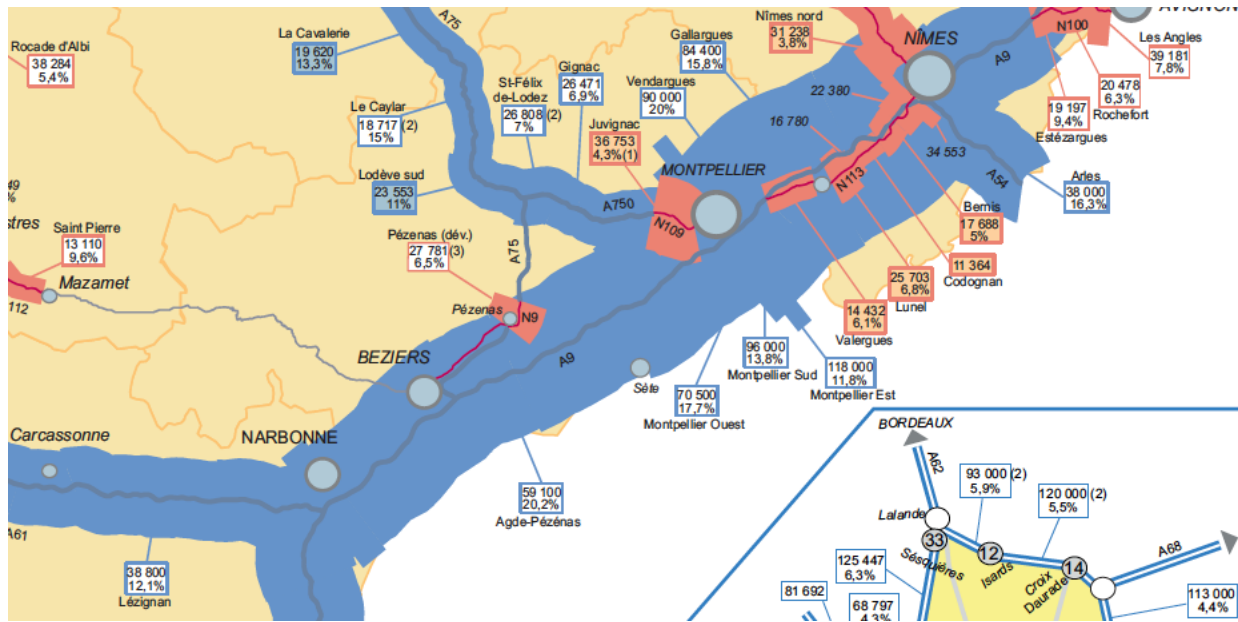


Avant 1960 la population est quasiment stable, sur plusieurs décennies

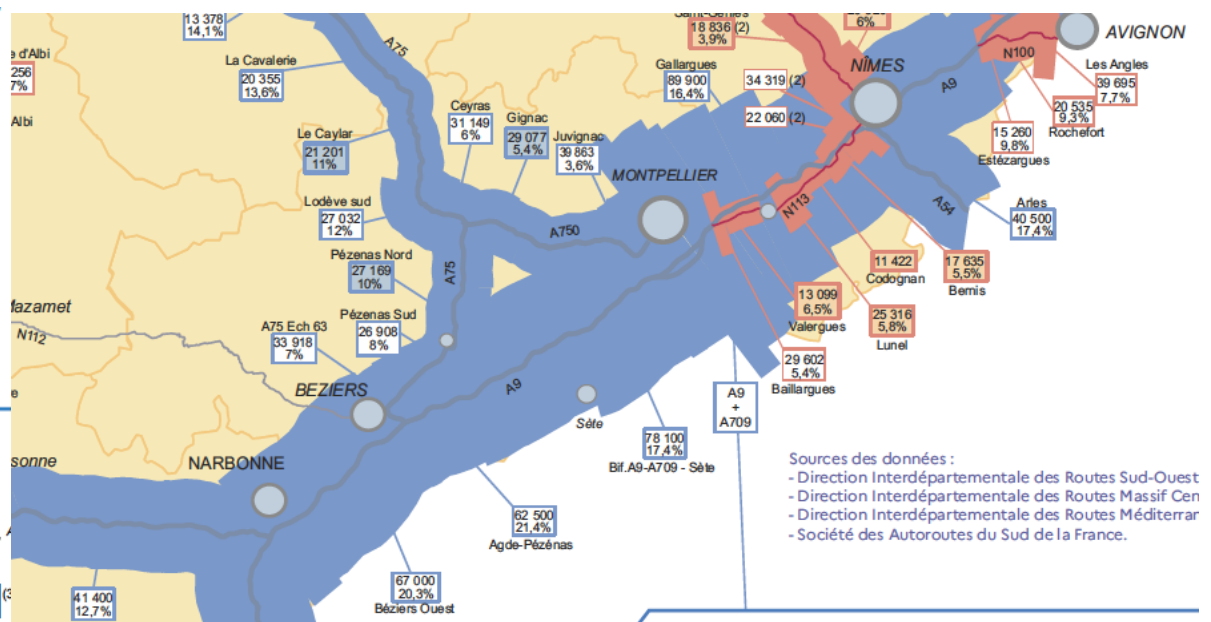
Trafic induit

- Dans un rapport du Setra (Service d'études techniques des routes et autoroutes) de 1992 on parle de 11 % la première année après mise en service, 20 % au bout de 5 ans jusqu'à **39 %** après 10 ans.
- Dans un article de Goodwin de 1996 « Preuves empiriques sur le trafic induit : une revue et une synthèse » étudiant 151 cas de routes améliorées, on parle d'un trafic additionnel de 10 % à court terme et de **20 %** à long terme.
- Dans les dossiers du CEREMA récents on trouve des études sur 32 projets autoroutiers où le **trafic réel est** en moyenne **47% supérieur aux prévisions** pour les projets sans péage.

Qui peut affirmer que le résultat de **3,3% de gain de temps** pour les automobilistes, issu de modélisations **sans prise en compte du trafic induit**, non assorti de marges d'incertitude, puisse être une donnée fiable pour la qualification d'Utilité Publique ?



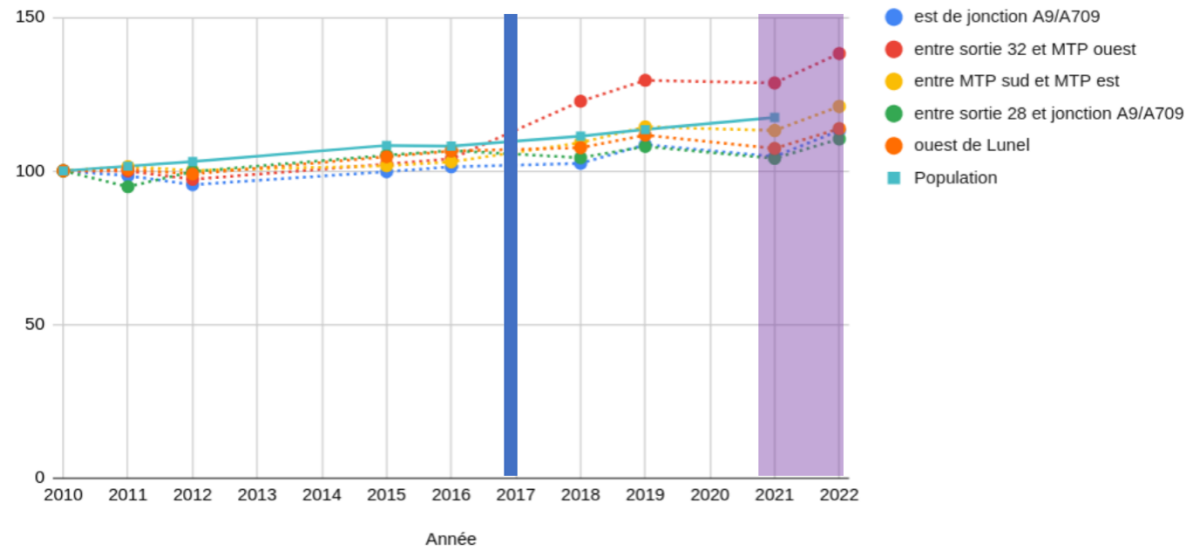
2015



2019

Évolution du trafic sur l'A9 (jusqu'en 2017) puis A9+A709 (depuis 2017)

base 100 en 2010



Trafic induit, le cas de l'A9

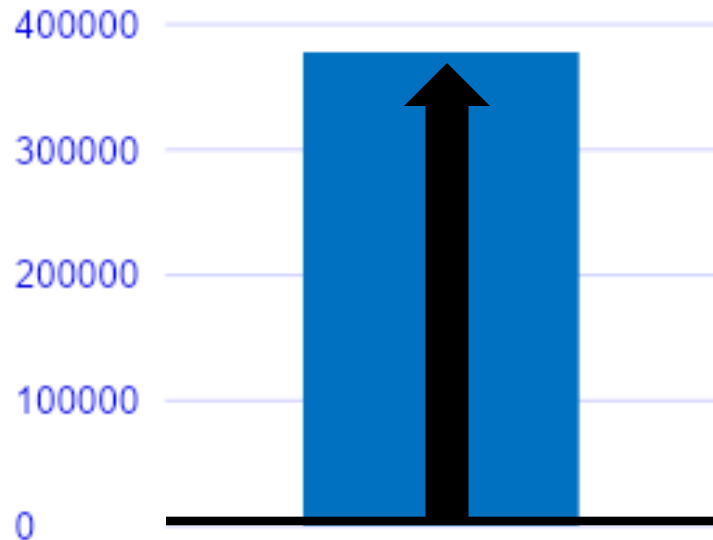
Résultats de l'analyse climat-énergie du projet autoroutier de contournement ouest de Montpellier



L'étude d'impact du COM prévoit que sa mise en service augmente la consommation de carburant de 16 tonnes équivalent pétrole par jour

Émissions de CO2 estimée par les shifters¹, sur la base de l'augmentation des consommations de carburant prévue par la partie « énergie » de l'étude d'impact du COM²

**Tonnes de CO2 émises
entre 2028 et 2048
due à la mise en
service du COM**



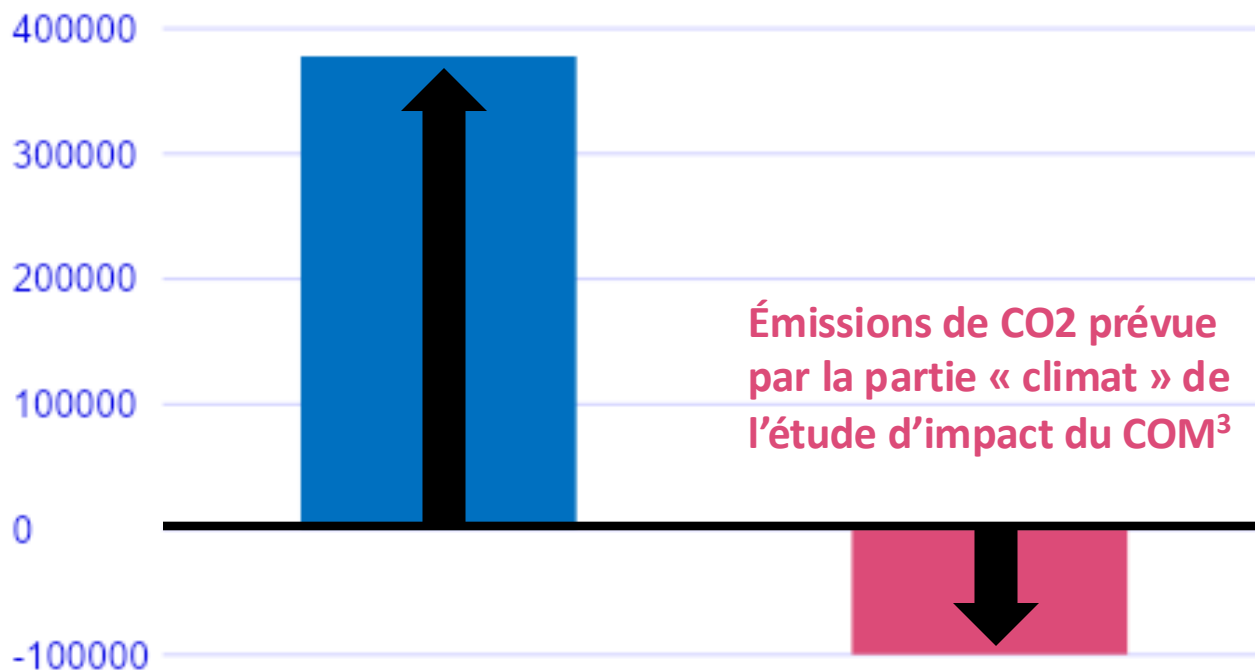
¹ Nouvelle analyse de l'impact du projet du COM sur le climat, The Shifters Languedoc-Roussillon, septembre 2024

² Consommation de carburant issues de p.387/422 de la pièce E de l'étude d'impact du COM

Paradoxalement... l'étude d'impact prévoit également que la mise en service du COM diminue les émissions de CO2

Émissions de CO2 estimée par les shifters¹, sur la base de l'augmentation des consommations de carburant prévue par la partie « énergie » de l'étude d'impact du COM²

**Tonnes de CO2 émises
entre 2028 et 2048
due à la mise en
service du COM**



Émissions de CO2 prévue
par la partie « climat » de
l'étude d'impact du COM³

¹ Nouvelle analyse de l'impact du projet du COM sur le climat, The Shifters Languedoc-Roussillon, septembre 2024

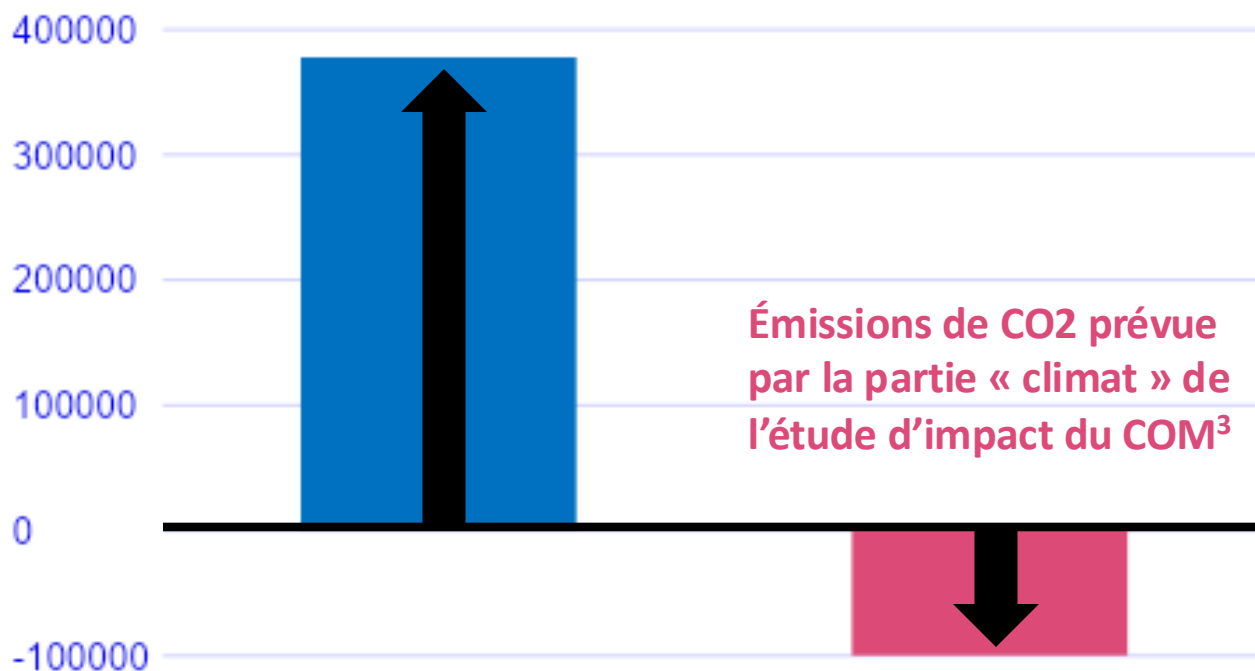
² Consommation de carburant issues de p.387/422 de la pièce E de l'étude d'impact du COM

³ Émissions de CO2 issue de la p.374/422 de la pièce E de l'étude d'impact du COM

Paradoxalement... l'étude d'impact prévoit également que la mise en service du COM diminue les émissions de CO2

Émissions de CO2 estimée par les shifters¹, sur la base de l'augmentation des consommations de carburant prévue par la partie « énergie » de l'étude d'impact du COM²

Tonnes de CO2 émises entre 2028 et 2048 due à la mise en service du COM



- Comment expliquer une baisse des émissions de CO2 et une hausse des consommations de carburant ?
- Comment est justifiée cette prévision de baisse des émissions de CO2 ?

« entachée de fortes incertitudes qui pourrait tout aussi bien être une hausse »⁴



Autorité environnementale

¹ Nouvelle analyse de l'impact du projet du COM sur le climat, The Shifters Languedoc-Roussillon, septembre 2024

² Consommation de carburant issues de p.387/422 de la pièce E de l'étude d'impact du COM

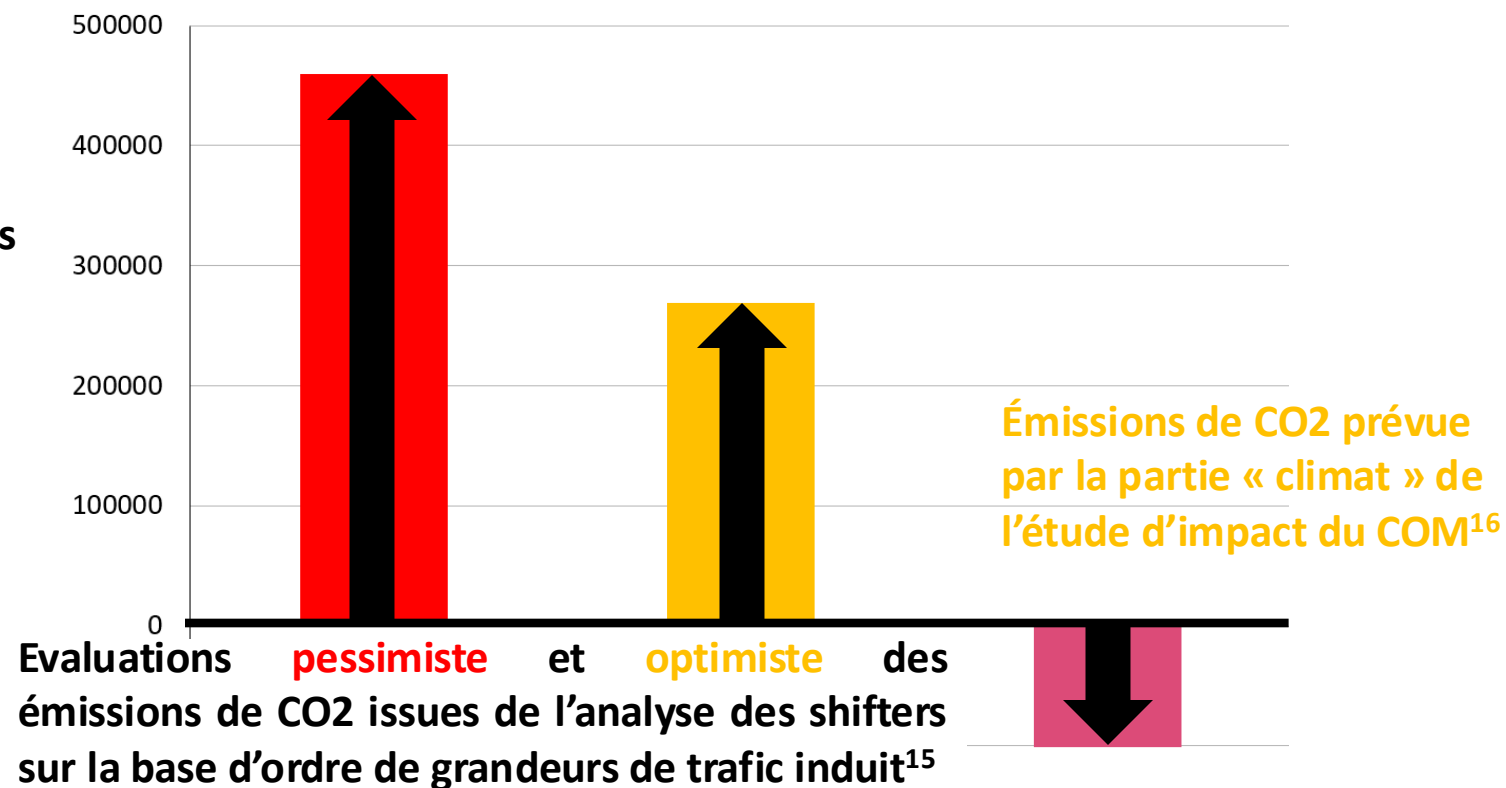
³ Émissions de CO2 issue de la p.374/422 de la pièce E de l'étude d'impact du COM

⁴ Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le COM - n°2019-94

Dans quelle proportion l'impact climatique du COM pourrait être sous estimé ?

- l'étude d'impact du COM, le modèle utilisé "ne permet pas de calculer l'induction de trafic"¹³

Tonnes de CO2 émises
entre 2028 et 2048
due à la mise en
service du COM



¹⁴ p. 72/88 de la pièce F de l'étude d'impact du COM

¹⁵ Bilan d'émissions de gaz à effet de serre du COM, The Shifters Languedoc-Roussillon, Décembre 2023

¹⁶ Émissions de CO2 issue de la p.374/422 de la pièce E de l'étude d'impact du COM

Effet global sur le réseau routier

- Fluidité du trafic sur le COM, pendant quelques années. Mais congestions reportées (en pire) sur l'A709, et aussi sur l'A750.
- Les voies et ronds-points de raccordement à l'A709 vont souffrir de phénomènes de saturation accrue.
- Le dossier n'évoque pas de possibles impacts cumulés avec le LIEN (Liaison Intercantonale d'Evitement Nord de Montpellier). Pourtant, les effets du LIEN et du COM se cumuleront pour redistribuer et modifier globalement la circulation routière autour de Montpellier.
- Le trafic local pendulaire arrivant de l'ouest (Cournonterral, Pignan, Lavérune), sur la M613 (axe MPL-Fabrègues) et arrivant du sud (Sète) continuera d'éviter le COM pour se déverser dans SdJV.

Effet sur les transports collectifs



→ Le COM, c'est un maillon essentiel dans un nouveau système multimodal.

L'intermodalité ne fonctionne pas sur le territoire montpelliérain et son aire urbaine : on se situe à 3,5% de part d'utilisation de l'intermodalité, bien en deçà des autres métropoles françaises. Cela ne va pas s'améliorer avec un **barreau autoroutier surdimensionné** comme support du **SERM**.

Au lieu de Pôles d'Échange Multimodaux, nous allons avoir de simples parkings d'échange, **sous-dimensionnés** pour les mobilités d'aujourd'hui, et encore plus pour celles du futur.



Le maillage de transports collectifs par **bus sur bandes d'arrêt d'urgence élargies** où les bus seront autorisés à circuler **ne sera pas une alternative performante** (temps d'échange trop longs, cheminements piétons traversant des voies routières chargées). Au contraire, l'ajout d'espace pour la voiture va renforcer l'accessibilité routière et donc la dépendance à l'automobile

Avec un bus à haut de service chaque 20 minutes et la rupture de charge du au caractère autoroutier du projet, l'intermodalité proposée est loin d'être performante !

De plus, la ligne de TC, ne franchira pas l'A9 pour desservir les grandes zones d'activités le long de la M612 (bientôt 3000 emplois), et rejoindre la **future station RER de Villeneuve-lès-M.**, **nœud RER important de la ligne Sète-Montpellier-Nîmes**, et principal axe du SERM.

Un projet contre-courant au national

- En contradiction avec **Loi européenne sur le climat 2021 (neutralité climatique d'ici 2050)**

- **Loi TECV août 2015**

- En contradiction avec la SNBC

- Pas d'incitations à l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail, facilitation du covoiturage,

Sobriété d'usage
(moins de voyageurs-kms)

Sobriété de substitution
(transfert modal vers des modes moins émetteurs)

Sobriété dimensionnelle
(vers des véhicules adaptés aux déplacements)

Sobriété collaborative
(partage de services énergétiques)

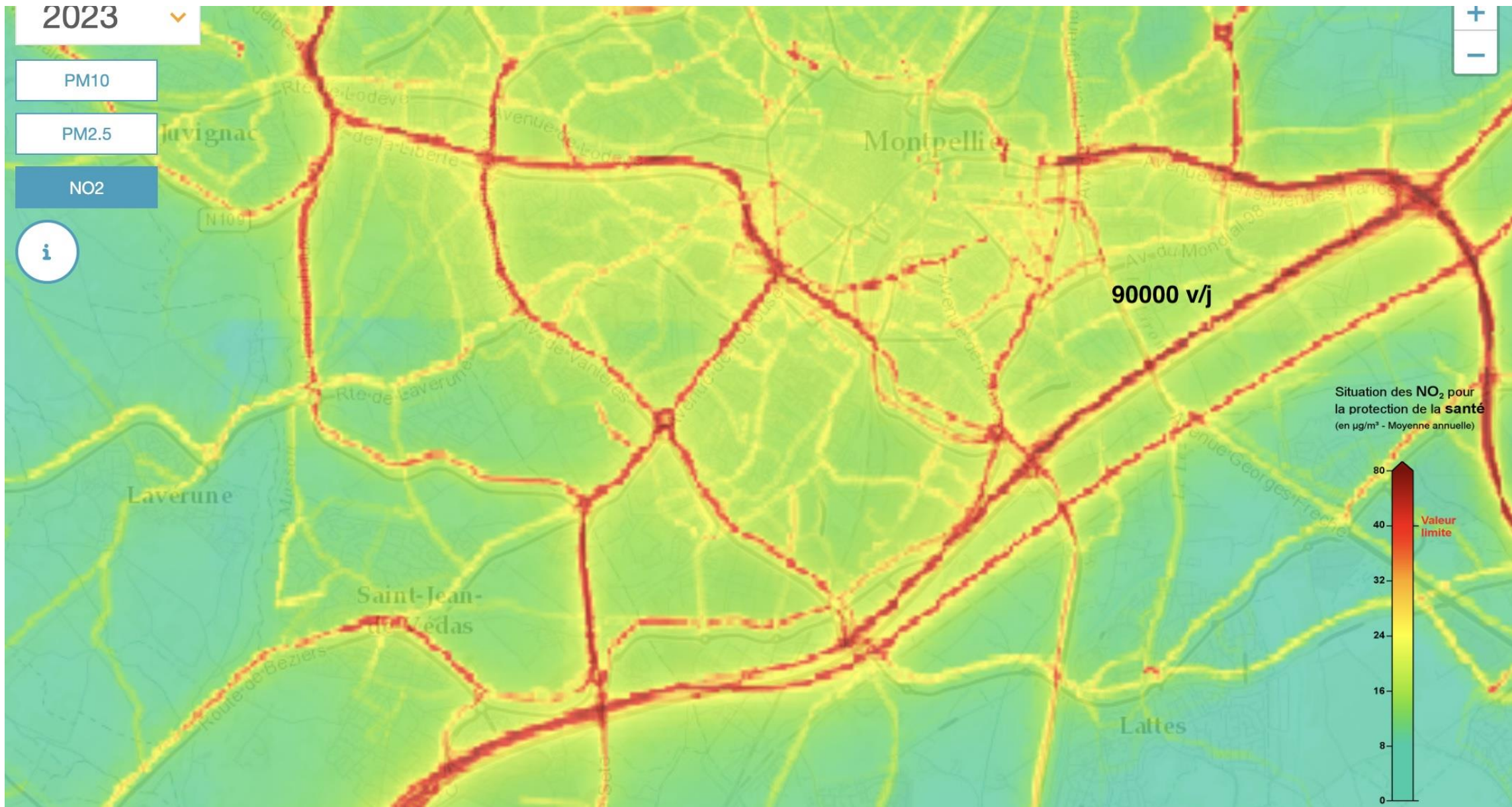
Vers des véhicules moins émetteurs de CO₂ (dimension technologique)

- **Loi LOM décembre 2019**

- Peu de développement des mobilités actives et partagées

- **Loi Climat et Résilience août 2021**

- Le COM n'est pas inclus dans la ZFE-m...
- Ni dans le ZAN (projets d'envergure nationale/européenne d'intérêt général majeur)

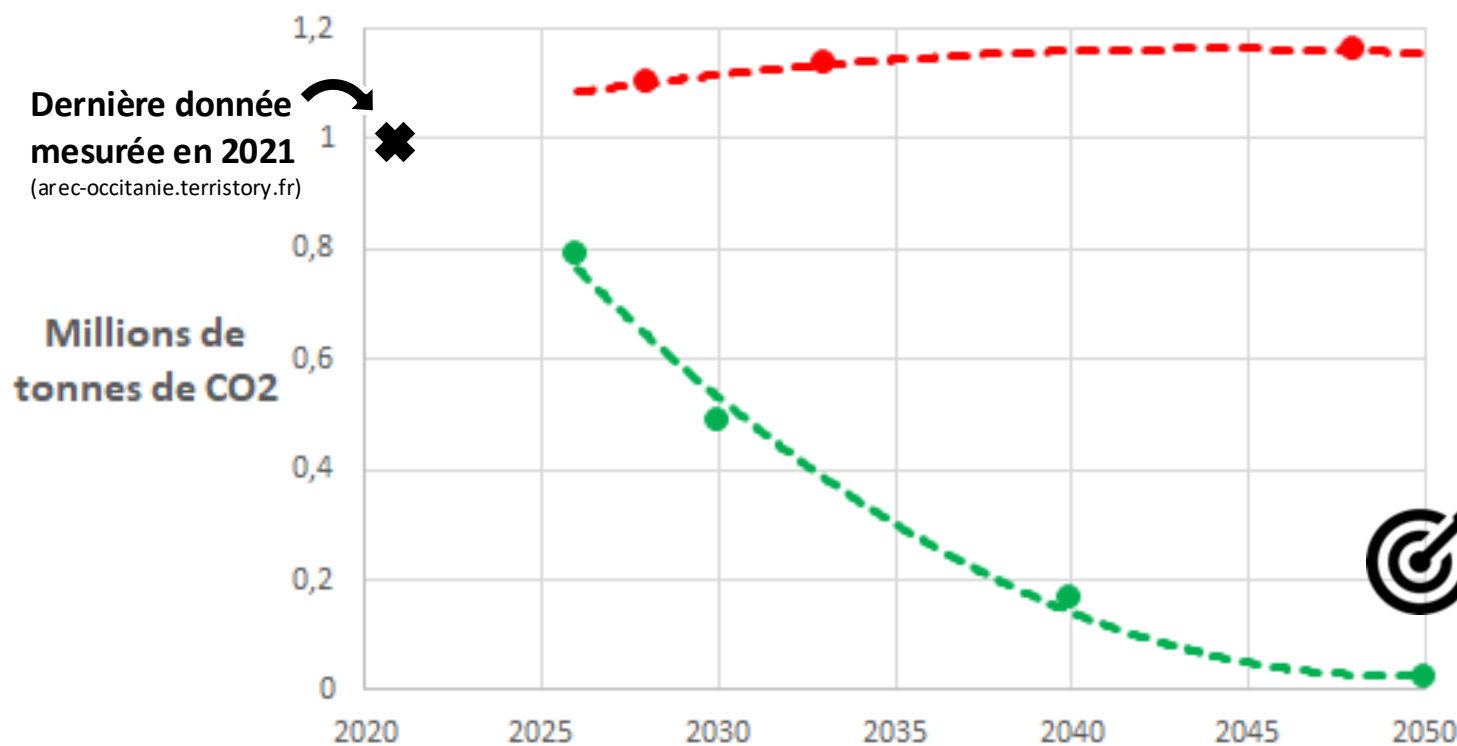


Pollution la DUP prévoit un **triplement** du trafic

Source: Atmo

La trajectoire climatique de l'étude d'impact du COM est incompatible avec les objectifs que la métropole s'est fixée

Émissions annuelles prévues pour les transports routiers, en équivalent CO2 pour le territoire de la métropole de Montpellier:



Émissions de CO2 des transports issus de l'étude d'impact du COM¹



objectif de neutralité carbone tous secteurs confondus²

Objectifs d'émissions de CO2 des transport fixées par la métropole²



¹ Émissions de CO2 équivalent, issues de la p.374/422 de la pièce E de l'étude d'impact du COM

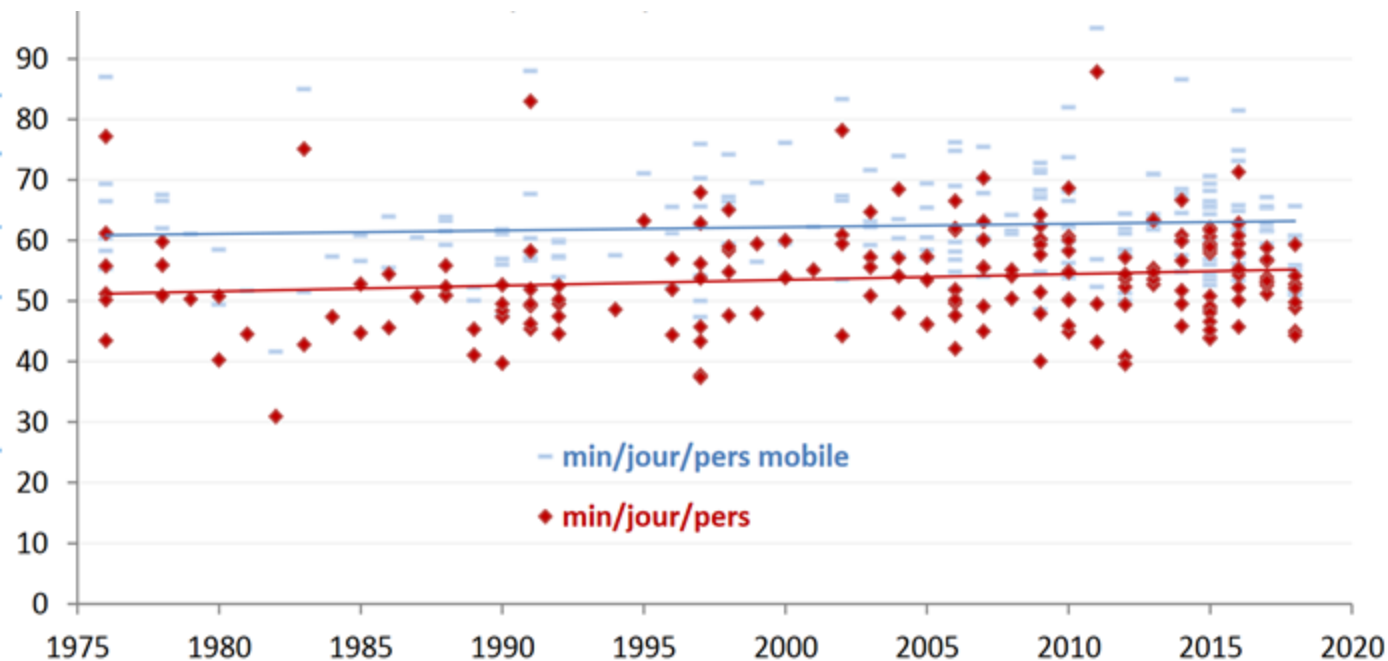
² Émissions de CO2 équivalent, issues de la p. 33 de la Stratégie du PCAET de la métropole de Montpellier

Les émissions de CO2 du COM ont été sous estimées car construire des routes ne réduit pas le temps de trajet quotidien

La baisse des émissions prévue pour le COM est justifiée comme étant :

➡ « essentiellement liée aux gains de temps de parcours »⁵

Temps de transport quotidien en France (minutes par jour et par personne)



Temps de déplacement par jour (hors week-end), par personne de 5 ans et plus, issus de 190 enquêtes ménages-déplacements (EMD) entre 1976 et 2018 (67 agglomérations françaises)⁶

On observe que le temps de transport est stable depuis 50 ans en France

⁵ Émissions de CO2 issue de la p.374/422 de la pièce E de l'étude d'impact du COM

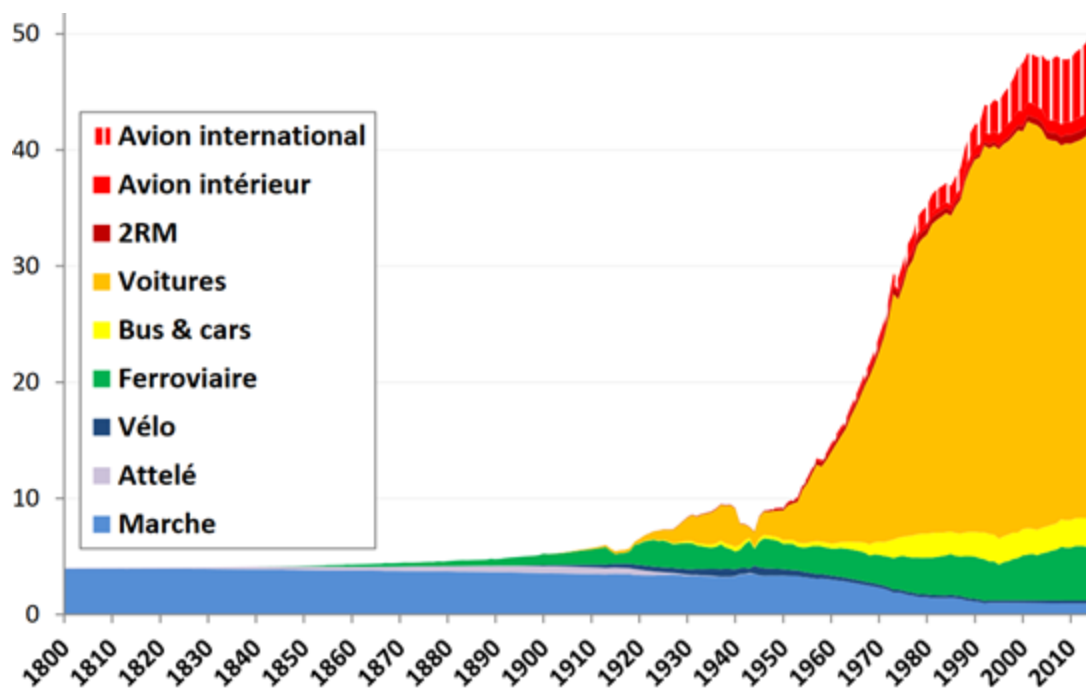
⁶ Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement. Institut Polytechnique de Paris, 2020. Français Aurélien Bigo.

Les émissions de CO2 du COM ont été sous estimées car construire des routes augmente les déplacements

La baisse des émissions prévue grâce au COM est justifiée grâce à un gain de temps :

➡ **“du fait de la réduction des distances parcourues”** ⁷

Nombre de kilomètres parcourus par jour et par personne en France



Estimation du nombre de km par jour et par personne en France (2RM = deux-roues motorisés ; Voitures comprend aussi les VUL)⁸

On observe que les distances parcourues en voiture ont fortement augmentées en France

⁷ Émissions de CO2 issue de la p.225/422 de la pièce E de l'étude d'impact du COM

⁸ Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement. Institut Polytechnique de Paris, 2020. Français Aurélien Bigo.

L'évaluation socio économique du COM, est-elle objective ou politique ?

Gains	Me 2015	Part (%)
Gains de temps	691,32	86,1308
Utilisation des véhicules	59,89	7,46163
Sécurité	26,04	3,24429
Effet de serre	24,44	3,04495
Nuisances sonores	0,95	0,11836
Total	802,64	100
Pertes	Me 2015	Part (%)
Investissement	171,99	75,1081
Grosses réparations	2,53	1,10485
Exploit. et maint.	4,85	2,118
Recettes fiscales	23,74	10,3673
Pollution locale	25,88	11,3018
Total	228,99	100
ESE projet	573,65	

Valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique

Version du 03 mai 2019

Cette fiche présente les valeurs de référence (tutélaires) à appliquer pour les composantes de la VAN-SE à calculer systématiquement.
Les valeurs sont présentées en €₂₀₁₅ pour l'année 2015.

1. Gains de temps : valeurs du temps de référence

a) Transport de voyageurs

En milieu urbain, tous modes (en €₂₀₁₅/h par voyageur en 2015)

Motif du déplacement	France entière	Île-de-France
Professionnel	18,6	23,7
Domicile-travail/études/garderie	10,6	13,4
Autres (achat, soin, visites, loisir, tourisme, etc.)	7,2	9,3
Sans détail du motif	8,4	11,4



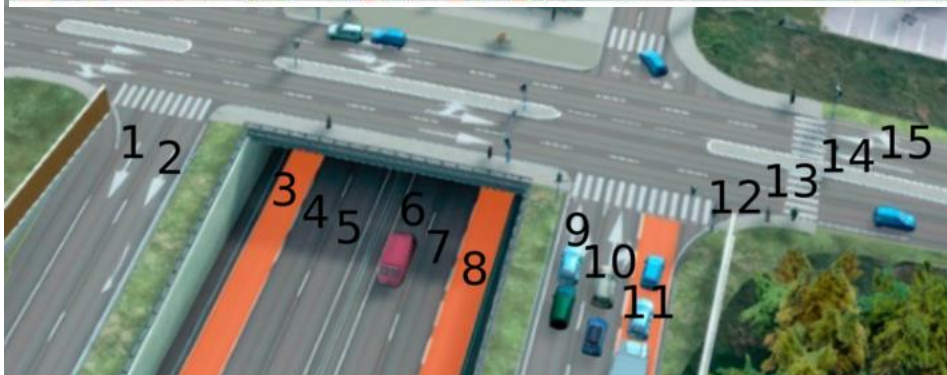
Autorité environnementale



Section Nord 1700 m	Section Centre 2630 m	Section Sud 1700 m
------------------------	--------------------------	-----------------------



- Requalification de la RM132 actuelle déjà à 2x2 voies et aménagement d'une bande d'arrêt d'urgence circulaire par les transports en commun.
- Mise à 2x2 voies de la RM132E2 actuelle et aménagement d'une bande d'arrêt d'urgence circulaire par les transports en commun.
- Axe à 2x2 voies en tranchée ouverte, sur environ 1 km, bordé de contre-allées et aménagement d'une bande d'arrêt d'urgence circulaire

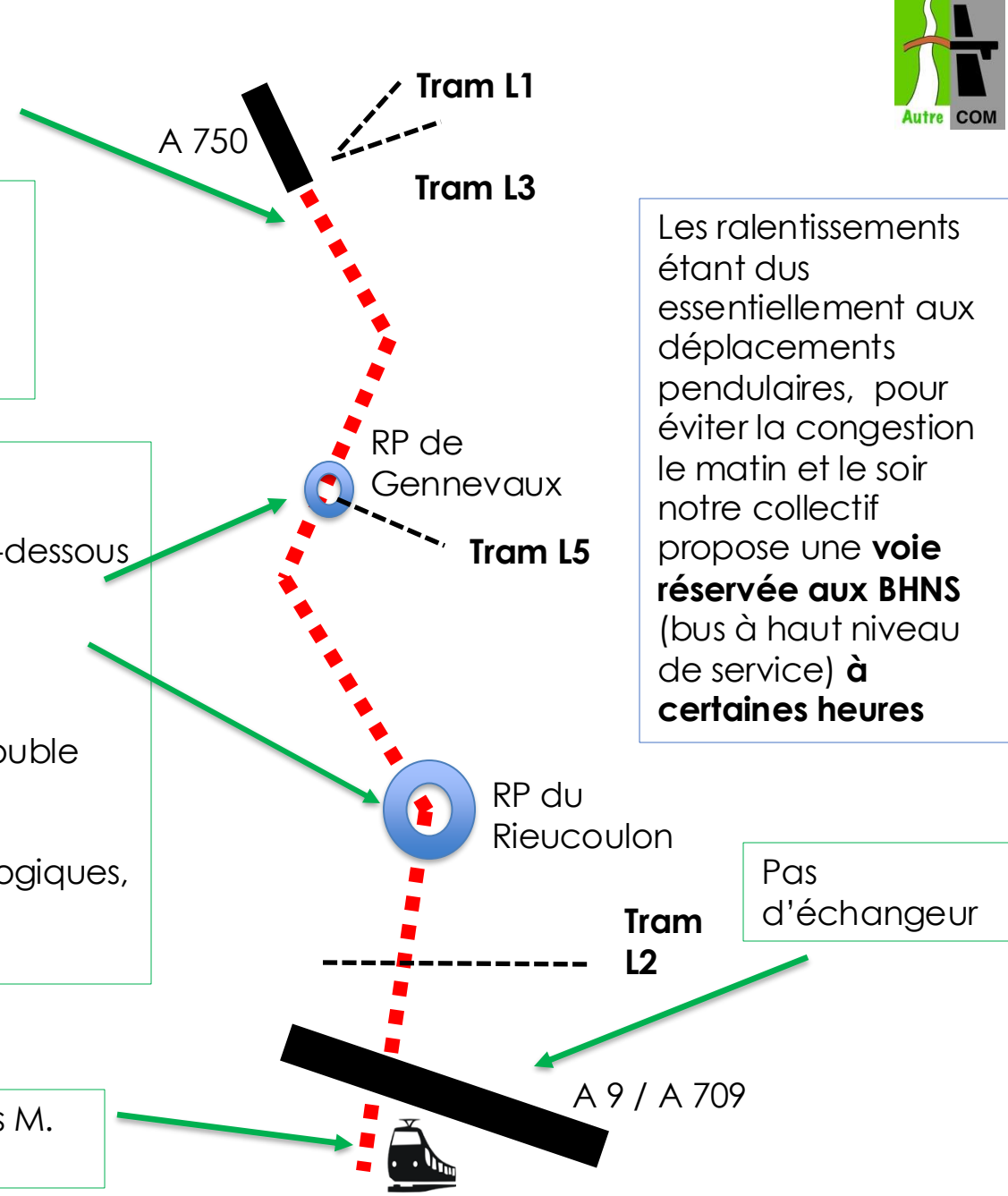


Pas d'échangeur

Des parkings d'échanges modaux (PEM) pour assurer l'intermodalité

Voirie à 70 km/h
Passages dessus-dessous au giratoires de Rieucoulon et Gennevaux
Piste cyclable double sens, N/S
Continuités écologiques, passages piétons/cyclistes

Vers Villeneuve les M. (TER)



Les ralentissements étant dus essentiellement aux déplacements pendulaires, pour éviter la congestion le matin et le soir notre collectif propose une **voie réservée aux BHNS** (bus à haut niveau de service) à **certaines heures**

Diminuer la circulation est possible sans aménagement routier : l'exemple du trafic parisien divisé par 2 en 20 ans

Le phénomène opposé au trafic induit : l'évaporation du trafic

Évolution annuelle de la circulation dans Paris intra-muros sur le réseau instrumenté*

Véhicules
kilomètres par heure
entre 7h00 et 21 h00
ramenés au km

