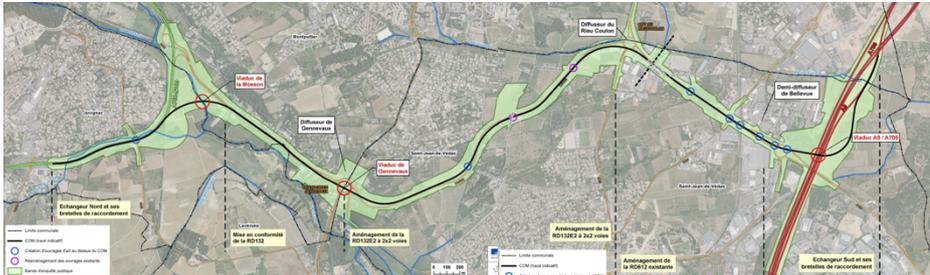


Le Contournement Ouest de Montpellier (COM)

Le projet de COM est une **liaison à caractère autoroutier de 6 km** entre l'A750 et l'A709 traversant du nord au sud l'ouest de Montpellier et Saint-Jean-de-Védas.



Sur 1,7 km des 6 km du projet, l'emprise au sol prévue par la DREAL pour ce projet irait jusqu'à 8 voies plus 2 bandes d'arrêt d'urgence.



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'A75 à l'A9 (via l'A750 et l'A709) et fluidifier le trafic sur l'ouest de Montpellier. **Le début des travaux est prévu en 2025-2026** pour une livraison en 2029-2030.

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**.

Il est démontré que les automobilistes réinvestissent les gains de temps, liés à la vitesse, dans l'allongement des distances parcourues. Et ces trajets allongés entraînent à la fois croissance des consommations énergétiques, émissions de GES, et étalement urbain. Or, **les gains de temps supposés permis par le COM, déjà très limités, ne prennent pas en compte le trafic induit**, absent dans l'analyse socio-économique. Le prendre en compte déconstruit tout l'édifice de valorisation économique du projet.

Notamment, une récente étude des Shifters¹ a montré que la non-prise en compte du trafic induit conduit à des résultats contre-intuitifs : selon l'étude d'impact le COM serait un puits de pollution en diminuant les émissions de CO2 dues au trafic de -102 800 tonnes de CO2 en 20 ans. **Or, la contre-étude des Shifters² montre une hausse des émissions associées au COM d'au moins 269 000 tonnes de CO2 sur la même période. Sans parler de la construction des infrastructures, qui produirait 126 000 tonnes de CO2 supplémentaires.** D'autres contre-expertises en cours montrent clairement que plusieurs résultats présentés dans l'enquête publique sont entachés de larges fourchettes d'incertitude ou d'erreurs.

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 A709³.** Les deux objectifs du COM (fluidification du trafic

¹ <https://www.theshifters.org/>

² <https://drive.proton.me/urls/DKCN20756W#vxW1AVLbhcik>

³ *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 de gros véhicules en transit.*

local + liaison autoroutière) **sont donc incompatibles**, et les montpellierains qui espèrent une diminution de leur temps de trajet seront déçus comme dans le cas du dédoublement de la A9.

La Déclaration d'Utilité Publique est également fragilisée par l'absence de prise en compte effective des réserves du commissaire enquêteur, pourtant essentielles :

- La présentation d'une étude pour une alternative du projet limitée à 70 km/h. Aucune réponse n'a été rendue publique à ce jour.
- La garantie du financement du projet.

Ce dernier point est de taille, car l'historique du financement du projet ressemble à un feuillet. Depuis le désengagement économique des collectivités locales, en 2015 le projet a été repris en main par la DREAL, dans le cadre du CPER (Contrat de Plan État-Région). Puis, en janvier 2022, un **avenant à la concession autoroutière de Vinci-ASF** devait financer la construction et l'exploitation des ouvrages via un financement basé sur une hausse des tarifs de péage sur l'ensemble du périmètre du contrat ASF. L'ART, dans un avis datant du 28 octobre 2021, avait clairement affirmé que le financement envisagé était contraire au droit du péage⁴. Ce qui a été confirmé par le Conseil d'État le 27 janvier 2023, dans une décision qui a balayé le montage prévu⁵ dans le 18ème avenant à la convention passée entre l'État et la Société ASF. Selon l'ART, les seules façons légales de financer cet ouvrage sont le financement public ou une mise à péage.

Depuis janvier 2023, l'État et VINCI essaient de trouver une façon légale de financer le COM ; l'État a proposé en décembre 2023 un nouvel avenant à la concession autoroutière de Vinci-ASF. L'avis de l'ART sur ce deuxième avenant est apparu le 5 décembre 2023 et il est très clair : le nouveau montage de financement basé sur une hausse des tarifs de péage autour de Montpellier reste injuste car **86% des trajets qui financeront le COM ne l'emprunteront pas**. De plus, le rayon et la durée de hausse de péages envisagés causeront des hausses de prix très importantes pour les usagers de l'A9 qui auraient le malheur de s'approcher un peu trop de Montpellier.

Même si l'avis de l'ART contient des suggestions pour essayer de limiter la casse et être le moins injustes possible, le message le plus important de cet avis est le suivant : les recommandations faites par l'ART en 2021 n'ont pas été suivies, **le financement reste illégal et les prix surévalués**.

Concernant ce deuxième point, l'enquête publique indique que le coût prévisionnel du COM est d'environ 237 millions d'euros HT soit 278 millions d'euros TTC en euros 2018.

Or, VINCI **Autoroute a prévu de collecter via des augmentations de péage des recettes de 344,2 millions d'euros HT** actualisées au 31 décembre 2024 pour financer le COM. Dans son avis de 2021, l'ART avait déjà pointé du doigt des dépenses à contrôler et maîtriser pour éviter aux usagers de payer le prix fort

- *L'Autorité relève, pour les postes à fort enjeu financier [...] que les prix sont **globalement surestimés**. [...] les **prix unitaires semblent majorés sur tous les postes étudiés** [...]*
- *Il est de l'intérêt du concédant et de la collectivité qu'il représente que les modifications de programme fassent l'objet d'un **contrôle extérieur complet et formalisé**.*

Les surestimations systématiques sont tellement notables qu'elles méritent un encadré à part dans le rapport de l'ART sur l'économie des concessions autoroutières de janvier 2023⁶ :

- *L'Autorité estimait que **les coûts prévisionnels n'étaient pas optimisés et pouvaient vraisemblablement être réduits de plus de 11 %**.*
- *[...] l'Autorité a relevé des écarts notables à l'échelle des grands postes de coûts (23 % pour le poste aménagements environnementaux, 5 % pour le poste ouvrages d'art), ainsi que des écarts*

⁴ https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2021/11/avis-2021-056-com_vnc.pdf

⁵ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045083111>

⁶ Voir encadré 4 p.46 du rapport disponible à cette adresse : https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2023/01/0431-22_art_rap-eco-grl-22.pdf

parfois très importants à l'échelle d'une prestation (61 % pour les écrans acoustiques, 15 % et 18 % pour deux ouvrages d'art non courants, etc.).

- **Les prévisions de coûts retenues par les parties pour établir le projet d'avenant n'ont pas été établies en fonction d'un scénario « moyen », mais en fonction d'un scénario défavorable, dans lequel de nombreux surcoûts se réaliseraient.**

Il est aussi important de rappeler que lorsque les travaux réalisés sont beaucoup moins coûteux que prévu, **le trop-perçu n'est pas toujours remboursé**. Ce fut le cas par exemple pour l'échangeur Borderouge, ce qui a poussé la Région Occitanie à se retirer du financement de la Jonction Est de Toulouse⁷.

En plus des marges comme AMO (Assistance à maîtrise d'ouvrage) et MOE (Maîtrise d'œuvre), **l'enjeu financier pour VINCI Autoroute sur le COM est de taille !** On comprend mieux la publicité persistante sur les journaux locaux.

Aux usagers de l'A9 maintenant de présenter un recours au Conseil d'État pour contester le nouveau financement ! Le financement du COM est loin d'être sur la bonne voie.

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, dont 24 ha de très bonnes terres agricoles.
- Destruction d'habitats d'espèces protégées, ou menacées.
- Destruction de végétation remarquable dont 6 ha de boisements classés.
- Dégradation de la qualité de l'air avec augmentation des concentrations en particules fines et de dioxyde d'azote (NO₂), apparemment sous-évaluée.
- Augmentation des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), liée en particulier au transit accru de poids-lourds, et à l'urbanisation induite.
- Altération de paysages remarquables et d'un tronçon de la Ceinture Verte de la grande ville, espace essentiel de respiration à préserver, et le cloisonnement renforcé du territoire avec ses ruptures de continuité écologique conduisant à une régression de la biodiversité.
- Risque accru d'inondation par entraves additionnelles à la circulation des eaux.

Ces raisons mènent notre groupement d'associations AutreCOM 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**. **Ce projet des années 1995 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**. On peut même penser à la réalisation d'une étoile ferroviaire autour de Montpellier pour les plus grandes distances.

Miser sur le tout voiture dans un contexte social complexe (inflation, ZFE à venir, dépendance à la voiture et ses coûts) **peut mener à terme à une situation explosive**. **La contestation du projet**, déjà présente lors de l'enquête publique (> 40% d'avis opposés au projet), **augmente chaque jour**, au fur et à mesure que la population découvre le projet (selon un sondage commandité par VINCI, seulement 35% de sondés déclarent connaître le projet) et ses effets rebonds.

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 (ralentisseurs dans les giratoires), le développement des transports collectifs et le report modal, ce qui permettrait le rattrapage des retards gigantesques en matière de

⁷https://actu.fr/occitanie/toulouse_31555/toulouse-le-projet-d-echangeur-a-l-est-du-peripherique-est-maintenu-malgre-le-retrait-de-la-region_39603689.html

transport en commun maillant le périurbain et l'aire d'attractivité de Montpellier. **Nos associations proposent un projet de mobilité à l'ouest de Montpellier avec une maîtrise d'ouvrage prise en charge par les institutions locales et non par un acteur privé. Notre projet 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.

Il est impossible de favoriser l'intermodalité en construisant de nouvelles routes plus capacitaires : plus on construit de routes, plus celles-ci amènent de nouvelles voitures/camions qui ne passaient pas par-là auparavant. **Les projets autoroutiers et les transports collectifs sont en concurrence.** Si on ne réalise pas en priorité des transports collectifs rapides et attractifs, avec des intermodalités performantes, et un maillage efficace des réseaux, **nous perdons la bataille du réchauffement climatique.** C'est dans ce sens que les mobilités à l'ouest de Montpellier doivent être repensées avec le COM. Les transports et déplacements routiers, malgré les efforts réussis de réduction du trafic en centre-ville, restent le premier poste d'émission de GES à l'origine du réchauffement climatique. Celui-ci n'attend pas, et la France a déjà pris beaucoup de retard par rapport aux objectifs fixés suite aux accords de Paris de 2015 !

De mauvais choix seraient très lourds de conséquences pour la métropole de Montpellier. Pour éviter cela, notre collectif utilisera tous les moyens juridiques à sa disposition pour arrêter le projet. Prochaine action en justice en février 2024.

Le Collectif AutreCOM

<https://autrecom.jimdosite.com/>
Contact : Celine Scornavacca 07 70 11 94 45
autrecom34@protonmail.com