

Enquête publique sur le Contournement Ouest de Montpellier (COM)

Saint Jean de Védas, le 13 août 2025

Après avoir pris connaissance des arguments en présence, je vous fais part de mon opposition au projet de COM dans sa forme actuelle, et de propositions alternatives.

• **I/ Etat des lieux**

Si le projet de COM répond à une attente de court terme des automobilistes en transit sur l'axe routier reliant A75 / A9 / A709, sa mise en œuvre en l'état achèverait de bouleverser l'environnement naturel et les équilibres de la ville de Saint de Védas.

1/ Une densification urbaine subie

Présentée comme l'une des villes les plus attractives de l'ouest de Montpellier où s'implantent les nouveaux arrivants¹, Saint Jean de Védas a en effet vu sa population croître de façon continue (65% en 20 ans), devenant la 5^{ème} ville de la Métropole, et la 10^{ème} du département en nombre d'habitants. Ainsi l'arrivée des nouveaux habitants de la ZAC de la Roque Fraisse porte à estimer la population de Saint Jean de Védas à 16 000 habitants.

Si la ligne 2 et la future ligne 5 du Tramway sont des alternatives à la voiture, force est d'observer qu'elles n'affectent que très partiellement son usage quotidien par les védasiens comme par les habitants d'autres villes de l'ouest de la Métropole. De ce fait, ce sont plus de 26 000 véhicules qui traversent quotidiennement l'axe Est Ouest de la M613 à Saint Jean de Védas (Route de Béziers), pour qui la mise en service du COM sera sans effet.

De surcroit, le PLUi, voté par le Métropole le 16 juillet 2025, a validé le principe selon lequel les lignes de tramway et des pôles de bus, seront l'axe autour duquel la densité sera la norme (*Immeubles de cinq à huit niveaux maximum, Terrasses végétalisées obligatoires, Stationnement mutualisé pour réduire les emprises*).

Ainsi, loin d'alléger la pression foncière et de fluidifier le transport des personnes, les lignes de Tramway sont le support de nouvelles urbanisations qui accroîtront la démographie et la densification immobilière de Saint Jean de Védas et de ses environs immédiats, compromettant par avance les progrès induits par ces mobilités.

2/ Saint Jean de Védas – « Hub » routier

Le rond-point de la Place de l'Europe à Saint Jean de Védas est devenu en 2017 le point d'entrée et de sortie de l'A709. Une vue aérienne permet d'apprécier la densité actuelle des infrastructures A9 / A709 et de la ligne ferroviaire existante :



Si la mise en service de l'A709 visait à répondre à l'afflux de véhicules sur le tronçon Saint Jean de Védas / Vendargues, force est de constater que le temps de trajet se trouve accru aux heures de pointes par les encombrements aux entrées de Saint Jean de Védas, Ouest, Sud et Est de Montpellier, les bandes d'arrêt d'urgence servant quotidiennement d'aires d'arrêt des véhicules avec des risques considérables d'accident.

¹ Midi Libre du 28/12/2023 « Démographie : l'ouest de la métropole montpelliéraine attire les nouveaux arrivants »

Cet échec du projet métropolitain destiné à refouler le trafic routier de transit vers l'extérieur de la ville centre, est notamment explicable par :

- ⇒ L'emprunt massif de l'A709, notamment à l'entrée / sortie de Saint Jean de Védas ;
- ⇒ L'éloignement persistant entre le lieu de résidence de nombreux automobilistes (sur la périphérie proche et lointaine de Montpellier), et leur lieu de travail (situés à Montpellier intra-muros ou sur les secteurs Nord et Est de la ville) ;
- ⇒ La mise en service concomitante par la ville de Montpellier de nombreuses pistes cyclables, celles-ci nécessitant le rétrécissement voire la condamnation à la circulation automobile d'axes entiers ce qui, jusqu'à lors, permettaient de la fluidifier.

De fait, le projet de COM présenté ne réduira pas durablement les congestions routières, et aura, bien au contraire, un impact négatif sur la métropole de Montpellier.

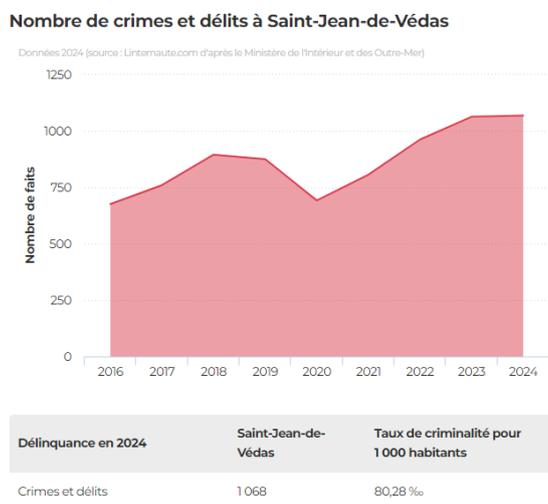
L'Utilité Publique du projet présenté repose essentiellement sur des gains de temps pour les usagers des itinéraires passant par le COM à hauteur de 3 %, soit quelques minutes à peine.

Or, 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 ce trafic induit supplémentaire, dont l'absence dans l'analyse socio-économique discrédite tout l'édifice de valorisation économique du projet.

Ainsi, la démonstration est faite que la création d'un nouvel axe de circulation n'a pas pour effet de décongestionner le trafic automobile, mais de créer au contraire un « *appel d'air* » qui neutralise les effets positifs escomptés.

3/ Densification urbaine et sécurité

La Ville de Saint Jean de Védas a enregistré une augmentation constante de la délinquance sur la période 2016 – 2024 :



La ville affiche en 2024 un taux de délinquance de **80,3 %** pour mille habitants².

Si la raison commande de ne pas corréler de façon simpliste densification urbaine et arrivée du tramway d'une part, et délinquance d'autre part, il reste que ces données chiffrées matérialisent une insécurité bien réelle dans un environnement urbain dont la densité et les orientations sont dictées par des acteurs publics extérieurs à la ville.

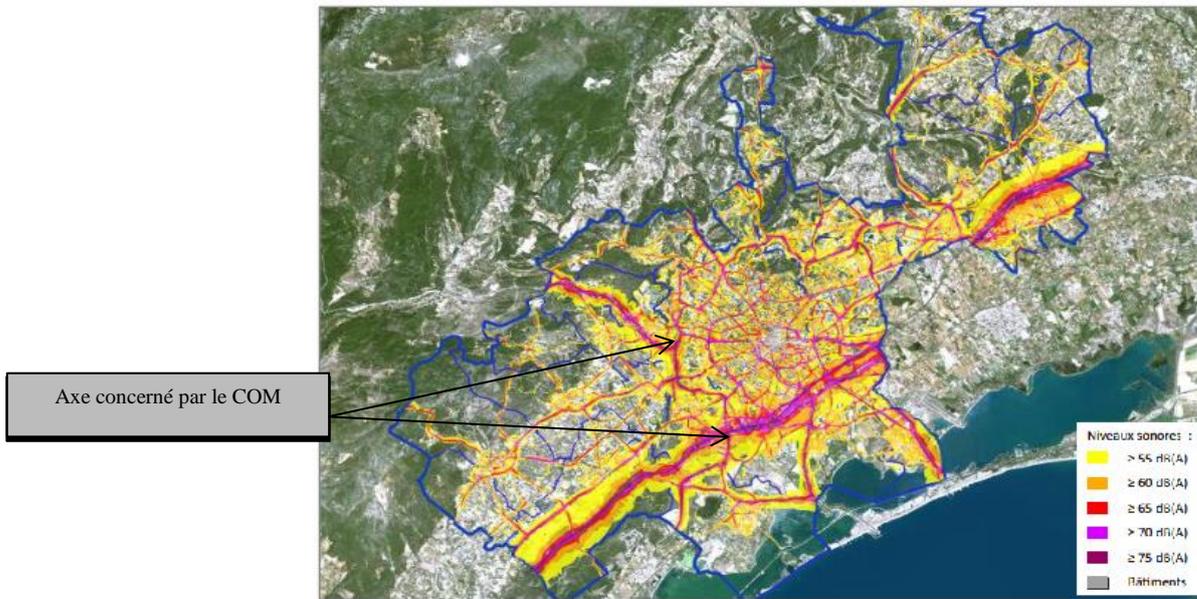
² Données 2024 en % de crimes et délits pour 1000 habitants pour certaines villes de l'ouest de la Métropole : Fabrègues 61,93 % - Lavérune 43,37% - Gignan 48,72% - Saint Georges d'Orques : 39,35 % - Pignan : 37,45% - Courmonterral : 33,85%

Dans ce contexte, l'arrivée du COM, présentée par la Préfecture, les élus et le Groupe VINCI, comme imminente et impérative, vient conforter un sentiment d'impuissance des électeurs dont les suffrages pourraient à nouveau se porter aux extrêmes.

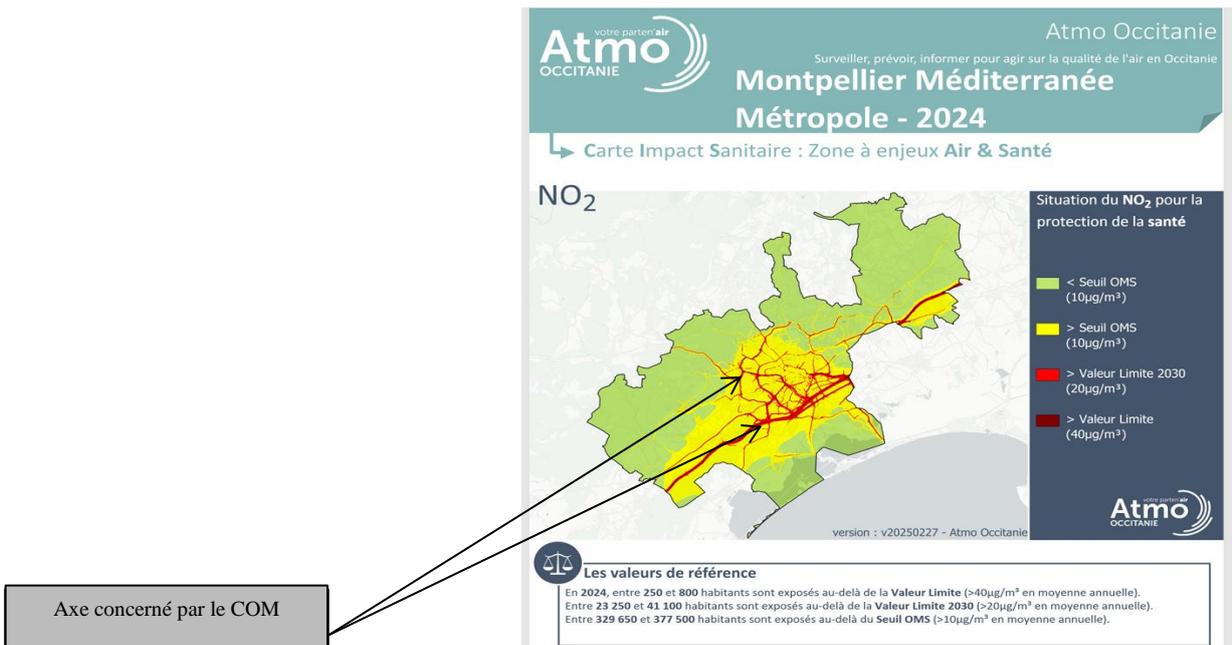
4/ Un environnement menacé

Les niveaux actuels de bruit sur le territoire de la Métropole documentés au PLUi 2025, viennent attester que les zones les plus exposées se concentrent dans l'ouest, et notamment sur l'axe A75 / M132 (Avenue Jouhaux) / M132E2 qui concerne en plein Saint Jean de Védas et le tracé du COM :

Niveaux de bruit sur le territoire de la Métropole (indicateur Iden – jour et nuit)
(source : carte stratégique du bruit – PPBE de la Métropole)



Cette carte recoupe celle de la pollution de l'air sur la Métropole de Montpellier, qui en l'état, expose Saint Jean de Védas aux seuils critiques de pollution au dioxyde d'azote³ :



³ [Montpellier Méditerranée Métropole : Carte Impact Sanitaire - zone à enjeux Air et Santé, 2024 | ATMO Occitanie](#)

Gageons que ces niveaux de bruits sur Saint Jean de Védas, seront également accrus par la mise en service de la future ligne LGV Montpellier – Perpignan, dont le tracé doublera au départ de Montpellier-Sud-de-France la ligne de chemin de fer existante, en empruntant les abords de la Gardiole (Saint Jean le Sec).

Ainsi, la liaison à caractère autoroutier de 6 kilomètres, traversant du nord au sud l'ouest de Montpellier et Saint-Jean-de-Védas, qui prévoit notamment :

- La transformation des routes métropolitaines actuelles en une voie à caractère autoroutier (2x2 voies + Bandes d'Arrêt d'Urgence, sans intersection avec la voirie locale) ;
- La création d'un nouvel échangeur Nord avec un viaduc de 300 mètres au-dessus des terres viticoles de l'Engarran et de la Mosson, avec bretelles de raccordement impactant l'ensemble de la végétation des berges d'un cours d'eau, lieu de transition entre le milieu aquatique et le milieu terrestre ;

aura pour effets :

- La destruction et l'imperméabilisation des sols ;
- La destruction d'habitats d'espèces protégées, ou menacées ;
- La destruction de végétation remarquable dont 6 ha de boisements classés ;
- La dégradation de la qualité de l'air avec augmentation des concentrations en particules fines et de dioxyde d'azote (NO₂), apparemment sous-évaluée (Cf. supra) ;
- L'augmentation des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), liée en particulier au transit accru de poids-lourds, et à l'urbanisation induite ;
- L'altération de paysages remarquables et d'un tronçon de la Ceinture Verte de Montpellier, espace essentiel de respiration à préserver ;
- Le cloisonnement renforcé du territoire avec ses ruptures de continuité écologique conduisant à une régression de la biodiversité ;
- Des risques accrus d'inondation par entraves additionnelles à la circulation des eaux.

L'arrivée du COM, qui est en l'état un barreau autoroutier de jonction entre l'A75 et l'A9, et non une voie de contournement de Montpellier, accroîtra la pollution sur Saint Jean de Védas sans résoudre de façon notable la densité du trafic routier qui ira croissante.

5/ Des travaux dont l'ampleur et la durée pénaliseront Saint Jean de Védas et les villes de l'ouest de Montpellier

Prévus pour durer 4 ans, de 2026 à 2030, les travaux du COM pénaliseront fortement les habitants de Saint de Védas et ceux des villes de l'ouest de Montpellier.

A/ La circulation automobile

Pour l'heure les automobilistes arrivant de Pignan, Courmonterral et des autres villes de l'ouest empruntent la route M5 qui aboutit au rond-point Gennevaux.

Placés dans l'impossibilité de traverser ce rond-point, beaucoup d'entre eux emprunteront la M132 « Route du Moulin », puis l'allée de la Marquerose et l'Allée Joseph Cambon à Saint Jean de Védas pour regagner la M613 et l'A709.

Ce déplacement inéluctable de la circulation de transit au sein même de la ville de Saint Jean de Védas accroîtra également celui déjà évoqué supra sur la Route de Béziers, et affectera la sécurité routière.

Aucune réponse ne semble avoir été apportée à l'aggravation bien prévisible de cette situation.

Cet enclavement affectera également le rond-point du Rieucoulon, et par suite les déplacements automobiles des résidents védasiens désireux de se rendre à Montpellier ou sur le nord de la métropole, qui n'auront pas d'autres choix que d'emprunter l'A709.

B/ Interruption Ligne 2 du Tramway

Le projet prévoit l'interruption pendant un an de la ligne 2 du tram entre Sabines et St Jean de Vedas pour permettre de creuser le passage des 10 voies du COM.

*

En conclusion de cet état des lieux, la Ville de Saint Jean de Védas est devenue le hub routier de l'ouest de la Métropole.

Elle supporte, plus que toute autre ville de l'ouest de Montpellier, violemment et sans pouvoir y échapper, les orientations des politiques publiques en matière de transport, qui consistent à y refouler, sans réel débat, de nouveaux habitants et les problèmes de mobilités qui s'ensuivent.

Ainsi, loin de n'être qu'un simple axe destiné à fluidifier la circulation de transit, le COM constitue en l'état une ligne de démarcation tangible, qui reflète une volonté délibérée de reléguer l'usage intensif de la voiture et le passage des poids lourds sur la Ville de Saint Jean de Védas, et d'en préserver à tout prix le chef-lieu, Montpellier.

Toute réflexion sur la mise en service du COM n'est donc pas dissociable d'un examen global de cet empilement de voies de circulations et de ses conséquences sociales et environnementales, faute de quoi, Saint Jean de Védas se bornera à n'être qu'un nœud routier invivable.

*

• II/ Quelles solutions

Je fais mienne les principales critiques émises sur ce projet qui est en l'état disproportionné, et propre à créer des problèmes durables, tant sur le plan humain, social et environnemental.

Rappelons que l'objectif premier recherché par les usagers de la route empruntant régulièrement la M132E2, est une fluidité du trafic automobile sur le tronçon de route compris entre les giratoires de Genevaux et du Rieucoulon, et d'éviter les encombrements nombreux sur ce secteur aux heures de pointe.

Si des ralentissements sont observés entre le rond-point du Rieucoulon et la route de Sète, ceux-ci sont de moins grande ampleur.

Dans cet esprit, les alternatives suivantes peuvent être envisagées.

- **Échangeur A750 (N109)/COM** : pas de nouvel ouvrage (viaduc), échangeur actuel maintenu. Étudier la possibilité de prolongation de voies réservées TC jusqu'au Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) Mosson (Tram L1 et L3) ;
- **2x2 voies conservées sur l'avenue Léon Jouhaux (D132), jusqu'au rond-point Maurice Genevaux** ;
- **Franchissement en dénivelé (2x1 voies) au rond-point Maurice Genevaux** : rond-point conservé, accès au Parking relais tram L5 en construction à défaut d'un vrai pôle d'échanges multimodaux (PEM) ;
- **Du rond-point Maurice Genevaux au rond-point du Rieucoulon (D132E2)** : Maintien de la route à double sens de circulation (2x1 voies), séparée par un terre-plein central comprenant des glissières de sécurité. Enfouissement de cet ouvrage et/ou pose de murs anti-bruit sur ce tronçon. Afin de réduire les inévitables pollutions sonores et olfactives, l'aménagement du tronçon Genevaux – Rieucoulon devra prévoir une vitesse limitée en raison de la proximité des résidences d'habitation des secteurs du Terral et de la Fermaude de la ville de Saint Jean de Védas principalement exposées ;
- **Franchissement en dénivelé 2x1 voies du rond-point du Rieucoulon**, lui-même conservé ;
- **Du rond-point du Rieucoulon jusqu'au demi-échangeur avec l'A709 (D612)** : Parce qu'il traversera une zone essentiellement commerciale et artisanale, le nombre de voies sur ce tronçon pourra être doublé (2x2 voies), la vitesse pouvant être limitée à 80 km/h sur cette portion ;
- **Les feux de passage du tram L2 sont conservés**. Un PEM est à prévoir au niveau des feux du tram L2 (repositionnement de l'arrêt du tram, et parking silo mutualisé avec besoins du centre commercial) ;
- **Prolongement, au sud de l'A709, des voies réservées TC vers les zones d'activités Lauze-Marcel Dassault**, et jonction à anticiper avec le futur PEM de Villeneuve-lès-Maguelone (TER SNCF, & futur RER) ;

L'alternance de voies de circulation de 2x2 voies et de 2x1 voies, vise à la fois à contenir la densité du trafic automobile et sa vitesse de circulation, tout en désengorgeant les blocages sur le tronçon principalement compris entre les giratoires de Genevaux et du Rieucoulon.

*