

COM, Enquête Publique préalable à l'Autorisation Environnementale du projet

Contribution de Bernard LAPORTE, résident de Saint Jean de Védas,

Annexe au texte déposé sur le registre numérique

En premier lieu, appeler le projet '**Contournement**' Ouest de Mtp, conduit à une perception trompeuse de la situation. **Le COM ne contourne pas, il traverse la ville.**

De plus **il crée une énorme balafre au milieu d'une 'Trame Verte' d'espaces agricoles et naturels** identifiée par la Métropole dans son SCoT de 2019, et supposée devoir être préservée de l'urbanisation galopante¹.

Ce préliminaire met en évidence la **très grande importance à accorder aux impacts : sur l'aménagement urbain et son environnement encore préservé, sur la santé humaine, et à la satisfaction des besoins actuels et futurs en mobilités périurbaines, sur les ripisylves et zones humides le long de La Mosson et du Rieucoulon.**

Vinci-ASF, nouveau Maître d'Ouvrage désigné en 2022 par l'Etat pour mener à bien ce projet au titre d'une Délégation de Service Public, a présenté un dossier reprenant pour l'essentiel les éléments de l'Enquête Publique de 2020 ayant conduit à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de sept 2021 du projet COM. Ces éléments sont pour la plupart entachés d'insuffisances, à savoir :

- un **périmètre d'étude très étriqué** et non représentatif des multiples implications à distance du COM, cumulées avec d'autres projets urbains ou d'infrastructure,
- une **étude des trafics conduisant à des gains de temps en trompe-l'œil** : des graphiques, des tableaux, des courbes,... Mais aucun moyen de savoir comment on arrive à partir de ces données et résultats partiels, à l'unique résultat qui nous intéresse, **le gain de temps moyen** espéré par les usagers de la route. Personne n'a eu connaissance des avis du CEREMA (Assistant à Maîtrise d'Ouvrage, auprès de la DREAL, et établissement scientifique de référence) sur ces questions
- des **valorisations socio-économiques que l'on qualifierait de 'rocambolesques', à commencer par la valeur du temps, le cumul des supposés 'bénéfices-coûts' sur 125 ans ! ...**

Ces 'anomalies' sont mises en évidence, sans polémique, par l'Autorité Environnementale (Ae) dans ses avis de déc 2019 et du 15 mai 2025. L'Ae demande l'actualisation de ces études faites en 2018, souvent basées sur des données ou hypothèses plus anciennes, et des modélisations plus ou moins obsolètes, manifestement à revoir aujourd'hui. La Maîtrise d'Ouvrage n'a pas jugé opportun de faire cet effort ! Que doit-on en penser ?

1- La question principale, celle de l'opportunité de créer un ouvrage à caractère autoroutier, à 2x3 voies et à 90km/h.

- On peut mettre en avant que l'objet de la présente Enquête Publique n'est pas de **questionner les choix faits** au titre de la DUP il y a 4 ans. En premier lieu, n'oublions pas que cette DUP est contestée en justice ; la décision est attendue dans quelques mois par la Cour Administrative d'Appel de Toulouse.
- Sur la question de l'opportunité de la solution autoroutière proposée, l'Ae ne se prononce pas, ce n'est pas son rôle. **Ce choix est néanmoins manifestement à repenser.** L'enquête environnementale est l'ultime opportunité de reprendre un projet surdimensionné qui répond très mal aux objectifs assignés au COM, sachant que d'autres options sont possibles, et n'ont fait l'objet d'aucune analyse comparative, **contrairement aux dispositions du Code de l'Environnement** ², **listant les prérequis de l'Etude d'Impact préalable à l'autorisation Environnementale** du projet.
- **En 2005** et 2006, les premiers débats sur le COM étaient centrés sur des variantes de '**boulevard urbain à 70 km/h**'. L'hypothèse d'une **liaison autoroutière A75-A9, déjà considérée comme trop impactante**, et peu nécessaire, est restée en suspens, et ferait peut-être l'objet plus tard, d'un autre projet tel que le LICOM, plus à l'Ouest.
- **En 2016**, après l'achèvement en 2010 de l'A750, puis celui du dédoublement A9 en A9+A709, le projet COM est relancé, mais en version autoroutière 2x2 voies, avec la possibilité de transformer en partie les bandes d'arrêt d'urgence en Voies Réservées Transports en Commun (VRTC). Un tel changement aurait

¹ Croissance de la population de St Jean de Védas dépasse les 5% par an depuis 2015, taux le plus élevé de la Métropole

² https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000034509132/2017-05-05 Code Environmt art R122-20, II-3

mérité la présentation d'un dossier plus élaboré et une **nouvelle concertation publique, encadrée par la CNDP** (Commission Nationale de Débat Public) pour en assurer le déroulement en toute objectivité. Cela n'a pas été le cas !

1-1- La question environnementale est au centre du débat, puisqu'aucune étude n'a démontré que la solution 'autoroutière', était la plus performante par comparaison à **d'autres options du type 'boulevard urbain à 70km/h, comportant une ligne de transport en commun'**. Il est probable que ces options, sous l'angle environnemental, s'avèreraient plus performante que le choix autoroutier. Encore faut-il l'argumenter et le démontrer, tout en comparant aussi la qualité du service rendu aux usagers, et les aspects économiques et sociaux.

L'Art L411-2 4°³ du code de l'environnement précise par ailleurs qu'aucune dérogation ne sera accordée concernant la destruction d'habitats d'espèces protégées par la solution proposée (nous sommes dans ce cas), s'il existe des variantes ou solutions de substitution qui en permettent l'évitement.

1-2- Le choix autoroutier s'explique par la volonté des décideurs de réaliser une continuité autoroutière entre l'A75 et l'A9, passant par l'A750-N109, **le COM**, et l'A709. Certes une telle continuité permettrait au flux de transit de franchir Montpellier dans des conditions supposées plus favorables. **Cette liaison est très importante pour Vinci-ASF** qui voit le COM comme un chaînon manquant de son réseau ASF pour rejoindre la Méditerranée et l'Italie, depuis le nord et l'ouest de l'Hexagone sans traverser l'Île de France ni emprunter la vallée du Rhône. La 'Continuité Autoroutière' est d'ailleurs devenue le 1^{er} objectif du COM, devant celui de fluidifier le trafic local. **Cette inversion des objectifs en termes de priorités, a été décidée après la DUP**. Elle a accompagné la désignation de Vinci-ASF comme Maître d'Ouvrage du COM par l'avenant N°18 approuvé par décret du 28 jan 2022. Cette nouvelle orientation a été confirmée dans le document appelé 'Engagements de l'Etat', publié par Vinci-ASF en oct 2023, soit plus de deux ans après la DUP... Nous ne sommes plus dans le même projet !

1-3- Continuité Autoroutière ou Boulevard Urbain ?

Les deux concepts sont difficilement compatibles en termes de conception et coûts des ouvrages, et surtout en impact environnemental. Le CNPN (Commission Nationale de Préservation de la Nature) a relevé dans son avis la contradiction entre ces deux concepts de Projet.

Le trafic de transit sur l'itinéraire actuel COM est inférieur à 10% du trafic total, dont moins de 5% de poids-lourds. Ce constat confirme l'absence actuelle de priorité à accorder à ce transit. **Est-il nécessaire d'avoir une continuité autoroutière ?**

Le trafic de transit se partage entre véhicules de tourisme et de ceux de la Grande Logistique. il est évident qu'une liaison directe pour rejoindre l'A9 vers l'Est est attractive, supposée plus fluide et moins coûteuse en péage. Sa fréquentation pourrait croître assez rapidement, et même si le COM résout les congestions sur ses 6 km, ce flux additionnel sur l'A750 et l'A709, voire aussi sur l'A9 vers Nîmes, sera important avec une part grandissante de camions traversant l'agglomération dans toute sa longueur. Les études de trafic s'arrêtent à l'entrée de l'A709 ! C'est aussi remettre en question la séparation des trafics entre A9 (transit) et A709 (local, sans poids lourds). **Vinci-ASF n'apporte pas de réponse à ces questions**. Cette actualisation des études de trafic, demandées par l'Ae, pourtant essentielle, ne sera pas faite, Vinci-ASF s'y refuse !

Une variante qui résoudrait cette question, serait de **dévier ce transit en empruntant le LIEN** à l'échangeur de Bel-Air, soit pour les poids-lourds seulement, soit pour tous les véhicules se dirigeant vers Nîmes. Dans l'option Boulevard Urbain, une telle solution s'impose. Le LIEN devra alors être raccordé à l'A709 à Vendargues dans de meilleures conditions qu'aujourd'hui, et deux ronds-points mériteraient d'être aménagés 'à franchissement dénivelé'. Cet itinéraire serait plus long de 4,7 km et ferait **perdre un peu plus de 3 mn** aux véhicules en transit. C'est peu de chose, comparé aux conséquences qu'aurait la traversée de la grande ville sur 18km, et quand on connaît par ailleurs l'avantage de l'absence de péage sur les 350km (sauf pont de Millau) du trajet de Clermont-Ferrand à Montpellier.

2- Atteintes à l'Environnement et à la Santé

La **solution Boulevard Urbain**, apporte des avantages significatifs par rapport au COM proposé :

³ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000044192443/2025-02-19 Code Environmt art L411-2

- Emprises des ouvrages (largeur des voies, pentes et longueur des bretelles d'accès), réduction des surfaces artificialisées (modeste, de l'ordre de 5 à 6%)...
- Vitesse des véhicules limitée à 70km/h, voire 50. Cela permet des **gains en émission de GES, en émission de particules fines, en nombre et gravité des accidents, en bruit, et en usure des voiries, en consommation d'énergie, ...**
- **Pas de poids-lourds en transit traversant le centre de Montpellier**, et moindre saturation de l'A709, c'est **un point très important**.

L'objectif de fluidification du trafic sur le COM serait atteint, mais le gain de temps pour les usagers, pourrait être légèrement moins élevé.

Nous incitons le Commissaire Enquêteur à émettre de 'sérieuses' réserves quant à l'issue de ce débat, tant que des analyses comparatives avec des solutions de substitution à l'option autoroutière, faites par un organisme indépendant, n'aura pas rendu ses conclusions.

4- La mise en place d'un service de transport en commun

La réduction des émissions de GES est un objectif prioritaire national (3è plan 'Stratégie Nationale Bas Carbone', SNBC), dont le transport et les mobilités routières sont le principal contributeur. La trajectoire de baisse n'est pas respectée, **il faut accélérer...**

Quelle que soit la solution adoptée pour le COM, il est impératif qu'une ligne de TC soit mise en service en même temps que l'ouverture des voies routières à la circulation. La réduction des émissions de GES, passe nécessairement par le report modal d'une partie des déplacements en véhicules particuliers, vers les transports en commun. Cela suppose une offre de TCs performants et très attractive en termes de services rendus dont le confort, sinon le report modal sera un échec.

C'est la faiblesse de l'offre de transports en commun en dehors des centres-villes qui explique la part modale de la voiture : il n'y a pas d'alternatives pour près de 85 % de la population. Les travaux universitaires démontrent que là où les transports en commun existent et sont performants, la voiture est faible. Sur les trajets domicile-travail la corrélation entre la part modale de la voiture et celle des transports en commun est quasiment de 1. Les économistes appellent cela des biens substituables à l'image du café et du thé : quand l'un manque, la consommation du second augmente. D'autres travaux en Allemagne et en Île-de-France vont plus loin en démontrant que dès que le temps de parcours des transports en commun passe en dessous de 1,5 fois celui de la voiture, la part modale des transports en commun explose à la hausse. Le report modal de la voiture vers les transports en commun quand ils existent fonctionne très bien.

Ci-contre ; commentaire sur le report modal de la voiture vers les transports en commun

Extrait de « Mobilités : changer de modèle » par Jean COLDEFY, 2022 , p 143

L'on montre ci-après que ce sont les TC urbains **et périurbains**, qui sont les plus économiques et les moins polluants **pour les usagers du quotidien**, notamment les trains et véhicules sur rails, qui peuvent s'avérer très performants.

| | Débit | Vitesses moyennes | Coût d'utilisation pour l'usager | Coût d'exploitation pour la collectivité |
|----------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Voiture | Fort | De 7 à 70km/h 120km/h sur autoroute | 0,22 €/km | 0,02 €/pass.km (source CTN) |
| Vélo | Moyen | 10 à 20 (VAE) km/h | 0,03 €/km | |
| Transports publics urbains | Très fort | De 20 (bus/tram*) à 30 km/h (métro) | De 0,05€/km (abonné) à 0,25 €/km (occasionnel), 0,16 en moyenne (source CTN) | 0,10€/pass.km, Entreprises : 0,19 €/pass.km (source CTN) |
| TER | Faible aujourd'hui, potentiellement très fort | 30 km/h de porte à porte | 0,03 €/km (abonné) à 0,18 €/km (occasionnel). Moyenne 0,076€/pass.km (Source ART) | 0,31€/pass.km, variant de 0,21 (Centre-Val de Loire) à 0,62€/pass.km (Normandie), source ART |
| TGV | Fort, similaire à la route pour une voie | 150 km/h de porte à porte | 0,10 €/km (Source ART) variant de 0,5 (Ouigo) à 0,25 (Inoui 2 ^{de} classe) | Quasi nul |
| Avion | Faible | 300 km/h de porte à porte | 0,05 €/km (low cost) | Quasi nul |

NB : Ce tableau donne des ordres de grandeur. Ils sont à corriger pour ce qui concerne les transports publics. En périurbain les vitesses peuvent être sensiblement plus élevées (distances parcourues plus élevées, stations plus éloignées les unes des autres, pôles d'échange multimodaux intégrés, rames ou navettes autonomes...) Tableau extrait de « Mobilités, changer de modèle », par Jean COLDEFY, 2022, page 153.

Figure 75 : Tableau des coûts et vitesses par modes (pour les coûts, sources ART, comptes transports de la Nation et Cerema), Jean Coldefy.

Plusieurs projets émergent en France et ailleurs de véhicules plus légers, autonomes, de toutes tailles sur rails (voire hybrides route-rails), couvrant une large palette de situations. Ces innovations arriveront sur le marché d'ici 2035. Elles vont bousculer la façon de concevoir les réseaux de transports collectifs, dont le bon vieux tram tortillard à 20km/h... Le projet COM ne peut les ignorer et devra s'en inspirer.

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/2022.03.15_Volet_train_leger_en_pdf_accessible.pdf

Le **COM proposé ne répond pas aux objectifs bas-carbone**. La possibilité d'utiliser les voies latérales pour une ou plusieurs futures lignes de Bus ou Cars à Haut Niveau de Service, est mise en avant comme service rendu par le COM. Mais rien ne semble prévu en termes de stations, de pôles d'échange intégrés, de gestion des niveaux dénivelés et lieux d'attente des piétons en transfert de mode. De tels investissements qui pourraient être faits conjointement avec la Métropole, seront à faire ultérieurement (et probablement nécessiter des adaptations coûteuses). Rien de la sorte n'est inscrit, ni dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), ni dans le Plan des Mobilités (PDM) récemment décidés, et ni dans les budgets. **Autrement dit Vinci-ASF se contente de réaliser un barreau autoroutier 2x3 voies**. La suite n'est pas encore écrite.

On verra plus tard, dans dix ou vingt ans, les modifications à prévoir, notamment dans le cadre du **SERM** (Service Express Régional Métropolitain), où le COM sera l'axe de desserte des réseaux de TC vers les bourgs et îlots d'urbanisation excentrés à l'ouest.

Pour les VRTC (Voies Réservées Transport en Commun), rien ne permet de penser aujourd'hui que la solution voies latérales réservées, soit un meilleur choix plutôt qu'un axe central réservé (offrant potentiellement des avantages), et que des véhicules routiers soient, eux aussi un meilleur choix que des véhicules sur rails (plus rapides, et très sobres en énergie, moins coûteux en exploitation) ... Le dossier est totalement silencieux sur tous ces aspects. **La définition des ouvrages du COM, dépend de ces choix ; seront-ils décidés comme d'habitude, sans le moindre débat citoyen !**

Comment peut-on honnêtement prononcer un avis sur un projet si peu élaboré ni convainquant en termes de réduction combinée, des émissions de GES et des congestions routières ? Le COM, n'est pas qu'un simple tronçon de voirie, il est l'élément central d'un système multimodal complexe qui reste à définir, à évaluer et à planifier.

5- Les compensations environnementales,

Le dossier COM s'efforce de montrer que l'on compense au-delà des besoins chiffrés... Le nombre d'hectares 'bonifiés' est très éloquent et Vinci-ASF est fier de les présenter.

« On est tenté de 'croire' que plus on urbanise, plus on construit de routes, plus on est vertueux en termes de protection de notre environnement, de la nature et du vivant ». Hélas, faire par exemple des éclaircissements forestiers à 30 ou 40 km de Montpellier ne soulagera pas les citoyens exposés aux îlots de chaleur ou à l'intensité sonore d'une autoroute urbaine....

Cette approche comptable et technocratique mise sur la naïveté des citoyens, et par ailleurs engloutit d'importantes ressources financières. Les nombreux projets qui se réalisent, font théoriquement tous l'objet de compensations. Bientôt il n'y aura plus assez d'endroits autour de Montpellier, où l'on pourra faire des compensations, alors que dans le même temps, les extensions urbaines se poursuivent, génératrices d'effets négatifs sévères. On est loin des prescriptions de 'sobriété foncière', de 'développement durable' et 'd'égalité des territoires' inscrites au SRADDET.

Les compensations sont sous la responsabilité de Vinci-ASF, Délégué de l'Etat, qui les soustraite en majorité au Conservatoire des Espaces Naturels (CEN). Certes cela fonctionne, mais on dépense sans compter, avec des retombées très étalées dans la durée, et dont l'efficacité est très nébuleuse. On peut regretter entre autres que ces compensations ne soient pas orientées en priorité sur des projets de reconquête et de mise en valeur d'espaces agricoles et naturels, parmi les 14.000 ha que la Métropole se glorifie d'avoir en réserve, et en grande partie en déprise. Sur le long terme, il s'agit d'investissements productifs et stratégiques (circuits courts, résilience alimentaire, îlots de respiration, ...). On peut regretter aussi que ces dépenses ne soient pas consacrées à des actions visant à réduire les îlots de chaleur en ville, etc..

Mais de telles initiatives sont complexes, et demandent des décennies d'efforts, avec peu de retours valorisants pour les décideurs politiques dans un contexte répétitif d'enjeux électoraux ...

Avant de Compenser, le Code de l'Environnement exige d'explorer toutes les possibilités **d'Évitement ou de Réduction des impacts**. En l'occurrence des choix s'offrent :

- Opter pour des aménagements **type Boulevard Urbain** évoqués précédemment
- Ne pas construire le **grand viaduc enjambant la Mosson** et sa plaine alluviale, ainsi que ses bretelles. L'observation de la circulation routière actuelle au droit de l'échangeur nord, montre que cet ouvrage très coûteux et impactant, n'apporterait quasiment aucune réduction des congestions sur l'A750, ni sur l'itinéraire COM. *Voir sur le lien ci-après l'analyse faite par Françoise et Jean-Michel HELARY, et résumée dans les contributions 889 et 890,*

<https://drive.google.com/drive/folders/1jdTwzbbhOzT4iTvzlr2vYjl3URBH8NaHS>

- D'autres initiatives, telles que **construire les bassins de rétention, autrement** que sous la forme de bassins déportés étendus peu profonds, artificialisant plusieurs hectares, devenant indisponibles pour d'autres usages....

6- Evaluation Socio-Economique, Bilan Coûts-Avantages, VAN

Actualisation des coûts, et méthodes de valorisation. Une multitude de raisons de les contester.

- **Le budget du COM** passe de 237,1 M€₂₀₁₈ ht, à **258,8 M€₂₀₁₈ ht** (El chapitre 3-2-11 p 47), sans explication entre le dossier DUP, et les chiffres annoncés par Vinci-ASF

Dans le 18^e avenant, le budget incorpore des dépassements de coûts sur des variantes pourtant prévues dans la DUP, dont le montant compensé directement par l'Etat pourra atteindre **51,8 M€₂₀₁₈ht**. Visiblement le budget du COM dépassera les **300M€ht₂₀₁₈**. **Il y a un manque flagrant de transparence sur l'origine de ces chiffres.**

- **Les valeurs 'tutélaires' du temps**, très discutables, comptent pour beaucoup dans le résultat basé essentiellement sur les gains (supposés) de temps.

- **Les gains de temps issus de l'évaluation des flux de circulation**, ne tient pas compte du **trafic induit** par un COM autoroutier très attractif, facilitant l'accès au Centre par un nouvel échangeur très direct avec l'A709. Celle-ci verra ses congestions s'amplifier, probablement plus pénalisantes en pertes de temps et en nombre de véhicules concernés.

- **Le taux d'actualisation**, il a été changé en 2023 (de 4,5%/an à 3,2%, ce qui accroît encore un peu le poids des gains de temps).

- **La durée d'actualisation et de cumul des coûts et avantages, 125 ans ! Au-delà de 60 ans, voire moins, cela n'a plus aucun sens**, l'infrastructure aura besoin d'être fortement remaniée, ou rebâtie autrement ...

- **Le PIB (Produit Intérieur Brut)**, somme de toutes les productions de valeur à caractère commercial (ou financier), sert de référence. Il intervient comme paramètre dans la valorisation des projets. Nous sommes plus que jamais fragilisés par l'émergence d'épidémie ou de crise

monétaire, voire par les conséquences du changement climatique... Le pari d'une petite croissance régulière du PIB sur 50 ans et plus, est illusoire et pour le moins très hasardeux ! Le PIB ne reflète aucunement le bonheur ou la satisfaction de la population, ni le bien vivre ensemble !

- **L'absence de comparaison avec des options alternatives** (boulevard urbain) est de nature à **invalid** la décision de choix. Extrait, ci-après du Guide d'évaluation

Guide d'évaluation des investissements publics, partie 'Règles de décision' page 1

RÈGLES DE DÉCISION À PARTIR DE LA VALEUR ACTUALISÉE NETTE SOCIOÉCONOMIQUE

Joël Maurice¹ et Émile Quinet²
Membres du comité d'experts

Date de validation : comité du 2 juillet 2019

Résumé

La valeur actualisée nette socioéconomique (VAN SE) d'un projet consiste en une comparaison entre l'option du projet et l'option de référence³, sur la base d'un calcul dont le *Guide de l'évaluation socioéconomique des investissements publics*⁴ présente les principes et fixe la date de référence (prise comme origine des temps), à laquelle toutes les VAN SE doivent être ramenées pour être comparables.

Dans la pratique, il faut recenser toutes les options de projet possibles, calculer pour chacune d'elles sa VAN SE par rapport à l'option de référence, déterminer parmi toutes ces options de projet celle dont la VAN SE est maximale, vérifier que ce maximum est positif, et si tel est le cas, choisir cette option ; si la VAN SE maximale était négative, il faudrait choisir l'option de référence.

La recherche des dates optimales de réalisation et de fin d'exploitation est la première étape dans la programmation d'un investissement. Dans le cas le plus simple, où

https://www.strategie-plan.gouv.fr/files/files/Publications/2017%20SP/2017-12-05%20-%20Guide%20ESE%20des%20investissements%20publics/fs-guide-evaluation-e-regles-de-decision_final-final.pdf

- **Valorisation des émissions de GES.** Est-il tenu compte dans les calculs de l'évolution à la hausse du coût fictif du CO² émis dans l'atmosphère ? Il vient d'être actualisé en 2025, par France Stratégie – Commissariat au Plan, à **256€ la tonne**, et atteindra par paliers successifs les 500€ la tonne en 2030, et 1000€ en 2050.. Cette progression se conjugue avec l'évaluation du **volume des émissions, corrigé à la hausse** par la prise en compte du **trafic induit**.

(Cf rapport des Shifters)

Paramètres non pris en compte dans les coûts :

- **La dévalorisation des paysages**, par ces voiries et ouvrages énormes en béton, et par la disparition de centaines d'arbres matures (nous attendrons 30 ans les nouveaux replantés)
- **La dépréciation du foncier** pour les secteurs exposés aux nuisances
- **Certains impacts sur la santé**, comme les émissions de particules très fines par le trafic à haute vitesse, les effets cumulés de l'exposition aux nuisances sonores avec autres axes autoroutiers et autres sources, ...
- **La consommation d'espaces agricoles liée à l'urbanisation induite par le COM** le long de l'A750. Cela se traduit par une diminution progressive de surfaces cultivées, donc une **perte économique qui pourrait atteindre 10 à 20 M€ par décennie** à échéance de 2040 ou 2050. On ne peut pas passer sous silence ce phénomène
- **Les Impacts Sociaux. Ils ont été oubliés !** Ils échappent au raisonnement économique 'marchand'. Le COM Autoroutier est attractif et incite à utiliser sa voiture plutôt que d'autres moyens de transports lorsqu'il y en a. La fluidification immédiate du trafic par le COM accentuera ce phénomène, et fera paraître inutile et non rentable de mettre en place des transports collectifs, avant de nombreuses années (voir remarques J Coldefy Pg 4). Dans des zones périurbaines dépourvues de transports collectifs on constatera :

- une dépendance accrue à la voiture, alors que c'est le mode de déplacement le plus coûteux pour les usagers (voir plus haut)
- cette dépendance touche les populations modestes qui résident loin du centre en raison de loyers plus abordables.

Le COM autoroutier est un facteur **d'aggravation des ségrégations sociales** et de la montée en puissance des ressentiments (gilets jaunes, violences gratuites, voire émeutes spontanées). Les coûts sociaux correspondant peuvent-ils être appréhendés sur 50 ans, voire sur 125 ans ?? La voiture et les déplacements ne sont qu'un facteur parmi d'autres...

Pour conclure sur le chapitre Evaluations Socio-Economiques. Sous une apparence scientifique rigoureuse et normative, on occulte beaucoup de choses, et on dissuade le citoyen d'émettre des critiques. Une multitude de corrections sont à apporter à l'évaluation du COM proposé ; elles sont susceptibles de faire passer le bilan Coûts-Avantages en négatif ! Donner une VAN à un projet tel que le COM, est très hasardeux, et n'aurait de véritable sens que si cette VAN pouvait être comparée avec celle de solutions alternatives, voire avec des projets comparables ailleurs...

7- Des pratiques susceptibles d'invalider les résultats et conclusions de la présente 'Enquête Publique

- **Présentation du projet COM version autoroutière, comme unique solution proposée, ou 'ne rien faire' ('option de référence' dans le dossier).**

C'est une forme implicite de chantage, suscitant une forte réaction favorable au projet proposé

- **Evoquer la possibilité d'utiliser les voies latérales, comme Voies Réservées Transport en Commun, est trompeur**

si l'on ne précise pas comment cela se fera, par qui ? à quelle échéance ? et à quel coût ?

- **Vinci-ASF a depuis 2023 mené une campagne de propagande très nourrie :**

- réunions ciblées, publication périodique luxueuse, pubs dans la presse, réseaux sociaux, sondages orientés, ...

- **elle s'est intensifiée à l'approche de la présente Enquête Publique.**

Le but est de formater les opinions, celles du public, mais aussi celles des élus et personnalités influentes.

C'est indigne d'une grande entreprise titulaire de la part de l'Etat, d'une Délégation de Service Public. Une telle responsabilité commande la rigueur (information non tendancieuse ni tronquée), et un souci de retenue, d'impartialité voire de transparence.

- **Entraves à l'accès au dossier d'Enquête Publique de 2020, et autres pièces ayant accompagné la genèse du projet**

La DREAL a fermé son site 'COM' en 2023, **sans préavis**. Et Vinci-ASF n'a pas pris la relève. Ainsi il est très difficile de retrouver certaines informations importantes pour la présente enquête publique.

- **Choix du mois d'Août 2025 pour l'Enquête Publique, et refus d'accorder une prolongation**

Certes cela n'a rien d'illégal, mais témoigne d'un certain mépris pour le citoyen, voire d'une tentative de restreindre le nombre et la qualité des contributions.