



Contribution Saint Jean Environnement

1. Le projet de COM est-il dans l'impasse ?

On ne comprend pas pourquoi, on s'obstine à vouloir construire un COM autoroutier qui ne répond que très partiellement à la demande exprimée massivement par les citoyens de fluidifier le trafic local.

⇒ **Cette autoroute conduit à l'échec :**

- **Paralysie de l'A709**, axe central desservant la ville, par un surcroît de trafic, et encombré de poids-lourds et touristes en transit, problème jusqu'à présent évité par le dédoublement A9 et réaggravé avec la jonction de l'A750 à l'A709. Le périmètre d'étude du projet est trop étriqué. Nos élus locaux ont eux-aussi adopté un PLUi-C et un Plan des Mobilité (PdM) sans aborder les problèmes dans leur ensemble.
- **La construction d'ouvrages surdimensionnés et coûteux**, dévastateurs pour les zones traversées.
- **Une vitesse excessive des véhicules** aggravant les nuisances et les émissions de CO2.
- **Les « supposés » gains de temps** seront vite annihilés par l'effet du trafic induit et de l'accroissement des congestions sur l'A750, sur l'A709 et aussi sur l'A9 en direction de Nîmes. Les études de trafic, menées il y a sept ans, basées sur des données plus anciennes et des hypothèses déjà invalidées par les évolutions constatées sont biaisées, lacunaires et menant à des résultats non affectés de marges d'incertitude¹. Tout cela démontre l'absence de confiance à accorder à ces chiffres et prévisions issus de modélisations trop sophistiquées.
- **L'effet d'entraînement vers toujours plus de déplacements en voiture individuelle et transports routiers** est peut-être favorable aux intérêts de Vinci mais l'est beaucoup moins pour ceux de la planète et de l'environnement local.
- **L'abandon de solutions basées sur le développement de transports collectifs**, faussement dissimulé par une promesse de Bus à Haut Niveau de Service sur voies latérales réservées. Soyons réalistes, l'attractivité du COM pour les automobilistes sera telle que les projets de lignes de transports collectifs attendront des décennies. Le climat, lui, n'attend pas ; et nous avons des engagements de non-étalement urbain à respecter !
- **La relance d'un étalement urbain, lourd de conséquences au nord-ouest**, induit par des promesses de fluidité et de gain de temps sur les trajets quotidiens qui ne seront pas tenues dans la durée.

⇒ **Autre échec annoncé, celui de soutenir la Grande Logistique nationale et internationale, par de nouveaux itinéraires routiers attractifs.**

- **Actuellement, les poids-lourds en transit ne représentent que 4 à 5% du trafic**, sur l'itinéraire COM, cette question doit-elle devenir un enjeu prioritaire ?

¹ Cf CEREMA : bilans Ex-post de 32 programmes autoroutiers, - **Prévisions Trafic majoritairement sous-estimées**, en moyenne de **20%**, avec un écart-type de +/- **40%**, **Parmi les causes d'erreur le Trafic Induit arrive à la 3^e position, derrière la croissance générale sous-estimée des trafics routiers** <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/17765>

- **A-t-on besoin que le commerce aveugle et boulimique cherche jusqu'à l'autre bout de la Terre**, des marchandises que l'on pourrait produire près de chez nous, mettant en péril nos entreprises et agriculteurs, créateurs et producteurs de richesses tangibles ; ceux-ci cessent leur activité ou délocalisent, faisant disparaître emplois, savoir-faire, et le lien entre le producteur et sa clientèle.
- **D'ailleurs rien ne permet d'affirmer que la trajectoire de progression des échanges commerciaux mondiaux va se poursuivre.** Ne sommes-nous pas au début d'un nouveau protectionnisme mondial, générateur d'incertitudes, voire de crises cycliques ?

⇒ **Il est encore temps d'inverser le cours des événements.**

Il devient évident que nos 'décideurs' n'ont plus la maîtrise des choix et orientations. **Ceux-ci sont dictés** par une multitude d'impératifs et de contraintes :

- **Le changement climatique.** Nous ne sommes plus dans une doctrine de transition, mais dans celle de l'urgence à agir. Les déplacements et transports, premiers contributeurs au réchauffement, sont en grande partie responsables du retard que prend notre pays par rapport à la trajectoire fixée par l'État dans sa 3^{ème} version de Stratégie Nationale Bas Carbone prête à être mise en application et conforme aux directives européennes et recommandations de l'ONU. Le COM proposé est l'un des nombreux exemples d'entorses à cette stratégie.
- **L'étalement urbain, les constructions d'infrastructures, d'entrepôts logistiques.** Ils dévorent à belles dents nos terres agricoles et espaces naturels, portant atteinte à nos ressources alimentaires, à la biodiversité, aux réserves hydrauliques des sols et de la végétation... Le COM, avec l'A750 et l'A75 libres de péages, sont un accélérateur d'émiettement urbain et de multiplication de nos déplacements et transports ; et par conséquent de nos gaspillages énergétiques, nos émissions polluantes, notre temps perdu en déplacements futiles.
- **L'incapacité grandissante des collectivités à faire face à des investissements prioritaires.** A-t-on les moyens de poursuivre une politique d'éternelle expansion urbaine creusant notre sous-équipement en moyens de déplacement adaptés, en transports collectifs rapides et confortables ? Où sont nos priorités ? Accueillir des populations nouvelles et des entreprises ? Encore faut-il leur offrir préalablement des moyens de déplacement performants et non carbonés.

2. Le COM proposé favorise le toujours plus :

⇒ **De consommations, de dépaysements, de vitesse et d'éloignement** sans prendre la mesure des destructions visibles et invisibles de nos ressources naturelles et de nos biens communs.

Ne doit-on pas rappeler la métaphore de Claude Lévi-Strauss, il y a cinquante ans, sur le comportement collectif des humains dits 'occidentaux, modernes ou évolués', comparé à celui des charançons dans un sac de farine, qui à force de se gaver finissent par s'empoisonner par leurs propres déjections...

⇒ **Il faut remettre en question les affirmations et promesses infondées** faites par Vinci-ASF dans ses campagnes publicitaires, particulièrement abondantes à l'approche de la présente Enquête Publique, destinées à formater les opinions. *(C'est une grave entorse à la déontologie d'une grande entreprise à laquelle l'Etat a confié une Délégation de Service Public. Notre exaspération est légitime devant une telle situation, non sanctionnée par les représentants d'un Etat de Droit, garants d'une démocratie participative non dévoyée).* **Cette dérive entache d'invalidité la présente Enquête Publique.** *(Rappel de la Charte Constitutionnelle de l'Environnement de 2005, qui précise les conditions de participation du public à la prise de décision pour les grands projets)*

On attend de nos élus de prendre le temps d'examiner attentivement les choix faits et de les confronter aux impératifs d'aujourd'hui. **Le futur ne sera pas le prolongement du passé**, comme le COM proposé en est l'exemple. Beaucoup de choses sont à repenser.

Des institutions comme le Haut Conseil pour le Climat (https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2025/07/HCC_RA_2025-18.07_web.pdf) préconise un moratoire sur les projets routiers. Le Conseil d'Orientation des Infrastructures, le mouvement Ambition France Transport (financement des infrastructures et SERM), le Haut-Commissariat à la Stratégie et au Plan, le CESER Occitanie, sont unanimes à prôner la réduction de l'usage de la voiture individuelle au profit des transports collectifs, et celle des transports routiers par le ferroviaire ou le fluvial.

Et plus proche de notre préoccupation actuelle l'Autorité Environnementale et la Commission Nationale de Protection de la Nature dénoncent la multitude de carences et de dissimulations du dossier COM présenté par Vinci-ASF, qui vont à l'encontre de ces objectifs.

3. Le dossier présenté par Vinci-ASF, à l'enquête environnementale.

Il reprend l'essentiel des éléments du dossier de 2019, présenté par l'Etat (DREAL Occitanie) à l'Enquête Publique de 2020 préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. En parcourant la Note Délibérée de l'Autorité Environnementale du 23 janvier 2019 ², on découvre les travers et insuffisances récurrentes constatées dans 104 dossiers présentés aux enquêtes publiques de projets d'infrastructures routières. Le projet COM ne fait pas exception. On y retrouve l'essentiel des critiques formulées :

- *Etudes de trafic trop succinctes, ne prenant presque jamais en compte, à la fois les trafics induits, et les reports modaux*
- *Mesures d'évitement rarement proposées*
- *Mise en concession autoroutière retardant l'évaluation environnementale de l'option retenue à un moment trop tardif.*
- *La notion de périmètre d'étude doit être définie à la bonne échelle d'appréciation des impacts.*
- *Des projets dont les alternatives étaient figées, alors qu'elles auraient mérité d'être révisées. Ces variantes sont en effet fondées sur des partis d'aménagement ou des options définies parfois plusieurs décennies avant l'étude d'impact. ... Ces choix devraient plus souvent être basés sur une analyse des variantes tenant compte de l'ensemble des modes de déplacement possibles pour satisfaire les besoins de mobilité, au lieu de reposer sur des options relevant du seul mode routier.*

4. Fluidifier le trafic routier à l'ouest, d'autres solutions sont possibles.

Notre association Saint Jean Environnement (SJE) déplore dans ce dossier l'absence délibérée de propositions alternatives raisonnables au COM Autoroutier. **C'est un manquement majeur à l'article R122-20 du code de l'Environnement.** Le dossier préparé par Vinci-ASF laisse ainsi le citoyen penser que la seule issue à cette enquête publique est d'autoriser la réalisation du projet proposé, sinon de rester éternellement dans les embouteillages.

Cette forme subtile de « chantage » fausse totalement les résultats apparents de l'Enquête Publique.

Ainsi les nombreux automobilistes concernés par les embouteillages, clament haut et fort leur soutien au projet. Le classement des projets en 3 catégories, Favorable, Opposé ou Ne se prononce pas, verra la case « Favorable » se remplir d'une multitude d'avis qui pour la plupart n'explicitent pas les raisons de ce choix. **Entre le COM proposé par Vinci-ASF ou ne rien faire** (solution de référence' dans le dossier), le choix est vite fait, il n'est pas nécessaire d'en dire plus ! Vinci est un grand groupe mondialement connu et apprécié qui a démontré ses multiples compétences. On peut lui faire confiance pour mener à bien ce grand projet dans les meilleures conditions de qualité et de délais !

² https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206_-_note_infrastructures_routieres_-_delibere_cle7d21bf.pdf

⇒ **Un détournement des objectifs du COM, conduisant à conforter la solution autoroutière** (seule option proposée !)

- **A l'examen des avis déjà déposés, on note le peu de commentaires ou prises de position sur la question de la continuité autoroutière A75-A9**, offerte par le COM au transit des poids-lourds et touristes qui dans les textes officiels récents est devenue le premier objectif du projet, passant devant celui de fluidifier le trafic local (cf le dossier des Engagements de l'Etat daté de 2023, publié 2 ans après la Déclaration d'Utilité Publique, DUP).
- **Cela laisse penser que cette dernière préoccupation est devenue secondaire.** C'est une forme de trahison vis-à-vis des automobilistes, alors que le trafic local et les flux d'échange locaux représentent actuellement plus de 90% des véhicules empruntant l'itinéraire COM. Parmi les grands enjeux du projet celui du trafic de transit apparaît pourtant comme bien secondaire.
- **Il y a là une orientation du projet qui contredit celle de la DUP**, non seulement en choix de priorité, mais surtout en termes de concept pour la définition des ouvrages. D'ailleurs le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) dénonce cette contradiction dans son avis de juin 2025. Les choix faits tournent le dos à ceux de la DUP.
- **De plus, on ignore encore quelles seront les changements à apporter au projet COM si la Métropole poursuit son projet de SERM.** Depuis deux ans les études SERM, se poursuivent en toute opacité. Il est évident que le COM étant la partie principale du futur dispositif de desserte des bourgs situés à l'ouest de Montpellier, de nouvelles demandes vont émerger et entraîner de nouveaux changements importants dans la définition des ouvrages.

Ne devrait-on pas invalider d'office la DUP d'un projet qui a largement évolué, à commencer par les objectifs à atteindre, et où l'incidence d'importants projets concomitants déjà engagés ou planifiés, n'a pas été prise en compte ?

⇒ **Absence d'évaluation d'effets cumulés sur le trafic, du COM autoroutier avec d'autres grands projets.**

- **Cette liaison A750-A709 est loin d'être directe** et sans inconvénients puisqu'elle va conduire à la multiplication des poids-lourds et touristes traversant dans toute sa longueur l'agglomération de Montpellier par l'A709 et se mêler au trafic purement local, déjà élevé qui continuera de progresser avec les grands développements urbains en cours ou inscrits dans le PLUi-C (Lauze-Est, Densification secteur Garo-Sud, Quartier d'affaires Cambacérés, Ode à la Mer, programmes pour lesquels l'A709 est l'unique axe de desserte routier ...).
- **L'évaluation des effets cumulés du COM avec les projets urbains, n'est pas traitée dans l'étude d'impact (dissimulation ?).** C'est une question grave, à la fois pour la circulation de transit qui se trouvera pénalisée par les encombrements et pour les usagers locaux du quotidien toujours plus nombreux et pour ceux dépourvus d'alternatives à la voiture pour contourner le centre. Il est fortement probable que l'A709 deviendra vite congestionnée, même en dehors des heures habituelles d'affluence, occasionnant des pertes de temps pour un nombre très élevé de véhicules, pertes très supérieures aux gains de temps espérés par les usagers sur la partie COM. Peut-être Vinci-ASF hésite-t-il à affiner et dévoiler les études de trafic sur ce thème, dont les résultats catastrophiques pourraient inquiéter nos élus et les populations concernées.
- **Là aussi, on constate l'absence de cohérence de nos décideurs, en acceptant le retour des camions en nombres sur l'A709**, alors que le dédoublement de l'A9 achevé en 2017 avait pour but de séparer le trafic de transit sur l'axe rapide sans accès à Montpellier, du trafic local à vitesse réduite desservant la ville par 5 échangeurs. Ces

camions, dans les embouteillages, sont aussi générateurs d'accidents graves plus fréquents.

- **Les études de trafic, non actualisées, omettent aussi l'implication des projets comme :**
 - La création **d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service, le long de l'A750**, projet en gestation qui pourrait voir le jour d'ici 10 ans (accord de 2022 entre Montpellier Métropole et la CCI Cœur d'Hérault).
 - **Le développement du SERM au cours des 20 ou 30 années à venir.**

Ces projets et d'autres sont essentiellement destinés à permettre à un maximum d'utilisateurs d'emprunter des transports collectifs capacitaires, et donc de délester les voies routières. Il faut rappeler que les études de trafic du dossier COM datent de 2018 et qu'à cette époque, il a été dit que les reports modaux ne seraient pas pris en compte, estimés comme ayant peu d'incidence sur l'évolution des trafics. C'était probablement cohérent avec le peu d'empressement de l'État et des collectivités à imaginer un COM routier associé à la création concomitante d'une ligne de Transport en Commun pourvue de Pôles d'Échange Multimodaux modernes et efficaces.

Comment interpréter le refus de Vinci-ASF de reprendre les études de trafic (ou de publier ses propres évaluations plus récentes ?) Ces éléments chiffrés sont importants pour l'appréciation des conséquences environnementales et leur incidence sur l'évaluation socio-économique elle aussi ayant besoin d'être entièrement reprise.

5. Un projet COM décidé sans étude comparative avec d'autres options ou alternatives.

⇒ **C'est un manquement majeur au code de l'Environnement (Art L122-3 et Art R122-5).** (Voir aussi le Guide CEREMA sur l'élaboration des projets d'infrastructure ³)

Des solutions de substitution existent, basée sur des voiries à 70km/h (réf VSA70 ou AU70 nouvelle désignation), s'avèrent très pertinentes au regard des exigences environnementales, économiques et sociales. Ce point a fait l'objet d'une réserve du Commissaire Enquêteur lors de l'Enquête Publique de 2020 précédant la Déclaration d'Utilité Publique. Nos décideurs n'en ont pas tenu compte !

⇒ **Nous avons déjà perdu 5 ans !** Dans une démarche plus générale on peut se référer au « Guide pour les mobilités bas carbone » publié par le Collectif ShiftProject ⁴

Saint Jean Environnement, préconise des solutions inspirées du concept de boulevard urbain à 70 km/h apaisé multimodal. Exemple de choix possibles :

⇒ **Le projet doit offrir la multimodalité des moyens de déplacement**, combinant transport collectif, route, cheminements pour les mobilités actives (ceux-ci non nécessairement accolés au COM).

⇒ **On doit se satisfaire d'ouvrages routiers à 2 fois 2 voies**, avec un couloir destiné au **transport collectif**. Il n'est pas nécessaire d'avoir des bandes d'arrêt d'urgence.

⇒ **La vitesse de circulation routière sur cet axe sera limitée à 70km/h.** C'est une vitesse déjà élevée pour des trajets locaux, elle permet de franchir 6 km en moins de 10mn, c'est un gain très significatif sur des trajets habituels de 10 ou 15 km. Si l'on veut atteindre des objectifs plus ambitieux d'apaisement et de nuisances réduites, l'abaissement à 50 km/h est toujours possible. Par comparaison aux normes d'un projet COM autoroutier VSA90/110, on gagne en largeur de voies, rayons de courbure plus faible et en longueur et pentes des nombreuses bretelles d'accès. Ces différences apportent des **réductions non négligeables d'emprise et de coût des ouvrages.**

⇒ **La priorité est la construction d'ouvrages de franchissement dénivelé des trois grands ronds-points** et aussi des intersections de la route de Latte et de la ligne 2 du tram. Le simple fait de supprimer les intersections et les feux suffit pour fluidifier un trafic routier bien supérieur à

³ file:///C:/Users/Bernard/Downloads/les_bonnes_pratiques_de_re_alisation_dune_etude_de_trafic_et_dune_ese.pdf

⁴ https://theshiftproject.org/app/uploads/2025/02/TSP_Guide-mobilite-quotidienne_20211028_FINAL.pdf

celui que l'on connaît. Les franchissements, avec le COM en passage supérieur, devraient se révéler plus économiques, notamment par le fait que les ronds-points existants seraient peu modifiés, ainsi que les autres voies y accédant.

- ⇒ **On conserve l'échangeur Nord actuel** (A750-RN109 vers le COM). Il est démontré par une étude récente que les congestions récurrentes actuelles sont liées aux entrées-sorties de l'A750 vers les Quartiers Nord de Montpellier et leurs nombreux pôles d'emplois. La création d'un nouvel échangeur, avec ce viaduc enjambant la Mosson et sa plaine alluviale, n'apporte aucune solution à ce problème. Le grand viaduc de la Mosson proposé par Vinci-ASF est inutile. Des adaptations de l'échangeur actuel de Juvignac peuvent être envisagées, maintenant ou par la suite, dans le cadre d'une analyse des congestions routières et d'échanges sur les grands axes urbains au nord-ouest où la situation est complexe et préoccupante.
- ⇒ **Au-delà de la Route de Sète**, le COM et surtout la ligne de transport en commun qui l'accompagne pourra desservir les zones d'activités de la Lauze et Charles Martel, puis le moment venu, être prolongée jusqu'au PEM de Villeneuve-lès-Maguelone, future halte du TER-RER de la conurbation Nîmes-Montpellier-Sète.
- ⇒ **Un effort fondamental est à faire sur la réalisation de véritables pôles d'échange multimodal (PEM)**. Le cas du terminus de la Ligne 5 du tram, avec son parking d'échange, est une solution simpliste et dégradée, où les décideurs ont vraiment manqué de discernement et de vision d'avenir. L'autre PEM, celui de Bellevue-Masse de Grille, carrefour très fréquenté, doit nécessairement être intégré au COM, et avoir son **parking silo** mutualisé avec ceux des grands commerces présents sur le site. Il comportera des espaces de service, tels que kiosques, billettique, dépose-covoiturage, voire de dépose-retrait de colis et marchandises acheminés par le tram depuis la gare, dans une mission de logistique urbaine (en évaluation à Strasbourg) ...
- ⇒ **La question des bassins de rétention**, il faudrait en réduire l'emprise, voire les enfouir en grande partie, (Voir ci-après au chapitre 'Évitements-Compensations').

Ce que l'on retient de cet exercice, est qu'il existe des solutions performantes, se substituant au projet autoroutier et apportant des gains significatifs en termes d'évitement, d'impact environnemental, de coûts, et de fonctionnalités

Cette réflexion sur des alternatives au COM autoroutier doit être approfondie avec chiffrage et comparaison précise de performances et de coûts entre différentes options et variantes. **C'est un préalable à toute décision résultant de la présente Enquête Publique Environnementale.**

Le report modal est un objectif majeur ; on n'y parviendra que si l'offre **de transports en commun est associée à la réalisation du COM et devient plus attractive que l'usage de la voiture individuelle**. C'est un défi à relever, celui de **Réduire le nombre de Véhicules-Km parcourus**⁵ sur nos routes, associé à la réduction des émissions de GES par des véhicules de nouvelle génération.

Le COM proposé n'en prend pas le chemin. Il est calqué sur ce que l'on a toujours fait depuis 40 ans ou plus, mais qui à l'évidence, n'est plus adapté. Il perpétue l'obsession de posséder et d'accroître l'usage de la voiture individuelle, renforcée par un matraquage publicitaire forcené de l'industrie automobile.

6. Saint Jean de Védas et le COM

Les habitants de cette commune s'interrogent sur le projet COM. La commune est située au cœur d'un système complexe, destiné avec le projet SERM à devenir la charnière des réseaux de déplacement entre Montpellier et ses bourgs satellites à l'ouest. Cette perspective soulève des inquiétudes ! Nos citoyens sont partagés entre la **question des congestions routières**, que seul le projet proposé serait susceptible de résoudre, et le **gigantisme de l'infrastructure**, ses nuisances et l'anticipation de travaux interminables, dévastateurs et occasionnant de multiples entraves aux déplacements.

Sur ces deux points la description du projet est incomplète et mensongère :

⁵ En Californie depuis 2017, les performances d'un projet d'infrastructure sont appréciées au nombre de Véhicules-Kilomètres économisés sur les routes. C'est un concept à adopter dans nos pratiques !

⇒ **Il est dit dans le dossier (et répété par les élus locaux), sans le démontrer, que le COM soulagerait le trafic au centre des communes de Saint Jean de Védas (SJV) et Juvignac.**

- **A SJV**, les congestions de la M613 et de l'avenue de Librilla viennent principalement du trafic venant de Saussan, Fabrègues, Gigean, Montbazin rejoignant l'A709 par le rond-point de l'Europe et l'échangeur 31. L'A9 leur est par ailleurs inaccessible, ou non gratuite pour ceux qui viennent de plus loin. Le COM offrira un nouvel accès à l'A709 et aussi un accès facilité vers le Nord de Montpellier. En plus du nombre grandissant d'habitants dans les communes de l'Ouest, ils traverseront SJV sur toute la longueur de la M613. Pour ceux qui se rendent vers le nord ou le sud en traversant SJV le COM autoroutier ne sera pas plus pratique et ils continueront à traverser SJV par l'avenue de Clemenceau ou la Marquerose.

⇒ **Sur le Gigantisme des ouvrages**, (dissimulé par la Maîtrise d'Ouvrage).

Les dossiers du COM ont depuis l'origine simplifié la représentation des axes routiers par des tracés filiformes, y compris dans le mémoire appelé 'Engagements de l'Etat', rendu public par Vinci ASF en 2023. C'est seulement début 2024 que Vinci-ASF dévoile des photos-montages donnant une vision assez réaliste des ouvrages et leur positionnement par rapport aux constructions, commerces, boisements. C'est alors que le public local a commencé à prendre conscience de la démesure des emprises du COM et de ses impacts sur les zones traversées et les paysages. Plus récemment ces photos-montages n'apparaissent plus dans les publications de Vinci-ASF. Il faut chercher sur son site, pour les trouver sous forme de vignettes peu lisibles. Cela laisse penser que Vinci-ASF a pris conscience que ces représentations réalistes pourraient effrayer la population, celle de l'Ouest de Montpellier.

7. Incidence du COM sur l'évolution du tissu social et ses effets combinés avec les projets locaux.

⇒ **Le Président de la Métropole insiste sur le fait que le COM réduira le flux des voitures dans les quartiers plus proches du centre de Montpellier**, notamment le long de l'Avenue de la Liberté, au bénéfice des riverains. Ce principe de toujours reporter en périphérie les nuisances, favorise les ségrégations sociales et l'émergence ou le renforcement de quartiers défavorisés.

Les védasiens ressentent cette situation comme une forme de mépris et de relégation. La périphérie d'aujourd'hui est la ville de demain et Montpellier aura le privilège d'être probablement la dernière grande agglomération en France à construire une autoroute en ville !

⇒ **Dans un autre registre, le COM aura un effet négatif sur les prix du foncier et des logements**, à Saint Jean de Védas et dans les périmètres exposés.

Le COM s'ajoute à d'autres programmes et projets mettant à l'épreuve la population de Saint Jean de Védas et de ceux qui y travaillent. Le Nouveau quartier Roque-Fraisse qui n'en finit jamais de s'agrandir, le projet Lauze-Est de zone logistique, le doublement de la ligne 2 de tramway, la voie verte vers Fabrègues, l'extension de la clinique Saint Jean, la LGV vers Béziers... Ces **travaux successifs et interminables, constituent un « effet cumulatif »** qui mériterait d'être mis en exergue dans l'Étude d'Impact !

8. Les compensations.

Vinci-ASF déclare avoir proposé des compensations environnementales bien supérieures aux exigences réglementaires.

⇒ **Pourtant avant de Compenser**, il y a les séquences **Éviter'et Réduire**, elles sont prioritaires. Exemples d'évitements à étudier :

- **Abandonner l'énorme viaduc** de la Mosson et autres bretelles de l'échangeur Nord. Il est démontré qu'ils n'apportent aucune contribution à la fluidification du trafic sur le COM. Son abandon ferait perdre aux véhicules seulement 30 secondes sur la durée de

leur déplacement. Par ailleurs cet abandon réduirait fortement l'impact du COM sur les ripisylves de la Mosson et sur les habitats d'espèces dans les milieux humides. En plus, cela permettrait de respecter l'exploitation de ce secteur agricole, sur ses bonnes terres alluvionnaires (notamment Vignobles de l'Engarran et du Domaine de Rieucoulon) qui produiront de la valeur aussi longtemps qu'elles seront préservées.

- **Le bilan de cet évitement doit être analysé**, il révélerait probablement un résultat très positif :
 - **Les bassins de rétention peuvent être repensés. Au nombre de 9, ils totalisent de l'ordre de 4 hectares de surface artificialisée**, y compris les petites constructions et chemins d'accès. Ils apparaissent en bleu sur les cartes comme des étangs naturels pouvant être assimilés comme éléments positifs du paysage. C'est trompeur ! Ils seront entourés de grillages et l'eau résiduelle stagnante peut constituer une nuisance visuelle et olfactive. De plus ces espaces occupés restent indisponibles pour d'autres usages pour des décennies, tels que la construction d'édifices à vocation technique, voire d'activité agricole...
 - **Ces bassins pourraient être plus profonds et partiellement ou totalement dissimulés** sous les talus ou les chaussées. Cela aurait un coût, à imputer à la rubrique évitements. Ne manquons jamais l'occasion de créer des aménagements aboutis. Les coûts à payer plus tard pour corriger des choix simplificateurs, deviennent bien plus élevés (exemple actuel des bassins proches de l'A9 et de l'A709, qui constituent aujourd'hui des entraves à l'aménagement de ces secteurs pour l'accueil d'activités).

⇒ **L'artificialisation des sols ne concerne pas uniquement l'emprise des chaussées.** Le décompte des surfaces de sols artificialisés, à partir duquel on exprime le besoin en compensation, omet de prendre en compte le fait que la vie dans les sols et en surface, ainsi qu'au voisinage de cours d'eau et zones humides est fortement altérée par la proximité des voies routières et une multitude de facteurs (rupture renforcée de continuités fonctionnelles, vibrations, bruit, émissions de particules et gaz d'échappement, résidus de bitumes et autres polluants se dispersant lors des ruissèlements, éblouissements par les éclairages,...). **Quel serait le coefficient multiplicateur à appliquer aux chiffres annoncés de surfaces concernées** pour tenir compte de ces phénomènes de dégradation des conditions de vie et la disparition d'habitats d'espèces animales, de chaque côté des routes sur des dizaines de mètres, ou plus.

⇒ **Des compensations dont les effets plus ou moins efficaces se constatent sur le temps long.** Recréer des conditions de réinstallation d'espèces menacées demande des années. Voir grandir de jeunes arbres demande 3 ou 4 décennies. Un dispositif de suivi est réglementaire, mais il n'excède pas 5 années. Rien n'est précis quant aux actions visant à corriger les dérives éventuelles du dispositif, et qui les décident et les finance ? Il n'est pas exclu aussi qu'au bout de vingt ou trente ans nos décideurs prennent l'initiative de récupérer certains de ces espaces pour d'autres usages d'Utilité Publique. Certaines compensations se feront à des distances non négligeables des zones impactées, jusqu'à 60 km (actions forestières). D'autres se feront en détruisant du patrimoine existant, méritant peut-être un meilleur sort (cas de l'**ancien Moulin de Campagne du Pont à Saint Jean de Védas**, et celui à Juvignac des **vignes de l'Engarran** déjà cité).

⇒ **Les compensations collectives agricoles et le 1% paysages.** On verra plus tard ! Quand ?

Ces éléments mettent en évidence les grandes imprécisions dans la nature des mesures compensatoires quant à leur réelle efficacité sur le temps long, et l'hypocrisie qui consisterait à déclarer que le Maître d'Ouvrage a simplement répondu aux exigences réglementaires.

9. Les grands oubliés de l'étude d'Impact Environnemental

⇒ **Le trafic Induit par le COM.**

La Maîtrise d’Ouvrage persiste à **nier l’effet ‘trafic induit’**, sous le prétexte que le COM ne fait que 6,5 km de long. En secteur urbain, 6 km est une longue distance, la parcourir en moins de 6 mn sur des voies dégagées et peu sinueuses est extrêmement attractif. L’automobiliste n’hésitera plus à emprunter le COM pour des besoins ou opportunités souvent dérisoires. De plus le COM offrira un échangeur additionnel d’accès très direct à l’A709, facilitant grandement les déplacements vers le centre de Montpellier et à de nombreux pôles d’attraction (gain significatif d’accessibilité). Dénonçons cette affirmation mensongère de Vinci-ASF, le COM est réellement un exemple typique d’amplificateur de trafic ⁶.

⇒ **Les reports modaux,**

Notamment par la mise en place de BHNS ou CHNS sur des voies réservées, dans le cadre notamment du développement du SERM se doivent d’être performants et contribuer à réduire la circulation de voitures individuelles. Le report modal, non pris en compte dans notre dossier, est devenu un objectif majeur dans la Stratégie Nationale Bas Carbone. C’est aujourd’hui le moment d’en évaluer les ambitions.

⇒ **Les effets cumulés des nuisances sonores,**

L’Etude d’Impact, donne des précisions intéressantes sur les niveaux sonores prévisibles, ainsi que les mesures de protections directes pour les citoyens.

Mais la ville de Saint Jean de Védas, va se voir entourer d’autoroutes à grand trafic. Le nombre d’habitants concernés par la **propagation cumulée du bruit, va augmenter sensiblement** ainsi que les temps d’exposition, ce dernier paramètre étant important dans la perception des nuisances et les **incidences sur la santé**. Une analyse objective de l’exposition de la population au bruit doit comporter ce volet. Déjà la seule présence de l’A9-A709 crée un bruit de fond permanent non négligeable qui franchit les protections rapprochées et obstacles naturels, accentué lorsque le vent vient du Sud. Rajouter les tronçons Est et Nord du COM risque de multiplier par 3 le volume sonore perçu. Il est nécessaire de disposer d’informations cartographique sur ce sujet pour la bonne information de la population...

⇒ **Les effets à distance du projet,** non pris en compte par la Maîtrise d’Ouvrage :

• **L’étalement urbain le long de l’A750.**

Notre association dans une étude menée en 2022, avait mis en évidence le bond de croissance des bourgs et villages situés le long de l’A750 dont la construction s’est étalée de 2004 à 2010. Cela démontre l’existence du phénomène d’étalement urbain induit par l’arrivée de l’autoroute en 2010 à l’entrée de Montpellier, renforcé en l’occurrence par l’absence de péage. Entre 2000 et 2020, la population résidente y a progressé de 60%, à un rythme moyen qui a approché les 3% par an. Faute d’informations fiables et récentes sur la population, il n’est pas possible de constater la tendance pour les années 2022 à 2025. Il est probable que cette croissance soit marquée par un ralentissement, en raison des difficultés grandissantes de pénétrer en voiture à Montpellier. L’arrivée du COM, présentée comme devant fluidifier le trafic à l’ouest, à laquelle s’ajoute la perspective d’une ligne de transport en commun cadencé, va générer une vague de nouvelles installations d’habitants. Ce ne sont pas seulement des résidents en plus, ce sont aussi des maisons qui se construisent avec des voies de desserte, des écoles et autres services publics... Ce sont encore des terres agricoles qui vont disparaître définitivement, ou des espaces naturels, malgré les efforts pour respecter l’objectif du ZAN (Zéro Artificialisation Nette) en 2050. **Les pertes de potentiel agricole, chiffrée à 150 ha sur les 30 ans à venir et celles liées aux services non rendus par la nature, représentent des dizaines de millions d’Euros, cumulées sur les 30 ou 40 ans à venir et la disparition d’emplois locaux agricoles.** Tout cela ne doit pas être occulté dans le dossier d’Évaluation Environnementale du COM.

• **Les effets cumulés du COM avec d’autres projets urbains.**

On a évoqué ce sujet en page 3, à propos du trafic sur l’A709, et des nouveaux besoins considérables en déplacements liés aux nouveaux quartiers en cours d’aménagement ou en projet.

• **Les effets conjugués avec d’autres projets d’infrastructure,**

⁶ Voir la dernière version du mémoire publié par le Victoria Institute, établissement canadien spécialisé dans l’étude et l’économie des transports routiers : <https://www.vtqi.org/gentraf.pdf> où le trafic induit est bien analysé.

« Elargir les routes pour réduire les congestions, c’est comme guérir l’obésité en desserrant sa ceinture » Roy KIENITZ, Executive Dr, Department of Transportation, California 2017.

Nous avons parlé du SERM, de CHNS sur l'A750, du LIEN, et aussi des prolongements de lignes de Tram par des lignes de Bus Tram, et constaté que les études de trafic n'avaient pas été actualisées. Ce manquement accroît encore le peu de confiance que nous pouvions accorder aux hypothèses de trafic. Ce problème est aussi souligné par l'Autorité Environnementale dans son avis.

10. L'évaluation socio-économique et le financement du COM

Les aspects financiers du projet interviennent nécessairement dans l'évaluation environnementale du COM. Même s'il est difficile de prendre en compte des coûts représentatifs de certaines dégradations de l'environnement, ou des impacts sociaux, ce n'est pas une raison pour les passer sous silence. L'Autorité environnementale a d'ailleurs critiqué l'absence d'actualisation de cette évaluation datant de 2019. La maîtrise d'ouvrage n'a pas souhaité répondre à cette sollicitation⁷.

En premier lieu, il est important de porter à la connaissance du Commissaire Enquêteur certaines interrogations et anomalies :

⇒ **Sur le montant des investissements COM :**

- **Le coût du projet est chiffré dans le dossier d'Enquête Publique de 2020, à 237,1 M€₂₀₁₈ HT.** Le détail des coûts est sommaire et laisse planer un doute sur la sincérité des chiffres, paraissant bas. Ce budget, étant inférieur au seuil de 300 M€, il n'a pas été jugé utile de faire intervenir la CNDP lors de la concertation publique de septembre 2016. C'est très regrettable !
- **La procédure d'évaluation socio-économique, implique que ce dossier fasse l'objet d'une contre-expertise obligatoire par une commission indépendante,** sous l'égide du Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI rattaché au 1^{er} Ministre), dans la mesure où la part de l'Etat dans le financement dépasse les 100 M€. C'était le cas dans l'hypothèse de conserver la répartition du financement déjà décidée pour la 1^{ère} tranche de 25 M€ d'études préalables inscrite au CPER 2015-2020. Cette contre-expertise n'a pas eu lieu. Encore une fois, c'est très regrettable, elle aurait été rendue publique, et communiquée à l'Assemblée nationale !
- **Des chiffres avaient été publiés dans la presse (Midi-Libre, le Canard Enchaîné) contredisant ceux des dossiers officiels,** laissant supposer des dissimulations de coûts de la part de l'Etat. Ces révélations n'avaient pas suscité de démenti.
- **Enfin, l'avenant N°18 du 28 janvier 2022, à la Concession Autoroutière de Vinci-ASF,** par lequel cette entreprise est désignée comme Maître d'Ouvrage du projet COM, par délégation de l'Etat, anticipe des dépassements sur certains postes, par rapport au budget du projet. Ceux-ci seraient compensés directement par l'Etat dans la limite de 51,8 M€HT⁸... On est en droit de s'interroger !

⇒ **Sur la question du financement du COM par sur-péage.**

Faute de pouvoir mettre sous péage le futur COM, par avenant N°20 à la concession ASF approuvé par décret du 28 décembre 2023, l'État autorise Vinci ASF à prélever un sur-péage auprès des usagers de l'A9 et de l'A709 venant de l'A9, dispositif mis en application dès le 1^{er} février 2024 par arrêté ministériel du 29 janvier 2024⁹. Il apparaît que ce sur-péage est (ou sera) payé par des usagers qui n'empruntent pas ou n'emprunteront pas le COM, dans une proportion de 86%. (avis ART-2023-1026 de Autorité de Régulation des Transports). **Cette disposition est**

⁷ qui aurait sans doute demandé un délai retardant l'Enquête Publique et privé le préfet du plaisir de l'organiser au mois d'Août

⁸ Cf Décret 2022-81 du 21 janvier 2022, publié au JO du 29 janvier (0024), chiffres en dernière page de l'avenant.

⁹ Extrait de l'arrêté ministériel fixant les tarifs autoroutiers pour ASF du 28 janvier 2024: « A ces tarifs sont ajoutées **les majorations additionnelles** prévues au paragraphe III de l'article 25.2. du cahier des charges de la concession aux trajets des véhicules entrant ou sortant aux barrières pleine voie de Baillargues et de Saint-Jean-de-Védas, ainsi qu'aux véhicules circulant sur l'autoroute A9 au droit de Montpellier (dans les deux sens, entre les PK n° 87 et les PK n° 108). Il en résulte les tarifs applicables sur le réseau de la société ASF à compter du premier février 2024. » date de démarrage des prélèvements de sur-péages.

contraire au droit du péage, considéré comme la rémunération d'un service effectivement rendu. Des usagers ont déposé un recours en Conseil d'Etat, contestant la légalité de ce mode de financement du COM. Le Conseil d'Etat, dans son jugement du 5 juin 2025, a rejeté la requête, considérant que :

- *Le sur-péage coûterait à l'utilisateur de l'ordre de **18 centimes d'€** au franchissement des barrières, somme jugée par la cour comme une '**distorsion tarifaire d'ampleur limitée**',*
- *Le COM **allégerait la circulation sur l'A709, et aussi sur l'A9 et en ville**, offrant aux usagers un gain de confort de conduite, constituant une forme de contrepartie au sur-péage.*

Les deux arguments du Conseil d'Etat, sont repris des mémoires en défense de Vinci-ASF. Le sur-péage sera probablement voisin de 1 €, soit une charge non négligeable pour les usagers du quotidien (assez nombreux).

Quant à la fluidification des trafics (qui restent à démontrer !), elle ne concernera qu'une faible partie des usagers ayant payé ce sur-péage. A l'évidence, cette décision du CE apparaît arbitraire, et posera tôt ou tard des problèmes juridiques.

De son côté, **l'Autorité Environnementale** dénonce dans son avis du 15 juin, le **prix élevé du sur-péage**, sans préciser de chiffre, risquant de conduire les usagers taxés injustement, à emprunter des cheminements gratuits et renforcer les encombrements de certaines itinéraires urbains, que le COM était censé délester. L'Ae n'a pas eu de réponse à ce sujet de la part de Vinci-ASF.

⇒ **L'Évaluation Socio-Économique du Projet.**

- **Les gains de temps pour les automobilistes** sont l'élément principal de valorisation des bénéfices attendus du projet.

Ils résultent des simulations du trafic et de la vitesse élevée (90km/h). A aucun endroit dans le dossier, le chiffre annoncé **de 3,5% des gains de temps** pour les usagers, n'apparaît comme le résultat d'un calcul explicite, qu'il aurait peut-être été possible de vérifier, voire de le confronter à l'avis d'un expert indépendant. Le CEREMA dans son rôle d'Assistant à Maîtrise d'Ouvrage auprès des services de l'Etat (DREAL), interrogé sur ce sujet, n'a pas souhaité répondre ! Et la contribution du CEREMA aux études et réflexions, n'a fait l'objet d'aucune mention ni publication dans le dossier. **Il est tentant d'en conclure que l'évaluation des trafics et gains de temps est sujette à débats.**

On a vu que les gains de temps sont habituellement en dessous des prévisions, lors des constats faits 5 ans après livraison des ouvrages (constat 'ex-post' sur 32 programmes par le CEREMA 2018). **Le COM ferait-il exception ?**

On a démontré aussi que l'effet « trafic induit » se ferait sentir, et devrait entraîner une baisse progressive les gains de temps sur les 5 à 10 ans qui suivent la livraison du COM.

Voir aussi le travail fait par les 'Shifters', groupement de scientifiques, dans leur analyse des émissions de GES par les usagers du COM.

Dans le dossier les congestions sur l'A709 et l'A750 engendrées par l'augmentation du trafic liée au transit n'ont pas été prises en compte.

En résumé, les supposés gains de temps 'réels' pourraient se révéler globalement négatifs et ainsi remettre totalement en question l'intérêt économique du projet proposé.

*Afficher un résultat de **3,5% de gains de temps**, sans préciser les marges d'incertitude, puis les valoriser sur 125 années, est une imposture. Comment peut-on adhérer à une telle absurdité.*

- **La valeur du temps**, faisant l'objet de valeurs tutélaires non actualisées depuis 2014, est l'objet de débats ; la complexité du sujet brouille les réponses.

Si l'on utilise des valeurs élevées, les gains en vitesse font grimper la rentabilité des ouvrages autoroutiers. Une valeur plus forte correspond à une préférence pour la « valeur mobilité » alors qu'une valeur plus faible correspond à une « préférence pour la proximité » (Cf Yves CROZET, expert en économie des transports) Dans le contexte de la lutte contre l'étalement urbain et des objectifs de réduction de nos déplacements, on est incité à opter pour des valeurs faibles.

Vu sous un autre angle, quel est l'usage des gains de temps faits par les automobilistes. Soient-ils allongent leurs déplacements en roulant plus vite et en habitant plus loin, sachant que le budget temps de déplacements quotidiens est constant (conjecture de Zahavy) et légèrement supérieur à 60 minutes, en légère hausse depuis dix ans. Soient-ils prolongent leurs temps de loisir. Ou plus rarement ils prolongent leurs heures de travail productif de valeur.

Les coûts liés aux embouteillages sont des pertes de temps que l'on peut assimiler et valoriser comme un 'péage de congestion' payé par l'utilisateur qui en assume sa part de responsabilité puisqu'il en est le contributeur. Mais dans un tel cas, il y a des perdants, mais pas de gagnant.

« ... Les coûts de congestion sont évalués par le temps perdu par les usagers Mais ce n'est pas la seule façon de faire. Les auteurs du manuel européen de 2019 consacrent près de 50 pages d'annexes à présenter une autre méthode de calcul fondée sur la notion de perte sociale (deadweight loss). **Avec elle, les coûts de congestion sont, en valeur absolue, divisés par 4.** Mais ces résultats ne sont pas repris au moment de l'agrégation des résultats, comme si l'objectif était de conserver le chiffre le plus élevé pour « charger la barque ». Yves CROZET 2024

En résumé les valeurs tutélaires du temps seraient à réduire sensiblement, ce qui diminuerait la valorisation des gains de temps du COM dans les mêmes proportions.

- **Les dépassements prévus du budget** de certaines opérations et ajoutés dans l'avenant 18 à la Concession sont à ajouter à la rubrique 'coûts', **51,8 M€.**

Les 'invisibles' ou 'externalités' peu valorisables en Euros, que le dossier oublie de mentionner :

- **La dégradation des paysages**, est une question importante. Elle ne fait l'objet d'aucune valorisation ni compensation ! De même que la dévalorisation des patrimoines architecturaux ou culturels
- **La dépréciation du foncier** des secteurs exposés à la pollution et au bruit
- **L'étalement et l'émiettement urbains le long de l'A750** et la disparition de terres agricoles qui pourraient totaliser de l'ordre de **20 M€ de pertes** (baisse de production) sur les seules 30 premières années après mise en service du COM
- **La valeur tutélaire des émissions de CO²**, fixée par la commission Quinet ¹⁰ a été **rehaussée récemment à 250 euros par tonne de CO₂ d'ici 2030**, en augmentation sensible par rapport aux **100 euros** d'il y a dix ans (comment est-ce pris en compte). Les émissions de GES ont progressivement un impact économique de plus en plus lourd. Dans le même esprit la Stratégie Nationale Bas Carbone a corrigé le **taux d'actualisation socio-économique des investissements, passant de 4,5 % à 3,2 % en 2021.**

L'ensemble de ces considérations ébranle tout l'édifice de comparaison Avantages – Coût du Projet. Il serait pertinent que le Maître d'Ouvrage soit entendu publiquement pour répondre à toutes ces questions et controverses.

11. Les multiples Impacts sur l'environnement, non cités précédemment

¹⁰ https://www.strategie-plan.gouv.fr/files/files/Publications/2025/2025-03-20%20-%20Valeur%20de%20l%27action%20pour%20le%20climat/FS-2025-RAPPORT%20QUINET_19mars20h-COUV-vdef.pdf

Il n'apparaît pas utile de reprendre la vingtaine ou plus de remarques ou de manquements signalés par l'Autorité Environnementale dans ses avis du 5 novembre 2019 et du 15 mai 2025. Notre association souscrit aux réserves prononcées par l'AE, et prend acte des explications et corrections, ainsi que des absences de réponse du Maître d'Ouvrage.

Quant à la contribution de la Commission Nationale de Protection de la Nature (CNPN) de juin 2025, donner un avis favorable au projet nous paraît inapproprié tant les critiques (ou réserves) formulées dans ce document ont de l'importance.

Philippe HIPPERT

Bernard LAPORTE

Président Saint Jean Environnement

Responsable commission urbanisme