

Philippe HIPPERT

4 allée des tilleuls

34 430 SAINT JEAN DE VÉDAS

fiper@orange.fr

06 85 65 46 70

Opposition au projet COM dans sa version autoroutière.

En tant que citoyen concerné par les enjeux écologiques, climatiques et sociaux liés à l'aménagement du territoire, je formule un avis défavorable à la réalisation du projet COM, dans sa forme actuelle d'une infrastructure autoroutière ; et ce pour plusieurs raisons environnementales, sociales, économiques et démocratiques.

1. Un projet incompatible avec les engagements climatiques de la France

Selon les analyses indépendantes du collectif AutreCOM et des experts mobilisés (dont les Shifters), le COM générerait :

- +126 000 tonnes de CO₂ pendant la phase de travaux ;
- +269 000 tonnes de CO₂ sur 20 ans d'exploitation.

Dans un contexte de dérèglement climatique avéré, un projet induisant une hausse des émissions est tout simplement contraire aux objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et aux engagements de neutralité carbone de la France.

Le projet COM s'inscrit dans une logique routière datée, incohérente avec les objectifs climatiques de la France :

- Le GIEC, l'ADEME et le Haut Conseil pour le Climat insistent sur la nécessité de réduire la place de la voiture et de privilégier les transports collectifs, le vélo et la marche.
- Or, ce contournement favoriserait l'augmentation du trafic et donc des émissions de CO₂ et de GES via l'effet rebond bien documenté dans la littérature scientifique.
- Les Shifters rappellent que construire de nouvelles routes augmente la dépendance à l'automobile et détourne des investissements nécessaires à la transition écologique (transports en commun, infrastructures cyclables).

2. Des impacts environnementaux majeurs

L'avis de l'Autorité Environnementale du 15 mai 2025 pointe plusieurs insuffisances sérieuses :

- Une sous-évaluation des impacts sur la biodiversité et les continuités écologiques.
- Un caractère fragmentaire de l'étude d'impact.
- Une insuffisante prise en compte des recommandations du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).

Ces réserves n'ont pas été levées à ce jour, ce qui rend le projet juridiquement et écologiquement discutable :

- Le tracé traverse des zones naturelles riches en biodiversité, notamment des zones humides (Ripisylve de la Mosson et du Rieucoulon), des corridors écologiques et des terres agricoles encore exploitées.
- L'association Saint Jean Environnement a souligné les risques de fragmentation des milieux naturels, d'artificialisation des sols et de destruction d'habitats protégés.
- La consommation de terres agricoles est en contradiction avec les objectifs de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) fixés par la loi.

3. Un modèle de mobilité dépassé du siècle passé

Le COM repose sur un modèle autoroutier, favorisant l'usage individuel de la voiture, à l'inverse des préconisations en matière de transition écologique :

- Il détourne les financements publics de solutions durables (TER, tramway, vélo, covoiturage).
- Il pénalise les usagers du quotidien qui ne peuvent ou ne veulent pas payer un péage sur l'A9.

4. Un projet socialement injuste et inefficace.

Le Collectif pour un AutreCOM rappelle que ce projet de 250 millions d'euros (au bas mot) ne règle ni les problèmes de congestion, ni ceux d'accessibilité pour les plus précaires.

Il bénéficie principalement aux usagers motorisés longue distance, sans proposer d'alternative viable pour les habitants non motorisés ou éloignés des axes principaux.

Le COM va détourner des financements publics qui pourraient être investis dans :

- Le renforcement du réseau de transports en commun (tram, bus tram ou bus à haut niveau de service).
- Le réseau cyclable métropolitain.
- La requalification des voiries existantes pour une mobilité partagée.

5. Une absence de concertation citoyenne réelle

L'enquête publique est programmée au cœur de l'été (28 juillet – 29 août 2025), période peu propice à une participation large et éclairée.

Les demandes de report ou de prolongation n'ont pas été entendues, ce qui remet en cause le respect du principe de participation prévu par le Code de l'environnement.

6. Des alternatives réalistes et responsables existent

Je formule une proposition alternative crédible :

- Transformation de l'axe en boulevard urbain apaisé (70 km/h max) ;
- Intégration des lignes de tramways existantes (ligne 1, 3, 5 et 2) avec des pôles multimodaux modernes permettant des ruptures de charge inférieure à 10 minutes.
- Création d'une ligne de tramway ou de BHNS le long du boulevard urbain
- Création de pistes cyclables le long du boulevard et en traversées.

Cette solution permettrait de fluidifier les mobilités, de réduire les nuisances, de respecter l'environnement et de servir l'intérêt général sans dépendance à un concessionnaire privé.

Avec des soutiens d'experts, le collectif AutreCOM présente également des scénarii alternatifs orientés vers une mobilité sobre, inclusive et durable avec réduction de l'usage contraint de la voiture.

7. L'augmentation du trafic à SJV.

L'augmentation du trafic de transit national et international sur le COM génèrera une augmentation du trafic dans la ville de SJV car nul n'est sensé ne jamais quitter l'autoroute ; et de plus cet axe nord -sud ne réglera en rien les problématiques locales aux heures pendulaires pour les populations arrivant de l'ouest (Cournonterral et/ou Fabrègues).

Par ailleurs, la desserte locale (camions) des zones commerciales, industrielles et artisanales, nombreuses à SJV, sera rendue plus complexe par le jeu des nombreux échangeurs prévus.

8. **En conclusion.**

Je demande :

- Le rejet du projet COM dans sa forme actuelle.
- La prise en compte sérieuse de l'alternative portée par AutreCOM.
- Le report ou la prolongation de l'enquête publique, afin de garantir une participation démocratique réelle.
- La mise en conformité du projet avec les engagements environnementaux de la France.

Je demande également à la commission d'enquête de donner un avis défavorable à ce projet et d'encourager les collectivités à travailler sur des alternatives durables, compatibles avec les trajectoires de décarbonation et de préservation du vivant.