



Fanny DOMBRE-COSTE
Députée de l'Hérault

Monsieur Georges RIVIECCIO
Président de la commission d'enquête
Mairie de Saint-Jean de Védas
4 rue de la Mairie
34430 Saint-Jean-de-Védas

Montpellier, le 25 août 2025

Objet : Avis sur le projet de Contournement Ouest de Montpellier

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Je tiens à m'adresser à vous au sujet du Contournement Ouest de Montpellier, un projet d'une importance capitale pour le territoire de Montpellier, qu'il m'apparaît tout d'abord nécessaire de contextualiser.

Par une action résolument volontariste, la métropole de Montpellier s'est engagée dans un vaste plan de réorganisation des déplacements désigné comme un choc des mobilités. Pour répondre d'une part au développement démographique de la métropole qui doit assumer le défi d'accueillir près de 10 000 nouveaux habitants chaque année, mais aussi aux enjeux de la nécessaire adaptation des territoires à la question climatique.

Il s'agit non seulement d'offrir des alternatives crédibles à la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien, mais également de réorganiser les flux de transit responsables de l'embolie du cœur de métropole, avec des conséquences environnementales et de santé publique que plus personne n'ignore aujourd'hui.

Réduire les déplacements pendulaires, c'est accroître les mobilités actives et l'offre de transports en commun, tout comme favoriser, quand c'est l'alternative la plus pertinente, le co-voiturage gratuit et rémunérateur.

La métropole de Montpellier porte aujourd'hui plusieurs chantiers conséquents dans ce domaine : édification d'un réseau cyclable sécurisé (quand 60 % des déplacements réalisés sur la métropole font moins de 3 km) création d'une cinquième ligne de tramway à échéance 2025, mise en œuvre depuis le 23 mai 2025 d'une première ligne de bustram à haut niveau de service et en site propre, création de deux nouvelles plateformes multimodales et multiplication des aires de co-voiturage.

La métropole entend porter cette ambition en lien étroit avec l'ensemble des collectivités, autorités organisatrices et partenaires, du secteur, au sein notamment d'un service express régional métropolitain.

En ce qui concerne la décarbonation, l'engagement de la ville centre est remarquable. J'ai évoqué plus haut les réalisations structurantes. Je pourrais évoquer la réalisation de nombreuses pistes cyclables, Véloignes, et bien sûr la mise en place de la gratuité des transports publics, mais je veux insister sur l'impérieuse nécessité de sortir le trafic de transit de l'espace urbain et du cœur de la commune.

La métropole de Montpellier est comme prise en étau entre deux autoroutes, l'A75 et l'A9-709, sans pour autant bénéficier d'un contournement routier digne d'une collectivité de 500 000 habitants. Si rien n'est fait, l'A75 continuera à se déverser directement dans le centre-ville.

La suppression du trafic routier de transit ou sa régulation dans la métropole ne peut s'imaginer sans cet anneau de contournement. Son absence génère un trafic important au centre-ville, exposant ainsi des dizaines de milliers d'habitants, souvent fragiles socialement, à des niveaux de pollution aujourd'hui inacceptables.

Les deux autoroutes arrivant sur le territoire ne sont pas reliées entre elles, plaçant les professionnels notamment les transporteurs routiers, ou les touristes sur des axes de circulation dimensionnés pour un trafic local.

Le contournement nord porté par le département de l'Hérault est en cours d'achèvement. Reste le point noir que représente l'absence de lien entre les deux autoroutes à l'ouest de Montpellier. Cette jonction est apparue dès les années 90 comme indispensable et l'urgence climatique renforce la détermination de chacun à la voir réalisée.

Fort du soutien de l'ensemble des collectivités, métropole, région, département et de la population, Jean Castex alors Premier ministre a relancé le projet en acceptant le principe de la concession autoroutière.

Le COM sera réalisé par VINCI. Si elle possède dans ces attributs une fonction de connexion entre deux autoroutes l'infrastructure n'en est elle-même clairement pas une. Il s'agira d'un boulevard urbain de 6 km en deux fois deux voies, limité à 90 km à l'heure. L'essentiel de son emprise sera basé sur des voies existantes. Il comprendra des voies réservées aux transports en commun, notamment des Bus à Haut Niveaux de Services prévus dans le projet SERM labellisé récemment par l'état. Il reliera les pôles d'échanges multimodaux de la Mosson, Gennevaux et Saint-Jean-de-Védas en interconnexion avec les lignes 1, 2, 3 et 5 de tramway. Enfin, il sera également bordé d'axes vélos structurants.

De fait, cette infrastructure sera un atout notable pour le dynamisme économique de la métropole de Montpellier. En effet, il permettra de fluidifier les échanges commerciaux, favorisera l'attractivité et la compétitivité des entreprises locales.

VINCI travaille activement aux compensations environnementales et a d'ores et déjà annoncé avoir réduit de 450 000 m² l'emprise nécessaire à cette réalisation, et ce, par rapport à celle prévue dans le cadre de la Déclaration d'Utilité publique.

Loin du gigantisme que certains lui prête, cette réalisation est absolument nécessaire. Son juste dimensionnement l'inscrit dans un programme global cohérent et courageux. Sans en être la clef de voûte, elle en est une pierre angulaire indispensable. À la vue de l'ensemble de ces éléments, je soutiens et suis résolument favorable à la réalisation de ce projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sincères salutations.

Fanny DOMBRE-COSTE
Députée de la 3^{ème} circonscription de l'Hérault

