

Enquête publique sur le COM

Préambule : cette étude a été réalisée dans l'objectif de redonner le contexte historique du projet du contournement ouest de Montpellier, et, en s'appuyant sur des données scientifiques, apporter une analyse technique du tracé « Vinci », et de ses conséquences sur la qualité de vie pour la commune de Saint-Jean-de-Védas.

*Le collectif PourSaintJean ne s'oppose pas à la réalisation du contournement ouest **MAIS** demande à reconsidérer le projet Vinci qui n'est autre qu'une autoroute liant l'A709 et l'A750.*

Initié il y a plus de 30 ans, le projet COM reflète une époque où la gestion des mobilités et la considération environnementale obéissaient à des logiques bien éloignées des enjeux actuels.

Quelle époque ?

Les sociologues, géographes, économistes l'ont largement décrite. Elle est caractérisée par le développement d'un idéal de vie consumériste et notamment celui d'un style de vie où la voiture individuelle se déploie à la fois comme objet de rêve, de liberté, et comme objet de nécessité en particulier liée à l'étalement urbain des grandes agglomérations.

A cette époque, on s'interroge peu, voire pas, sur les limites de ce modèle et ses impacts sur les écosystèmes planétaires.

1. Et pourtant ?

En 1970, le rapport du Club de Rome (ou rapport Meadows) concluait que la croissance économique continue était insoutenable à long terme. Il alertait sur les conséquences destructrices pour la planète et ses écosystèmes.

En 1972 se tenait le premier Sommet de la Terre à Stockholm, où un vaste plan d'action pour **lutter contre la pollution** était adopté.

De la lutte contre la pollution, on est passé **en 1992**, au Sommet de Rio à **la lutte contre les changements climatiques**. Cette lutte s'appuyait sur les **premiers travaux du GIEC**. Créé **en 1988** sous l'égide des Nations unies, sa naissance actait que **le dérèglement du climat par l'activité humaine devait être considéré comme une hypothèse sérieuse**.

Cette ambition s'est pourtant révélée difficile à mettre en œuvre. **En 2002, 10 ans plus tard**, Jacques Chirac, au 4^e Sommet de la Terre à Johannesburg, alertait son auditoire et la planète avec une métaphore prémonitoire « **Notre maison brûle et nous regardons ailleurs** ».

2. Que s'est-il passé depuis 2002 ?

- Il est aujourd'hui acté que l'activité humaine, basée sur les énergies fossiles, génère des Gaz à Effet de Serre (GES) qui dérèglent le climat.
- **En 2015**, signature de « **l'Accord de Paris sur le climat** », traité international sur l'atténuation et l'adaptation au changement climatique :

- il vise à maintenir l'augmentation de **la température moyenne de la planète** bien en dessous de +2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de préférence sans dépasser +1,5 °C
- il fixe l'objectif de neutralité carbone de nos sociétés en 2050.
- concrètement à l'échelle nationale :
 - Réduction GES: -40% en 2030, -75% en 2050 (par rapport à 1990)
 - Réduction de la consommation d'énergies fossile: -30% en 2030 (par rapport à 2012)
- **Depuis 2015**, la France a organisé sa trajectoire de décarbonation avec différents engagements cadres :
 - **Etat** (Stratégie Nationale Bas Carbone SNBC)
 - **Régions** (SRADET)
 - **Métropoles** (Plan Climat Air Energie Territorial solidaire PCAETs).
- **Le PCAETs de la métropole de Montpellier** actuellement vigueur couvre la période 2021-202 ; il a été adopté en 2023 pour une durée de 6 ans.

3. Où en sommes-nous aujourd'hui ? la trajectoire et les objectifs intermédiaires de la décarbonation sont-ils atteints ?

1 Au plan national : alors que le transport constitue un enjeu majeur, la réduction sur la période 2023/2024 est chiffrée à 1,5Mt éq CO2 contre 4,2 Mt éq CO2 attendus. **II nous faudrait donc aller 3 à 4 fois plus vite.**

Tableau 2.2d - Alignement des réductions d'émissions avec les objectifs 2030

(MT ÉQCO2/AN)	RYTHME CONSTATÉ		RYTHME ATTENDU 2024-2028				
	2023-2024*		SNBC-2		PROJET SNBC-3		
TRANSPORTS	-1,5	-4,2	X3	●	-5,7	X4	●
AGRICULTURE	-0,4	-0,7	X2	●	-1,1	X3	●
INDUSTRIE	-0,9	-1,2	MAINTENIR LE RYTHME	●	-3,0	X3	●
BÂTIMENTS	-0,4	-1,9	X5	●	-3,7	X9	●
ÉNERGIE	-3,8	-0,3	MAINTENIR LE RYTHME	●	-1,0	MAINTENIR LE RYTHME	●
DÉCHETS	-0,05	-0,7	X16	●	-1,4	X29	●
TOTAL BRUT	-6,9	-9,0	X1,3	●	-16	X2	●
UTCATF	-3,4	-1,5	ÉVITER L'EFFONDREMENT DU PUIT	●	+3,0	ÉVITER L'EFFONDREMENT DU PUIT	●

*sauf pour déchets et UTCATF : 2022-2023

Source: Citepa (2025), format Secten & DGEC. Lecture : en 2024, les émissions de GES des transports ont baissé de 1,5 Mt éqCO₂. Or, pour atteindre l'objectif 2030 de la SNBC 2, elles doivent baisser en moyenne de 4,2 Mt éqCO₂/an (soit 3 fois plus vite qu'en 2024). Pour atteindre l'objectif 2030 du projet de SNBC 3, elles doivent baisser en moyenne de 5,7 Mt éqCO₂/an (soit 4 fois plus vite qu'en 2024).

Ce constat alarmant a conduit le **HAUT CONSEIL POUR LE CLIMAT** dans son rapport de Juin 2025, à formuler la recommandation suivante :

« Alors que jusqu'à présent la périurbanisation a participé à allonger les distances et favoriser les déplacements automobiles, limiter les nouvelles infrastructures routières et les extensions urbaines est nécessaire pour réduire les dépenses et ne plus continuer à favoriser les modes routiers aux dépens de transports peu carbonés. »

2 Au plan de la métropole : le bilan à mi-parcours des engagements 2021-2026 a été présenté début 2025, que nous dit-on ?

- **58 % des GES de la métropole proviennent du transport.**
- Après la baisse liée à la période Covid, on observe **une reprise des émissions de GES imputables au transport.**
- **Les efforts à fournir sont clairement devant nous :**
 - -12 % entre 2019 et 2026
 - - **30 % entre 2026 et 2030, soit un doublement du rythme actuel sur 4 ans.**
 - Puis - 46 % entre 2030 et 2050.

Il est donc préconisé dans le PCAETs « d'intensifier l'écomobilité et les nouveaux usages de la voiture dans les déplacements » en s'appuyant en particulier sur le Plan de Mobilité.

Constat : au plan national comme au plan local, nous sommes loin des objectifs de décarbonation du secteur des transports.

OR

1/ L'usage de la voiture = enjeu majeur de la décarbonation



2/ Les courtes et moyennes distances = 51 % des GES



4. Dans ce contexte est-il judicieux de valider le COM dans sa configuration actuelle ?

La réponse est non.

- 1 Il ne s'agit pas d'un boulevard urbain au service d'un contournement ouest de Montpellier, mais d'un axe autoroutier, une solution hybride répondant aux intérêts de Vinci et du lobby routier, afin de satisfaire les besoins des automobilistes accédant à l'aire métropolitaine.

6 janvier 2023 Entre 4 et 6 voies selon les tronçons	Section Nord 1700 m  • Mise aux normes de la RD132 actuelle déjà à 2x2 voies.	Section Centre 2630 m  • Élargissement à 2x2 voies de la D132 E2 actuelle et mise aux normes.	Section Sud 1700 m  • Élargissement à 2x2 voies de la RD612 actuelle et mise aux normes. • Tranchée ouverte sur 1 km.
7 octobre 2023 Entre 4 et 8 voies selon les tronçons	Section Nord 1700 m  • Mise aux normes de la RM132 actuelle déjà à 2x2 voies.	Section Centre 2630 m  • Mise à 2x2 voies de la RM132E2 actuelle.	Section Sud 1700 m  • COM à 2x2 voies en tranchée ouverte, sur environ 1 km, bordé de contre-allées.
15 juillet 2024 Entre 5 et 10 voies selon les tronçons	Section Nord 1700 m  • Requalification de la RM132 actuelle déjà à 2x2 voies et aménagement d'une voie réservée aux transports en commun (VRTC).	Section Centre 2630 m  • Mise à 2x2 voies de la RM132E2 actuelle et aménagement d'une voie réservée aux transports en commun (VRTC).	Section Sud 1700 m  • Axe à 2x2 voies en tranchée ouverte, sur environ 1 km, bordé de contre-allées et aménagement d'une voie réservée aux transports en commun (VRTC).

- 2 Le projet « Vinci » ne répondra pas aux enjeux de la mobilité décarbonée ni à la transition environnementale et sociétale qui lui est nécessairement associée. Les faits observables le confirment :
 - Malgré la construction de nombreuses routes, le temps de transport automobile est constant depuis 50 ans (environ 1h/jour)
 - On constate donc une augmentation des kms parcourus : nous circulons plus souvent ou plus loin, pour nous loger, travailler, nous divertir, ce qui stimule l'étalement urbain
 - Dans les 2 à 3 ans qui suivent la création ou élargissement d'une voie, on observe de nouveaux phénomènes de saturation du trafic.
 - Selon une publication du Cerema 13 réalisée après la mise en service de projets routiers sans péage, le trafic mesuré est en moyenne 47% supérieur au trafic prévu initialement.
 - L'exemple de Montpellier avec l'A709 est parlant :
 - Mise en service en 2017, il a fallu que quelques années pour retrouver des ralentissements spectaculaires ; de plus les échangeurs incomplets (sorties Mtp est 29 et Mtp sud 30) ne favorisent pas la fluidité du trafic.
 - Le seul véritable avantage de l'A709 a été la séparation des flux et l'exclusion quasi totale du trafic poids lourds, ce que ne propose pas le projet du COM.....

- 3 Par l'absurde : la métropole de Montpellier accueille environ 8000 habitants supplémentaires chaque année, soit 4000 voitures de plus. Forts de l'expérience de l'A709 ne faudrait-il pas alors prévoir directement un axe 2X3 voies plus 2 bandes d'arrêts d'urgence?
- 4 Les études relatives à l'impact carbone ont été traitées avec légèreté, malgré l'alerte de l'Autorité Environnementale. (cf. Rapport au dossier du CM de l'AE pages 98-99, Pièce A)

Les nouveaux calculs ont-ils été conduits avec les nouvelles études de trafic, dans le cadre de l'étude air et santé, dont les résultats sont présentés très succinctement dans une autre partie de l'étude d'impact. Ces nouveaux calculs montrent à l'inverse une augmentation de 2 à 3 % des émissions de GES en exploitation du fait du projet aux horizons 2029 et 2049. Le projet occasionnerait donc des émissions supplémentaires, conséquence logique de l'accroissement des trafics occasionnés par le projet, comme précisé en partie 2.3.6.1 mais en contradiction avec le dossier des engagements de l'État d'octobre 2023. Aucune mesure n'est proposée pour éviter, réduire ou compenser ce surcroît d'émissions.

Les mêmes incohérences se retrouvent concernant les consommations énergétiques, qui selon les parties du dossier seraient diminuées ou augmentées en exploitation.

L'Ae recommande de présenter un bilan carbone et un bilan des consommations énergétiques cohérents et actualisés du projet, et dans la continuité de son avis de 2019, recommande de

proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre en référence à la stratégie nationale bas carbone.

- 5 Que dire enfin de la pollution, (particules fines et Ozone) dégagée par le trafic automobile ?

Le maire de Montpellier a indiqué vouloir libérer les quartiers longés par l'avenue de la Liberté de la pollution de 11000 véhicules quotidiens en transit...pour la reporter sur le COM. Cet axe traverse en grande partie Saint-Jean-de-Védas, à proximité immédiate de quartiers habités. Certes moins denses mais exposés : la pollution touchera le village par le jeu des vents.

Ainsi, au lieu de transférer la pollution d'une commune à l'autre, ne serait-il pas plus pertinent que la métropole **revienne au projet initial : la création d'un boulevard urbain** conforme aux enjeux de XXI siècle, réduisant carbone et pollution ?

5. La solution proposée :

- 1- **Nous partageons les arguments présentés par Monsieur Raynaud** au Conseil municipal de Montpellier (24 Juin 2025) puis au Conseil métropolitain (16 Juillet 2025), allocution disponible ici :
<https://www.youtube.com/live/BbKmFI7s0s?si=et2Jxch-97w1KqSu> séquence 6h20m36s
- 2- Nous demandons l'ouverture d'une concertation entre les parties prenantes, afin de réaliser un boulevard urbain adapté aux mobilités décarbonées et à la réduction des pollutions, à l'image de ce qui existe déjà dans de nombreuses métropoles européennes engagées dans l'adaptation au changement climatique.