

Montpellier, le 27 août 2025

**À l'attention de la Commission d'enquête publique  
Siège de l'enquête :**

Mairie de Saint-Jean-de-Védas  
4, rue de la Mairie  
34430 Saint-Jean-de-Védas

**Arrêté d'ouverture d'enquête :**

Numéro 2025.06.DRCL.0211 en date du 26/06/2025  
Arrêté du Préfet de l'Hérault

**Commissaires enquêteurs :**

Georges RIVIECCIO - Président de la commission  
d'enquête  
Richard AUGUET  
Sylvine HELLEY

**Objet :**

*Contribution des élu-es écologistes « Écologistes pour Montpellier » à l'enquête publique relative au projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM)*

**Madame, Monsieur les Commissaires enquêteurs,**

*Conformément à l'arrêté d'ouverture d'enquête mentionné ci-dessus, nous, élu-es écologistes du groupe Écologistes pour Montpellier, avons l'honneur de vous transmettre notre contribution à l'enquête publique relative au projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM).*

Les élu-es écologistes de la ville et de la métropole du groupe *Écologistes pour Montpellier* souhaitent contribuer à la présente enquête publique relative à l'autorisation environnementale du Contournement Ouest de Montpellier (COM). Ce projet, déclaré d'utilité publique en septembre 2021 à l'issue d'une première enquête, revient aujourd'hui devant le public dans un contexte profondément transformé : urgence climatique renforcée, engagements nationaux et européens de réduction des émissions de gaz à effet de serre, objectifs de Zéro Artificialisation Nette (ZAN), mais aussi des attentes citoyennes de plus en plus fortes pour des alternatives à la voiture individuelle.

Loin de s'opposer pour s'opposer, nous voulons montrer en quoi le projet tel qu'il est présenté repose sur des hypothèses dépassées, sous-estime ses impacts environnementaux et sociaux, et enferme durablement notre territoire dans une dépendance accrue à l'automobile et au fret routier. Nous voulons également rappeler que le débat démocratique doit être effectif : maintenir une enquête publique en plein mois d'août, alors que nombre de citoyennes et citoyens sont absents, relève d'un choix regrettable qui fragilise la légitimité de la procédure.

Notre contribution s'organise en trois parties :

1. **Les fondements contestables du projet et le passage en force de l'État**, en soulignant notamment la négation du phénomène de trafic induit par les autorités.
2. **Les impacts environnementaux, sanitaires et sociaux du projet**, largement sous-estimés dans le dossier présenté.
3. **Les alternatives possibles pour une mobilité soutenable**, qui permettraient de répondre aux besoins réels des habitants tout en respectant nos engagements climatiques et en préservant la qualité de vie.

À travers cette contribution, nous réaffirmons notre conviction : Montpellier et sa métropole ont besoin d'un projet de mobilité d'avenir, fondé sur la sobriété, les transports collectifs, le vélo et le covoiturage, non d'une nouvelle autoroute urbaine qui ne ferait que reproduire les erreurs du passé.

## I. Les fondements contestables du projet et le passage en force de l'État

Le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM) fait l'objet d'une seconde enquête publique, du 28 juillet au 29 août 2025, dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale. Nous tenons d'abord à rappeler que cette période, en plein cœur des congés d'été, ne favorise pas un débat public serein et inclusif. Plusieurs cas antérieurs ont déjà montré que de telles enquêtes menées en période estivale devaient être prolongées ou annulées car jugées incompatibles avec l'exercice effectif de la démocratie participative. Le maintien de ce calendrier traduit, pour beaucoup de citoyens et associations, un mépris profond de la participation citoyenne.

Au-delà du calendrier, le passage en force est manifeste dans les déclarations du préfet de l'Hérault, François-Xavier Lauch, qui a annoncé dans la presse le 23 mai 2025 son intention de signer l'autorisation environnementale dès l'automne 2025, avant même l'issue de l'enquête ([Midi Libre, 23 mai 2025](#)). Le préfet a également affirmé publiquement « ne pas croire au trafic induit », préférant parler de simple « report de trafic ». Une telle position nie l'état actuel de la recherche scientifique et économique.

En économie des transports, le « trafic induit » désigne l'augmentation du nombre total de kilomètres parcourus par des véhicules à la suite de la création ou de l'élargissement d'une infrastructure routière. Il s'explique par plusieurs mécanismes identifiés depuis plus de cinquante ans : d'une part, les automobilistes changent d'itinéraire ou d'horaire pour profiter de la nouvelle capacité routière ; d'autre part, des déplacements auparavant évités ou effectués en transport en commun sont désormais réalisés en voiture ; enfin, à moyen et long terme, l'amélioration apparente de l'accessibilité favorise l'étalement urbain et donc la croissance des distances domicile-travail (Goodwin, 1996, *Transportation*, 23, 35–54 ; [Duranton & Turner, 2011, \*The Fundamental Law of Road Congestion, American Economic Review\*, 101\(6\), 2616–2652](#)).

Vulgarisé, on pourrait dire que « construire des routes attire les voitures » : chaque nouvelle voie rapide donne l'impression de réduire les embouteillages, mais cet effet est de courte durée car les automobilistes s'y engagent en plus grand nombre. C'est ce que le chercheur Anthony Downs a théorisé sous le nom de « triple convergence » : convergence spatiale (report d'autres axes), temporelle (report d'autres horaires) et modale (report d'autres modes vers la voiture).

Mais les effets du trafic induit ne s'arrêtent pas là. En augmentant la vitesse apparente et en élargissant le périmètre accessible depuis la métropole, le COM encouragerait une urbanisation diffuse

dans les villages périphériques, entraînant un étalement urbain qui accroît les besoins de déplacements motorisés. Ce cercle vicieux – routes présentées comme plus rapides → habitat plus éloigné → trajets plus longs → nouvelles congestions – est largement documenté par la littérature en économie des transports (Crozet, 2021, *Transport, climat : sortir de l'impuissance collective*, Presses de Sciences Po ; [Bigo, 2020, Les transports face au défi de la transition énergétique, Thèse de doctorat, Institut Polytechnique de Paris](#)).

Il en découle une conséquence directe pour Montpellier : davantage de déplacements pendulaires vers la ville en voiture, au détriment de solutions moins coûteuses et moins polluantes comme les transports en commun, le covoiturage ou le vélo. Le COM risque donc d'être saturé à la fois par ce trafic quotidien supplémentaire et par le trafic de transit et de fret routier qu'il facilitera. Plus profondément, ce projet enferme le territoire dans un verrouillage technologique automobile : en investissant massivement dans l'infrastructure routière, on incite les ménages à investir eux-mêmes dans l'usage exclusif de la voiture (achat, entretien, carburant). Dès lors, les habitants sont piégés dans une dépendance automobile durable, rendant d'autant plus difficile le basculement futur vers des modes de transport plus sobres et collectifs.

Ce choix est d'autant plus contradictoire que la Métropole de Montpellier a investi près d'1,5 milliard d'euros dans des solutions de transports décarbonées : une nouvelle ligne de tramway, l'extension de la ligne 1, des lignes de bus-tram, la gratuité totale des transports publics (une première en Europe à cette échelle), un réseau cyclable structurant, l'agrandissement de la zone piétonne et la piétonnisation de plusieurs rues, des aides au covoiturage et à l'achat de vélos, ainsi qu'un plan de circulation visant à réduire le trafic de transit. Tous ces investissements et ces avancées seraient annulés par la construction d'un axe autoroutier de 6 km, qui obligerait la métropole à rester enfermée dans une logique automobile dépassée.

L'étude de référence de [Duranton & Turner \(2011\)](#), portant sur plus de 500 métropoles aux États-Unis, démontre de façon systématique que chaque kilomètre supplémentaire d'autoroute génère une augmentation proportionnelle du trafic routier. Ce résultat a été confirmé par de nombreux travaux européens et français (CEREMA, 2018, *Trafic induit et évaluation des projets routiers* ; [CGEDD, 2019, Mobilités et infrastructures : rapport sur les effets induits](#)).

Le 14 janvier 2024, une conférence organisée à la Faculté d'Économie de l'Université de Montpellier a réuni plusieurs enseignants-chercheurs en économie des transports, qui ont dénoncé précisément cette non-prise en compte du trafic induit dans les modèles officiels (Université de Montpellier, 2024, conférence « Faut-il encore construire des routes ? Le cas du COM »). Ignorer ce phénomène revient à biaiser les hypothèses de base du projet, à sous-estimer ses impacts négatifs et à surestimer ses bénéfices attendus.

Le COM repose ainsi sur un postulat infondé : il prétend réduire la congestion alors qu'il contribuera en réalité à l'augmenter à moyen terme. Cette dissonance entre expertise scientifique et décision publique n'est pas nouvelle en France, comme l'ont montré les chercheurs (Bonnafous, 2000, *Transport et environnement : le grand écart*, Revue d'Économie Industrielle) ; (Crozet, 2019, *Mobilités et transition énergétique : sortir de l'impuissance collective*) ; ([Bigo, 2020, Les transports face au défi de la transition énergétique](#)).

## II. Des impacts environnementaux, sanitaires et sociaux massifs

L'étude d'impact du COM, critiquée par l'Autorité environnementale (Ae), sous-estime largement les effets négatifs du projet. Les critiques portent notamment sur la qualité insuffisante des données de trafic, sur l'absence de scénarios alternatifs, et sur une vision lacunaire des effets cumulés avec d'autres projets (LIEN, zones logistiques, urbanisation périurbaine).

L'artificialisation des sols est considérable : 77 hectares d'espaces naturels et agricoles seront détruits, dans une zone déjà fortement fragmentée. Douze exploitations agricoles sont directement concernées, et les continuités écologiques du bassin de la Mosson et du Rieu Coulon seront durablement affectées. Le Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) a souligné l'importance de ces couloirs écologiques et le caractère insuffisant des mesures compensatoires proposées (avis du CNPN, 2021).

La biodiversité locale, particulièrement riche en contexte méditerranéen, est directement menacée. L'étude d'impact autorise la destruction d'espèces protégées emblématiques, telles que le Rollier d'Europe ou la Loutre d'Europe, alors même que la France s'est engagée à stopper l'érosion de la biodiversité d'ici 2030 (Stratégie nationale biodiversité, Ministère de l'Écologie, 2022).

Sur le plan climatique, les incohérences sont flagrantes. Le dossier du maître d'ouvrage considère que les émissions de gaz à effet de serre « ne constituent pas un enjeu environnemental », ce qui est en contradiction totale avec les engagements de neutralité carbone de la France à l'horizon 2050 (SNBC, Stratégie Nationale Bas Carbone). Or, les calculs du [Shift Project \(2022\)](#), [Rapport sur le COM](#) montrent que le COM représenterait jusqu'à 87 % du budget carbone des transports de la métropole en 2050. La construction du projet générerait déjà 126 000 tonnes de CO<sub>2</sub> supplémentaires, et le trafic induit émettrait entre 269 000 et 460 000 tonnes supplémentaires entre 2028 et 2048.

La pollution de l'air est également sous-estimée. Le COM augmentera les émissions de dioxyde d'azote et de particules fines de 1 à 4 % sur l'ensemble de la métropole, mais de 5 à 15 % le long du tracé. Or, ces polluants sont directement liés à des risques accrus de cancers, maladies respiratoires et cardiovasculaires ([OMS, Pollution de l'air et santé](#)). Les enfants des crèches et écoles situées à proximité immédiate du tracé seront particulièrement exposés. En sous-estimant le trafic induit, l'étude sous-évalue mécaniquement l'ampleur de ces pollutions.

Au plan social, le projet renforcera la dépendance automobile et aggravera l'étalement urbain. Les travaux de [Zahavi \(1979\)](#), [The UMOT Model](#) sur le « budget-temps de transport » montrent que les individus consacrent en moyenne une durée stable à leurs trajets quotidiens : toute amélioration de vitesse se traduit donc par un allongement des distances parcourues, et non par une baisse de la congestion. Le COM, en facilitant l'accès aux communes périurbaines, encouragera leur urbanisation. L'expérience du prolongement de l'A750 l'a montré : entre 2000 et 2020, les villages connectés par cet axe ont vu leur population croître de 60 %, bien plus vite que la métropole. Le COM enclenchera le même cycle : étalement urbain, dépendance automobile, puis saturation à nouveau du réseau, même à l'intérieur de la ville de Montpellier.

Ces dynamiques correspondent aux grands principes de l'économie des transports : le paradoxe de Downs-Thomson établit que la fluidité routière dépend de la compétitivité des transports collectifs (Downs, 1962, *The Law of Peak-Hour Expressway Congestion*). Le paradoxe de Mogridge montre qu'améliorer les routes finit par affaiblir les transports en commun, ramenant la congestion au même niveau qu'auparavant, voire l'aggravant (Mogridge, 1990, *Travel in towns: jam yesterday, jam today and jam tomorrow?*). Le COM est emblématique de cette impasse : il promet une fluidité temporaire au prix d'une congestion aggravée demain.

Il faut aussi souligner que, malgré l'importance accordée à l'argument du « report du trafic de transit », aucune étude n'a été menée pour mesurer précisément la part de ce trafic sur l'avenue de la Liberté. Les données disponibles montrent qu'une large majorité des véhicules qui l'empruntent sont immatriculés dans l'Hérault et relèvent donc du trafic pendulaire interne à la métropole, et non d'un flux de transit national ou international. En l'absence de mesure rigoureuse, prétendre que le COM permettrait de délester massivement l'avenue de la Liberté relève donc d'un postulat infondé, qui masque la réalité des usages quotidiens de cet axe.

Enfin, il est crucial de rappeler que le COM est un projet d'ampleur nationale et européenne. Sa fonction première n'est pas de fluidifier le trafic local, mais de relier deux grands axes autoroutiers (A709 et A750) et de constituer un maillon essentiel d'une dorsale logistique reliant les ports du nord de l'Europe (Rotterdam, Anvers, Dunkerque, Le Havre) aux ports méditerranéens (Marseille, Toulon, Gênes). Autrement dit, ce projet vise à faciliter le transit des poids lourds en plein cœur de la métropole de Montpellier, en contradiction directe avec les objectifs européens de transfert du fret vers le rail (Pacte Vert européen, Commission européenne).

### **III. Un autre modèle est possible : une alternative**

Face à ces constats, il est impératif de réorienter les choix de mobilité vers des solutions compatibles avec les objectifs climatiques, la sauvegarde de la biodiversité, la maîtrise foncière, la santé publique et la qualité de vie des habitants.

Un scénario alternatif existe : celui d'un boulevard urbain à 2x2 voies sans bande d'arrêt d'urgence limité à 70 km/h, sobre en foncier, qui améliorerait certains carrefours et renforcerait les connexions cyclables et piétonnes. Selon le CEREMA, une telle limitation de vitesse réduirait de 15 à 20 % les émissions de CO<sub>2</sub> et diviserait par deux les nuisances sonores, sans allonger significativement les temps de parcours.

À Paris, le passage du périphérique à 50 km/h a déjà permis d'obtenir des gains substantiels en matière de pollution, de sécurité routière et même de fluidité. Le nouveau dispositif de voies intelligentes avec contrôle par caméra, mis en place récemment, commence également à donner des résultats positifs, en optimisant l'usage des infrastructures existantes. Ces expériences montrent que réduire la vitesse et réallouer l'espace routier peut constituer une véritable alternative à la logique autoroutière classique.

Le projet de COM présenté par Vinci est au contraire une infrastructure technique configurée pour 130 km/h. Cela implique des aménagements lourds et coûteux : rayons de courbure surdimensionnés, bandes d'arrêt d'urgence, ouvrages d'art prévus pour un usage autoroutier, totalement inutiles pour des voies limitées à 70 km/h. Le sens de l'histoire est pourtant celui d'infrastructures apaisées, limitées à 50km/h en zones urbaines. Des voies calibrées pour 130 km/h n'ont absolument aucun sens dans le projet actuel, qui devrait au contraire s'inscrire dans une logique de sobriété et de transition écologique.

À cela s'ajoute une conséquence directe du projet sur l'A9/A709. Avec les voies principales et les multiples voies d'insertion et de raccordement prévues entre le COM et l'autoroute, ce tronçon atteindra près de 12 voies de circulation parallèles à Saint-Jean-de-Védas. Une telle configuration n'a rien d'un aménagement urbain : elle correspond à une infrastructure autoroutière de transit, pensée pour absorber un trafic massif de voitures particulières et de poids lourds.

Qui peut le plus peut le moins : si Vinci est en capacité technique et financière de concevoir un ouvrage

de 12 voies sur le raccordement avec l'A9, alors rien n'empêche de réaliser un aménagement beaucoup plus sobre. Un projet limité à 2x2 voies, pensé comme un boulevard urbain à 70 km/h, serait suffisant pour répondre aux besoins locaux de désaturation de carrefours comme Lavérune ou le Rieucoulon. Ce projet pourrait en outre intégrer des aménagements innovants et adaptés aux enjeux contemporains : par exemple, la mise en place de voies « intelligentes », réservées aux covoiturages et aux transports en commun aux heures de pointe.

Nous proposons, comme à Paris, Lyon et Strasbourg, d'établir une réglementation et des dispositifs de contrôle modulés en fonction des horaires et des types de véhicules. Ainsi, une voie pourrait être réservée au covoiturage, aux transports en commun, et à d'autres types de véhicules à déterminer, en semaine aux heures de pointe (de 7 h à 9 h et de 16 h 30 à 19 h). Le reste du temps, les voies resteraient accessibles à tous. Les moyens techniques et le cadre juridique existent déjà, à travers des systèmes de contrôle automatisés associés à une supervision humaine.

## Conclusion

Le projet de Contournement Ouest de Montpellier est présenté comme une solution de fluidification, mais il repose sur des hypothèses biaisées et contredit l'état de la science en économie des transports. Ses impacts environnementaux, climatiques et sociaux sont massifs et sous-évalués. Surtout, il inscrit Montpellier dans une trajectoire de dépendance automobile et de transit logistique international qui va à l'encontre de la nécessaire transition écologique.

Nous, élu·es écologistes « Écologistes pour Montpellier », demandons donc la transformation du projet en un boulevard urbain à 2x2 voies sans bandes d'arrêt d'urgence, ainsi que l'ouverture d'un véritable débat public sur les alternatives de mobilité à l'ouest de la métropole.

### **Manu REYNAUD**

Adjoint au maire à la ville apaisée et respirable  
Conseiller métropolitain  
Président du Groupe des élu·es Choisir l'écologie à Montpellier

### **Stéphane JOUAULT**

Adjoint au maire à la nature en ville  
et à la biodiversité

### **Mustapha LAOUKIRI**

Adjoint au maire à l'insertion sociale et à l'emploi

### **Marie MASSART**

Adjointe au maire à la politique alimentaire  
à l'agriculture urbaine  
Conseillère métropolitaine

### **Fatma NAKIB**

Adjointe au maire à l'égalité et  
aux droits des femmes

### **Bruno PATERNOT**

Conseiller Municipal à l'esthétique lumineuse  
Vice-président de la Métropole à la qualité  
de l'environnement visuel

### **Eddine Ariztegui**

Adjoint au maire au Bien-être animal

## Bibliographie

1. **Duranton G, Turner MA.** *The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities.* American Economic Review. 2011;101(6):2616–2652.  
Disponible sur : <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/aer.101.6.2616>
2. **Duranton G, Turner MA.** *The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US cities.* NBER Working Paper No. 15376. 2009.  
Disponible sur : <https://www.nber.org/papers/w15376>
3. **Bigo A.** *Comment expliquer l'évolution passée des émissions de CO<sub>2</sub> des transports en France ? Une décomposition sur la période 1960-2017.* Working Paper, Chaire Énergie et Prospérité. Avril 2020.  
Disponible sur : <https://chair-energy-prosperity.org/wp-content/uploads/2019/11/Aur%C3%A9lien-BIGO-Evolution-pass%C3%A9e-CO2-transports-en-France.pdf>
4. **Bigo A.** *Les transports face au défi de la transition énergétique.* Thèse de doctorat, 2020.  
Résumé et extraits accessibles dans l'Atlas des Mobilités 2022 (Heinrich Böll Stiftung).  
Disponible sur : <https://fr.boell.org/sites/default/files/2022-06/ATLAS%20MOBILITES%202022-Bdef.pdf>
5. **Les Shifters.** *Rapport sur les émissions de gaz à effet de serre du COM.* Décembre 2023.  
Disponible sur : <https://choisirlecologie.fr/wp-content/uploads/2023/12/COM-Rapport-The-Shifters-1.pdf>
6. **CGEDD – France Stratégie.** *Prospective des transports et des mobilités 2040–2060.* Rapport transversal. Février 2022.  
Disponible sur : [https://www.strategie-plan.gouv.fr/files/files/Publications/2022/0208%20Prospective%20mobilit%C3%A9/prospective\\_2040-2060\\_des\\_transports\\_et\\_des\\_mobilites\\_-\\_rapport\\_transversal\\_-\\_fevrier\\_2022.pdf](https://www.strategie-plan.gouv.fr/files/files/Publications/2022/0208%20Prospective%20mobilit%C3%A9/prospective_2040-2060_des_transports_et_des_mobilites_-_rapport_transversal_-_fevrier_2022.pdf)

## Articles de presse

1. « **Contournement ouest de Montpellier : coup d'envoi de l'enquête publique environnementale ce lundi pour un mois** », *Midi Libre*, 28 juillet 2025.  
Disponible sur : <https://l.midilibre.fr/C37o>
2. « **Contournement ouest de Montpellier : 'il passe en force'... Le collectif opposé au projet blâme le préfet de l'Hérault** », *Midi Libre*, juillet 2025.  
Disponible sur : (lien Facebook partagé par Midi Libre) <https://www.facebook.com/MontpellierMidiLibre/photos/contournement-ouest-de-montpellier-il-passe-en-force-le-collectif-oppos%C3%A9-au-proj/1304026035063050/>
3. *Midi Libre* (23 mai 2025). *Contournement routier de Montpellier : après l'avis rendu par l'Autorité environnementale, le préfet de l'Hérault monte au créneau.* Lire en ligne : <https://www.midilibre.fr/2025/05/23/contournement-routier-de-montpellier-apres-lavis-rendu-par-lautorite-environnementale-le-prefet-de-lherault-monte-au-creneau-12716979.php>
4. *Midi Libre* (19 janvier 2025). *Le contournement ouest de Montpellier avance, les arguments contre le projet aussi.* Lire en ligne : <https://www.midilibre.fr/2025/01/19/le-contournement-ouest-de-montpellier-avance-les-arguments-contre-le-projet-aussi-12447830.php>