

Ce projet ne permet pas de répondre aux objectifs environnementaux que s'est fixé le pays certes bien après sa genèse mais qui doivent être considérés prioritairement sinon, la stratégie et la politique environnementale deviennent incompréhensibles et on ne peut guère accorder de crédit à nos décideurs.

Les nuisances induites tant pendant la phase de travaux que lors de la future exploitation sont minimisées par l'étude présentée par Vinci et des données d'études défavorables au projet et connues par le maître d'ouvrage ne sont pas portées à la connaissance du public dans les documents du dossier souvent au motif qu'elles n'ont pas à être réglementairement présentées. Mais ces éléments existent, sont objectifs et on les occulte.

La fluidification du trafic tant attendue par les personnes favorables au projet est un leurre. Pour preuve, ce sont les mêmes arguments qui ont été développés il y a 10 ans pour le doublement de l'A9 et la création de l'A709. Qui peut prétendre en tant que résident de l'aire métropolitaine et utilisateur quotidien de l'ancienne A9 devenue A709 qu'il a gagné du temps sur ses déplacements en empruntant cet axe. Dans le meilleur des cas, il n'en a pas perdu. Chaque année les temps de trajet s'allongent depuis que l'A709 existe pour se rendre dans la ville centre que ce soit depuis l'ouest à St Jean de Védas ou depuis l'est à Baillargues. Quand on cherche à se procurer des éléments d'étude sur l'évolution du trafic et les temps de parcours on ne trouve strictement rien. Si, j'exagère, une [étude faite par un stagiaire l'année de la mise en service de l'A709](#) conclut qu'au mois de juillet aux heures de pointes le trafic est plus fluide qu'au mois de mars ... (voir tableau p. 43 du rapport)

Quant aux études d'évolution de la qualité de l'air sur la longueur du tracé de l'A709 + A9 il y a une [étude de l'observatoire régional de la qualité de l'air](#) qui constate évidemment que dans les zones où on a écarté le trafic de transit de plusieurs centaines de mètres la qualité de l'air s'est légèrement améliorée mais que dans les zones aux extrémités du tracé notamment où les deux trafics sont de nouveaux rassemblés la situation s'est aggravée.

On ne peut pas dire qu'on bénéficie de beaucoup de transparence et d'information sur le retour d'expérience de l'A709 que j'estime nul en termes de fluidification du trafic local. Ces lacunes devraient tous nous alerter et on devrait demander au maître d'ouvrage des éléments avant d'engager une nouvelle opération de construction de route.

Qu'on ne fasse pas le lien évident avec ce précédent concernant les usagers locaux de l'A709 avec le projet de COM alors qu'il y a des similitudes affichées sur les objectifs de départ est tout simplement inconcevable et biaise au grand nombre d'avis. Il ne faut pas être grand clerc pour annoncer à tous ceux dont le principal, voire le seul argument, est l'espérance de gain de temps qu'ils vont être sacrement déçus et que la confiance dans nos décideurs politiques va encore baisser mais à priori tout le monde s'en désintéresse.

Donc non, personne ne gagnera de temps de parcours avec le COM en tout cas pas les usagers du quotidien en provenance de la vallée de l'Hérault qui resteront toujours en carafe à Juvignac quand ils voudront aller sur les quartiers nord de Montpellier par exemple ou vers le centre-ville.

L'augmentation du trafic sera inévitable et d'ailleurs l'avis de l'autorité des transports rendu le 28 octobre 2021 reprend les chiffres d'évolution du trafic estimée à l'époque par ASF avec des fourchettes certes larges mais évocatrices de 20 à 50000 véhicules jour à 50 à 100 000 véhicules jours une fois mise en service. Aujourd'hui les promoteurs du projet nient l'augmentation du trafic et le phénomène de trafic induit pourtant bien documenté scientifiquement.

L'emprise du tracé dans sa partie sud est une monstruosité : Dix voies sans qu'il soit évoqué de bande d'arrêt d'urgence. Cette partie entre le rond-point du Rieucoulon et le centre commercial Carrefour est une trahison de tous les engagements environnementaux des collectivités locales (ceinture verte et bleue, éco quartier des grisettes, Domaines agricoles en agriculture raisonnée, ... etc.) qu'est-ce qu'on fait de tout cela ? On le compense 10 km plus loin ? et on explique aux populations que le bruit, la pollution atmosphérique supplémentaire, c'est pour le bien commun ?

Les travaux sont prévus pour durer 4 années, alors qu'on n'est pas encore sorti des travaux de la ligne 5 de Tram qui ont pénalisé énormément de personnes pour un résultat encore incertain.

L'intermodalité sur la métropole de Montpellier est un vœux pieu qui n'est pas près de se réaliser. En effet comment expliquer qu'il faille toujours 1h pour faire St Jean de Védas Odysseum en transport en commun et pour quelques mois encore (parce que cela va augmenter une fois que le quartier Cambacérès sera en pleine exploitation) une grosse demi-heure aux heures de pointes par l'A709 et que sur le même trajet il soit encore quasiment suicidaire de le faire à vélo. Depuis 2017, on n'a pas été capable d'envisager une voie réservée aux transports en commun sur l'A709 ? et maintenant on en a l'idée pour le COM Pour desservir directement quelles zones d'activités ? Va-t-on nous dire dans quelques années maintenant qu'on a l'infrastructure on va pouvoir libérer du foncier pour de nouvelles zones d'activité ?

Bien évidemment il ne faut pas laisser la situation en l'état mais revenir à des solutions moins coûteuses avec des ajustements ponctuels et pragmatiques et agir pour une intermodalité réelle, opérationnelle et efficace. Or à Montpellier même dans les bouchons le véhicule individuel va deux fois plus vite que les transports en communs avec un Tram qui a une des vitesses commerciales les plus basses du pays. En particulier sur la ligne 2 dans son tronçon ouest, celui dont on nous dit qu'il va jouer son rôle de relai avec le COM !

Qui, après avoir passé plus de 30' dans sa voiture, va en reprendre pour 30' de transport en commun ? à part les publics captifs, je ne vois pas.

Rien ne trouve grâce à mes yeux dans le projet actuel dont il faut se souvenir des origines. Contrairement à ce que certains pensent, le projet actuel, n'a pas beaucoup de points communs avec le projet initial qui devait être financé par l'Etat et les collectivités Locales. Mais visiblement les caisses étant vides ou les collectivités préférant se payer un Tram au coût exorbitant rapporté au km, il a été décidé de confier la maîtrise d'ouvrage à un exploitant et constructeur d'autoroute qui ne sait que proposer des solutions autoroutières et les exploiter rentablement.

Voilà comment les pouvoirs publics se retrouvent aujourd'hui les obligés d'un concessionnaire qui paye et qui en conséquence décide. Comme il a décidé qu'il n'y aurait pas de sorties supplémentaires sur l'A709 ni d'aménagement à sa charge des sorties existantes.

Pour mobiliser les soutiens un peu mous jusqu'à récemment et donner du poids à la propagande de Vinci Autoroute, on nomme un préfet qui a fait ses armes sur le dossier de l'A69 (Castres – Toulouse) Grand serviteur de l'Etat mais peu de l'intérêt général sur ce dossier, sauf à considérer que l'intérêt général soit seulement guidé par les garanties que l'Etat doit apporter à son bailleur de fonds que le projet ira à son terme coûte que coûte. Il ne ménage pas sa peine pour activer le ban et l'arrière-ban des réseaux politiques économiques et sociaux pour venir convaincre les usagers qu'ils ne bouchonneront plus avec le COM.

Quand on voit dans les contributions à l'enquête publique des chapelets d'avis favorables non argumentés portés par des salariés d'entreprises susceptibles de réaliser les travaux du COM, on ne sait pas s'il faut en rire ou s'insurger. Ou encore des responsables politiques ou de réseaux économiques sans lien avec le territoire venir à la rescousse des camarades, là on frémit carrément en pensant aux valeurs démocratiques et aux réelles motivations qui guident nos gouvernants.

Non, le COM ne va pas réduire les temps de trajet, c'est faux, il va laisser une empreinte indélébile et des nuisances permanentes aux populations avoisinantes, et en réalité représenter un coût induit qui n'est pas compensé par des avantages prétendument annoncés dans des communications qui s'apparentent plus sur la forme et sur le fond à de la propagande qu'à de l'information objective au service de la compréhension du public et des usagers.

Je suis donc fermement opposé au projet tel que présenté y compris sur ses conséquences environnementales objet de l'enquête publique. Je suis pour l'étude de propositions alternatives à la construction d'une autoroute en ville qui implique les usagers et les riverains.