

## **Le Contournement Ouest de Montpellier, entre archaïsme et déni scientifique**

*Mathias Reymond, Maître de conférences en économie, Montpellier Recherche en Economie (MRE), Université de Montpellier.*

*François Mirabel, Professeur d'économie, Montpellier Recherche en Economie (MRE), Université de Montpellier.*

**Résumé :** Le projet de contournement ouest de Montpellier (COM), porté par Vinci Autoroutes, vise à relier les autoroutes A709 et A750 sur une longueur de 6,2 km, en transformant une voie existante en une infrastructure à au moins 2x2 voies, pour fluidifier le trafic périurbain et de transit. En s'appuyant sur la littérature scientifique et économique, notamment sur les concepts d'étalement urbain, du paradoxe de Morigridge et du paradoxe de Downs, nous montrons les limites de ce projet en termes d'efficacité, de durabilité et de cohérence avec les objectifs de transition écologique.

### **1. Introduction**

Le contournement ouest de Montpellier est présenté comme une solution pour désengorger les axes routiers de la métropole, notamment l'avenue de la Liberté, qui supporte un trafic quotidien de près de 45 000 véhicules selon la préfecture (*Midi Libre*, 18/07/25). En reliant l'A709 à Saint-Jean-de-Védas et l'A750 à Juvignac, le COM ambitionne de fluidifier les déplacements locaux tout en facilitant le transit autoroutier entre l'A75 et l'A9. Selon Vinci, le projet, financé à 100 % par Vinci (environ 300 millions d'euros) notamment en augmentant le tarif des péages sur l'A9, réduirait les temps de trajet de 3,6 % et limiterait les émissions de CO<sub>2</sub> grâce à une meilleure fluidité du trafic.

Toutefois, ces objectifs sont largement remis en question par des concepts solidement établis dans la littérature économique et urbanistique, tels que l'étalement urbain, le paradoxe de Morigridge et le paradoxe de Downs. Ce type de projet, qui s'aligne sur les positions anti-environnementales du gouvernement (notamment la loi Duplomb ou l'autoroute A69), tend principalement à exacerber les problèmes qu'il prétend résoudre.

### **2. Les limites du projet : une analyse à travers la littérature scientifique**

#### **2.1. L'étalement urbain : une conséquence inévitable**

L'étalement urbain, défini comme l'extension des zones urbanisées vers les périphéries, est un phénomène bien documenté dans la littérature scientifique. Selon Cervero (2003), l'amélioration des infrastructures routières, en facilitant l'accès aux zones périurbaines, encourage les populations à s'installer plus loin des centres-villes, augmentant ainsi la dépendance à la voiture et les émissions de gaz à effet de serre (GES). Dans le cas du COM, l'élargissement de la voie existante pourrait reproduire les effets observés avec l'A750 au nord de Montpellier, où l'étalement urbain s'est accentué après la mise en service de l'autoroute. La loi de Zahavi (1974) explique que les gains de temps de trajet permis par des infrastructures plus fluides incitent les individus à habiter plus loin, allongeant les distances parcourues quotidiennement. Cette dynamique est confirmée par des études comme celle de Viguié et Hallegatte (2012), qui montrent que les projets routiers, en augmentant la vitesse de déplacement, favorisent une dispersion urbaine. À Montpellier, où la métropole s'étend déjà rapidement, le COM

risque de renforcer cette tendance, en contradiction avec le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) qui vise la neutralité carbone d'ici 2050.

## 2.2. Le paradoxe de Mogridge : l'illusion de la fluidification

Le paradoxe de Mogridge (1990) stipule que l'augmentation de la capacité routière dans un réseau congestionné ne réduit pas durablement les embouteillages, car elle attire un trafic induit, c'est-à-dire une demande latente de déplacements provenant d'autres itinéraires ou de nouveaux usagers. Mogridge (1990) démontre que, dans les réseaux urbains denses, l'équilibre entre l'offre routière et la demande de trafic se rétablit rapidement, rendant les investissements dans les infrastructures routières peu efficaces à long terme. Ce phénomène, maints fois confirmé empiriquement, est particulièrement pertinent pour le COM. Une étude de l'Autorité environnementale (Ae), publiée le 15 mai 2025, corrobore cette analyse en pointant que l'étude de trafic du COM, datant de 2018, sous-estime le trafic induit. Selon ces simulations, le trafic sur le tronçon pourrait plus que tripler, passant de 18 000 à 70 000 véhicules par jour d'ici 2028, avec une augmentation du trafic total en véhicules.kilomètres parcourus de 6,1 % en 2028 en situation de projet par rapport à la situation sans projet. Si à cela on ajoute le trafic induit, non pris en compte dans ces simulations, ces augmentations pourraient être bien plus importantes et même annuler les bénéfices escomptés en termes de fluidité.

## 2.3. Le paradoxe de Downs : l'impact du trafic induit

Le paradoxe de Downs (1962), également appelé loi de Downs-Thomson, renforce cette critique en démontrant que l'élargissement des routes peut aggraver la congestion en détournant les usagers des transports en commun vers la voiture. Downs explique que les gains de temps initiaux incitent davantage de personnes à utiliser leur véhicule, augmentant ainsi la pression sur le réseau routier en délaissant les transports collectifs, rendant ces derniers sous employés. Dans le cas du COM, l'absence d'une intégration forte avec les transports collectifs (tramways, bus express, pistes cyclables) est une lacune majeure. De plus, les travaux de Goodwin (1996) confirment que le trafic induit, en augmentant la consommation énergétique et les émissions polluantes, compromet les objectifs de décarbonation, un enjeu crucial dans une métropole comme Montpellier, labellisée Zone à Faibles Émissions (ZFE).

## 2.4. Impacts environnementaux et sociaux

Outre les problématiques d'étalement urbain et de trafic induit, le COM soulève des préoccupations environnementales et sociales. L'Autorité environnementale, dans son avis du 28 mai 2025, critique l'étude d'impact du projet pour son manque d'actualisation et son incapacité à démontrer une réduction effective des nuisances (pollution de l'air, bruit, destruction de terres agricoles). Le projet traverse des zones écologiquement sensibles et implique l'expropriation de 58 parcelles supplémentaires, souvent pour des motifs économiques (terrains potentiellement constructibles) plutôt qu'écologiques. Ensuite, selon une étude de Houet et al. (2010), l'imperméabilisation des sols due aux infrastructures routières aggrave les risques d'inondation et de ruissellement, un problème particulièrement préoccupant dans une région sujette aux épisodes cévenols.

## 3. Conclusion

Le COM est en contradiction avec les recommandations du Haut Conseil pour le Climat (HCC), qui appelle à une décarbonation urgente des transports en France. Les investissements massifs dans les

infrastructures routières, comme le montre l'étude de Viguié et al. (2014), détournent les ressources financières des alternatives bas-carbone, telles que le développement des transports en commun ou des mobilités actives. À Montpellier, où 1,5 milliard d'euros ont été investis dans des projets comme la ligne 5 de tramway et la gratuité des transports publics, le COM va à l'encontre de ces efforts en augmentant les émissions de GES et en renforçant la dépendance à la voiture. L'analyse socio-économique du projet, critiquée par l'Autorité environnementale, omet de prendre en compte les effets rebonds (trafic induit, étalement urbain) et repose sur des données obsolètes.

Le contournement ouest de Montpellier, bien qu'affiché comme une solution aux problèmes de congestion, présente des limites majeures révélées par la littérature scientifique et économique. Les concepts d'étalement urbain, du paradoxe de Morigridge et du paradoxe de Downs mettent en lumière les risques d'un trafic induit, d'une augmentation des émissions de GES et d'une urbanisation non maîtrisée. Ces critiques, soutenues par des études récentes et des avis d'organismes comme l'Autorité environnementale, soulignent l'incompatibilité du projet avec les objectifs de transition écologique de la métropole. Une réévaluation du COM semble nécessaire pour concilier les besoins de mobilité avec les impératifs environnementaux et sociaux.

### **Bibliographie**

Autorité Environnementale (2025) : « Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le sur contournement Ouest de Montpellier », deuxième avis. [https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale-les-avis-deliberes-2025-a4113.html#H\\_Seance-du-28-mai-2025](https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale-les-avis-deliberes-2025-a4113.html#H_Seance-du-28-mai-2025)

Cervero, R. (2003). "Road Expansion, Urban Growth, and Induced Travel: A Path Analysis." *Journal of the American Planning Association*, 69(2), 145–163.

Downs, A. (1962). "The Law of Peak-Hour Expressway Congestion." *Traffic Quarterly*, 16(3), 393–409.

Goodwin, P. B. (1996). "Empirical Evidence on Induced Traffic." *Transportation*, 23(1), 35–54.

Houet, T., Loveland, T.-R., Hubert-Moy, L., Napton, D., Gaucherel, C., Barnes, C. (2010). "Exploring Subtle Land Use and Land Cover Changes: A Framework Based on Future Landscape Studies." *Landscape Ecology*, 25(2), 249–266.

Morigridge, M. J. H. (1990). *Travel in Towns: Jam Yesterday, Jam Today and Jam Tomorrow?* Macmillan Press, London.

Viguié, V., Hallegatte, S. (2012). "Modélisation des dynamiques urbaines, application à l'analyse économique du changement climatique." Thèse de doctorat, CIREN, Université Paris-Est.

Viguié, V., Hallegatte, S., Rozenberg, J. (2014). "Downscaling Long Term Socio-Economic Scenarios at City Scale: A Case Study on Paris." *Technological Forecasting and Social Change*, 87, 305–324.

Zahavi, Y. (1974). "Traveltime Budgets and Mobility in Urban Areas." *Transportation Research Record*, 750, 1–12.