



## **AVIS DU GROUPE CITOYENS VÉDASIENS 2026 (GCV2026) SUR LE PROJET DE CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER (COM)**

*Enquête publique du 28 juillet 2025 au 28 août 2025  
Avis déposé en mairie de Saint Jean de Védas, le 28/07/2025*

Afin de rendre un avis éclairé susceptible de porter à la connaissance du commissaire enquêteur les informations les plus pertinentes et exprimer les doléances les plus représentatives du ressenti des habitants de Saint Jean de Védas, notre groupe GCV2026, avons fait un état des lieux objectif de la situation actuelle, avons étudié les points majeurs du projet de réalisation du contournement tel que proposé par ASF-Vinci et avons pris connaissance des attendus et recommandations exprimés par l'Autorité Environnementale. De ces études, il en ressort ce qui suit.

### **1. État des lieux :**

Le projet de réaliser un contournement routier à l'ouest de Montpellier pour désengorger l'agglomération du trafic de transit orienté vers la méditerranée, date de plus de vingt-cinq ans. Il visait à l'origine à remplacer l'actuel itinéraire à 2x1 voie matérialisé par le **RD132-E** prenant naissance à la sortie de la N109 Juvignac puis, après avoir longé la limite Est de Saint Jean de Védas avec Montpellier, devait passer en surplomb du giratoire de la Condamine pour rejoindre l'autoroute **A9**.

Cette alternative au tracé primitif consistait à élargir le tronçon actuel en doublant chaque sens d'une voie de circulation supplémentaire et d'assurer le raccordement à l'autoroute A9 pour réaliser un boulevard péri-urbain dont la vitesse aurait été limitée à 70 km/h. Depuis sont intervenus le doublement de l'autoroute A9 par l'A709 et la jonction de la N109 avec l'A750, mais ce tronçon routier est resté inchangé et n'a fait l'objet d'aucun aménagement particulier.

De ce fait, il subit actuellement et depuis de longues années, un trafic intense avec des bouchons importants aux heures pendulaires et lors des migrations estivales, deux états qui résultent des effets conjugués de la densification de l'habitat autour et dans la métropole et de l'augmentation du trafic automobile induit. Considérant la dégradation de la situation, les élus métropolitains ont envisagé de trouver une solution pour juguler les encombrements liés au flux sans cesse croissant de circulation, l'augmentation du trafic et la saturation de cet axe traversant Nord-Sud entraînant de plus en plus le report d'une partie de ce trafic essentiellement de transit sur des axes communaux adjacents dans les communes de Montpellier, Juvignac et Saint Jean de Védas.

Face à cette situation qui n'a fait qu'empirer au fil du temps, le projet d'un boulevard péri-urbain à 2x2 voies débouchant sur l'A9 avait été envisagé, étudié et discuté, mais n'a jamais été réalisé. Depuis 2018,

ce projet de contournement a été reconnu d'utilité publique et a obtenu le soutien de l'état (Décret ministériel), lequel a confié à ASF-Vinci, via une Délégation de Service Public, de réaliser un projet dimensionné et adapté à la situation actuelle et anticipant les évolutions en cohérence avec le plan de déplacements, le PLUi et le SCOT.

## 2. Le projet :

Après de nouvelles études, ASF-Vinci propose de réaliser une autoroute de jonction entre l'A750 et l'A709 selon le même tracé actuel du RD132-E, mais avec une emprise au sol très élargie sur toute sa longueur selon un axe principal de 2x3 voies dont l'une serait réservée aux transports en commun (VRTC) avec un tronçon au niveau de Saint Jean de Védas se trouvant encadré de chaque côté par une route à double voie pour assurer les liaisons urbaines et inter urbaines. Ainsi, ce tracé ferait une saignée importante sur les terrains de la commune de Saint Jean de Védas pour permettre le passage de 2x5 voies. Le tracé prévoit aussi des tronçons à 2x3 voies avec des passages surélevés au niveau des giratoires M. Gennevaux et du Rieucoulon, au -dessus respectivement des axes traversants de la D5 et du M613 et comportant également, un tracé en tranchée par l'axe principal (2x3 voies) en amont du giratoire de Bellevue avec un passage sous la ligne 2 du tramway, ce qui nécessite une forte emprise au sol pour le passage en contrebas de 2x3 voies principales et des 2x2 voies adjacentes en surface. Ce tracé remonte ensuite après le giratoire de la Condamine pour ménager deux bretelles de 2x2 voies pour se rabattre sur l'A709 (une en entrée et une en sortie) dont l'une en passage surélevé pour franchir l'A709 pour raccorder le trafic dans le sens de circulation vers Montpellier.

Il est donc évident que ce sont les territoires et, par extension, les habitants et les activités économiques de Saint Jean de Védas qui seront principalement impactées, autant pendant la période des travaux qu'ensuite en exploitation. Il est à noter par rapport à une version précédente que le nouveau projet comporte l'édification d'un viaduc comportant 2x2 voies de circulation pour franchir le Val de la Mosson au sortir du tronçon de Juvignac pour déboucher sur l'actuel tronçon empruntant l'avenue Jouhaux qui sera élargie à 2x3 voies, la circulation vers ou venant de Montpellier étant raccordée par des bretelles d'accès.

## 3. Avis de l'Autorité Environnementale :

Après étude approfondie du projet de ASF-Vinci dans sa nouvelle mouture, après un avis préalable déjà rendu en 2019 sur une mouture précédente du projet qui n'avait pas cette ampleur, l'Autorité Environnementale a déclaré en mai 2025 que ce projet pourrait avoir un impact environnemental jugé important sur la faune et la flore de la ripisylve du Val de la Mosson et du lit du Rieucoulon, ainsi que sur les terres agricoles impactées en bordure et également, sur la santé des riverains soumis à l'augmentation prévisible du trafic routier générateur d'émanations de gaz à effet de serre et de nuisances sonores.

Cet avis, malgré les mesures compensatoires présentées dans le projet, invite ASF-Vinci à procéder à des corrections sur les conséquences de l'artificialisation des sols, à répondre à des demandes de précisions sur les mesures compensatoires dont les gains environnementaux ne sont pas clairement explicités ; sinon, incite le maître d'ouvrage à prévoir des aménagements supplémentaires pour traiter les nuisances liées à la pollution atmosphérique et aux nuisances sonores et également, de réévaluer plus précisément les impacts sur les eaux de surface et souterraines et les risques d'inondation engendrés par les modifications des infrastructures et aussi, à mieux prendre en compte les aspects socio-économiques du projet.

Cet avis surtout demande à ASF-Vinci de démontrer, **ce qu'il ne fait pas en l'état du projet**, qu'il répond à deux objectifs préfixés, à savoir : « *contenir la circulation d'échanges péri-urbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés* » et « *valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain* »

#### 4. Avis du GCV2026 :

Le projet de jonction autoroutière entre l'A750 et l'A709 tel que proposé par ASF-Vinci s'apparente à un véritable projet autoroutier plutôt qu'à un boulevard péri-urbain. Sa conception et les principes d'exploitation affichés avec une vitesse autorisée de 90 km/h sont essentiellement destinés à drainer le trafic de transit national et international, dont il faut craindre une augmentation à brève échéance de par le de trafic qu'il induirait à l'usage et au développement urbain qu'il peut engendrer. Considérant son cheminement, son dimensionnement, son emprise au sol et ses aménagements tels que prévus et proposés, nanti de bretelles d'accès et de sortie, autant en amont à Juvignac en sortie de l'A750 et à Saint Jean de Védas au débouché en sortie sur l'autoroute urbain A709, son aménagement de passages en tranchée profonde pour permettre le passage sous la ligne 2 du tramway, ainsi que l'absence de véritables pôles d'échanges multimodaux le long du parcours aux intersections avec les itinéraires traversants, il n'y a aucune évidence que ce projet puisse résoudre efficacement les encombrements liés aux trafics urbains et péri-urbains assurant les liaisons inter-cité, et plus particulièrement celles entre domicile et travail devenues très denses aux heures pendulaires.

Il faut souligner que le déversement prévu du trafic de transit sur l'A709 qui est une autoroute péri-urbaine va impacter fortement les échanges urbains et péri-urbains, notant que ses sorties pour alimenter le centre de Montpellier et ses communes environnantes sont déjà saturées aux heures pendulaires. A cet effet, l'autorité environnementale a demandé à ASF-Vinci de procéder à des comptages de circulation actualisés. Par ailleurs, il est regrettable de constater que l'aspect des transports publics n'est nullement précisé dans un schéma de maillage périurbain sur l'ouest métropolitain, malgré la préconisation d'une Voie Réservée aux Transports en Commun (VRTC) et cela, sans aucune précision et projection sérieuses en termes de moyens, de fréquence et de localisation de desserte.

Ceci est très clairement soulevé dans les attendus de l'avis de l'Autorité Environnementale qui renforce notre sentiment que ce projet n'améliora nullement les échanges interurbains au sein du périmètre ouest de la métropole. On peut même craindre que ce projet ne risque de les aggraver du fait des aménagements routiers prévus, notamment au niveau des croisements avec les axes traversants et particulièrement avec le RD612 en direction de Sète et des bretelles de sortie et d'entrée au niveau de Juvignac drainant les flux de circulation vers Montpellier. Ce constat pessimiste persiste, malgré la future mise en service de la ligne 5 du tramway à partir du Rond-Point M. Gennevaux connecté au projet de COM et qui sera prolongée par l'ouverture d'une ligne de bus-tram en direction de Lavérune et plus loin sur les communes environnantes. Il faut noter que pendant la période des travaux, estimée à deux ans, les facilités d'accès des habitants de Saint Jean de Védas aux transports en commun seront très fortement affectées par l'interruption de la ligne 2 du tramway pour permettre le passage en tranchée du COM. Le remplacement par une ligne de bus dont l'itinéraire et la fréquence de desserte ne sont pas encore précisés par la TAM.

Comme cela est critiqué par l'Autorité Environnementale, considérant la dimension du cheminement principal autoroutier à 2x3 voies, si la vitesse n'est pas correctement limitée à 70 km/h au lieu de 90 km/h envisagé, il faut prévoir une augmentation potentielle et conséquente des émanations de gaz à effets de serre, sachant que les véhicules thermiques continueront d'y circuler au-delà de 2035, le remplacement par des véhicules électriques n'étant prévu que pour les véhicules neufs. Cette évaluation de la pollution atmosphérique doit être complétée par l'impact de l'augmentation probable et prévisible du trafic des poids lourds que ce nouveau tronçon autoroutier va permettre de libérer sur un axe autoroutier national continu nord-sud vers la méditerranée, l'Espagne et l'Italie et ceci s'accompagnera inévitablement d'un accroissement de la pollution atmosphérique (gaz à effet de serre, microparticules) et des nuisances sonores, les poids lourds continuant de fonctionner au gasoil.

Par ailleurs et ce n'est pas un aspect négligeable, le tracé du COM Vinci et l'élargissement de son emprise au sol, en dehors du fait qu'il va participer à une forte artificialisation des sols, celui-ci va impacter des particuliers qui vont se voir amputés d'une partie de leurs terrains par expropriation. Ce projet va également obliger des sociétés commerciales et des entreprises implantées sur le trajet à transférer leurs locaux en dehors de cette zone et ceci sans un plan concerté en termes d'aménagement et de compensations réelles ; ceci constitue un point qui est également souligné dans l'étude d'impact environnemental, car il paraît

évident que toutes les incidences n'ont pas été réellement prises en compte dans un plan des déplacements et des mobilités, ni dans la réévaluation du PLUi, à la charge de la Métropole, visant à maîtriser les effets de la densification urbaine.

Un dernier point et non des moindres concerne l'impact prévisible sur l'espace naturel de Saint Jean de védas. En effet, malgré le développement urbain important qu'elle a vécu en tant que commune attractive en limite de Montpellier, la commune de Saint Jean de Védas bénéficie d'un environnement naturel privilégié réparti entre garrigues, espaces agricoles et de viticulture, deux ripisylves au sein du Val de Mosson et dans le lit du Rieucoulon et tous ces espaces vont se trouver impactés si on procède à l'élargissement démesuré de voies de circulation le long du tracé, alors que ces espaces naturels constituent des sanctuaires naturels riches en flore et en faune, agissant comme un poumon vert de par sa ceinture enveloppante pleine de biodiversité, autant à l'est qu'à l'ouest.

Il est évident qu'en réalisant le projet tel que dimensionné dans le projet proposé par ASF-Vinci, Saint Jean de Védas va se trouver en partie enclavé à l'Est et au Sud par deux autoroutes au trafic dense, le COM et l'A709 avec un impact fort sur ses milieux naturels, tel que l'a relevé l'Autorité Environnementale et celle-ci n'est nullement convaincue que les mesures compensatoires, par création de zones humides de remplacement, puissent réellement apporter des gains écologiques capables de compenser les perturbations de l'équilibre naturel de cette biodiversité bien installée et à laquelle tient fortement l'ensemble de la population védasienne.

Le Groupe Citoyens Védasien 2026 (GCV2026), considérant toutes les données, les remarques, les questions et les raisons évoquées précédemment :

- ❖ ***Tient à rappeler son attachement à la préservation du bien vivre ensemble, de l'environnement naturel de son cadre de vie, et à l'expression de la démocratie participative au profit d'une évolution concertée et apaisée de notre habitat ; et des services qui lui sont nécessaires pour vivre en harmonie ;***
- ❖ ***Considère que le projet de COM conçu par ASF-Vinci ne répond pas réellement aux besoins de désengorgement des voies de circulation communales et intercommunales et n'évite pas totalement le report du trafic de transit sur les axes secondaires ;***
- ❖ ***S'inquiète que le projet puisse présenter un impact fort sur son environnement naturel et risque de soumettre la population védasienne à une augmentation des nuisances d'ordres chimiques par émanation (gaz à effet de serre et microparticules) et sonores par densification du trafic ;***
- ❖ ***Se déclare, après en avoir largement et démocratiquement délibéré selon une analyse approfondie du rapport bénéfice-risque, être en opposition avec ce projet autoroutier surdimensionné, générateur de nuisances sonores et atmosphériques, destructeur de faune et de flore, affectant fortement la tranquillité de vie des citoyens et perturbant les activités humaine, agricole, économique et sociale de la commune.***

En contrepartie, le GCV2026 animé d'une volonté d'action et de réflexion constructive et participative pour contribuer à l'amélioration des conditions de vie au sein de la métropole et de la commune de Saint Jean de Védas souhaite que

- ❖ ***Le projet du COM soit revu pour ne se cantonner qu'à un cheminement sur le parcours actuel du RD132E, selon un boulevard périphérique à deux fois deux voies de circulation sur toute sa longueur, assurant la jonction A750-A709 sur lequel la vitesse serait impérativement limitée à 70 km /heure en vue de limiter les pollutions atmosphériques diverses et sonores ;***
- ❖ ***Le boulevard périphérique affecte au minimum l'artificialisation des sols et l'impact sur la faune et la flore ;***
- ❖ ***Le boulevard périphérique soit adéquatement aménagé pour être connecté de manière efficace au réseau de transports métropolitains par des pôles d'échanges multimodaux modernes limitant***

*l'usage des véhicules à moteur en centres urbains, pour qu'il réponde aux besoins réels des usagers par des aménagements routiers facilitant les échanges interurbains, traitant les points d'engorgement récurrents identifiés de longue date tout en maintenant efficacement à l'écart les centres urbains du trafic de transit en le reportant en dehors des communes pour préserver la fluidité de circulation et la sécurité des piétons et des cyclistes sur les axes secondaires.*

Le GCV2026, connaissant parfaitement les conditions de vie et les problématiques attachées à notre commune, ainsi que les aspirations des citoyens :

- ❖ ***Considère** qu'un boulevard périurbain à deux fois deux voies de circulation à vitesse modérée est très largement réalisable en prenant en compte d'une manière plus importante, les recommandations de l'Autorité Environnementale en privilégiant les intérêts des populations concernées, plutôt que l'aspect de rentabilité financière essentiellement considérée par une société autoroutière ;*
- ❖ ***Demande** en conséquence, une concertation plus élargie avec les instances représentatives de la Métropole, le maître d'ouvrage ASF-Vinci, ainsi qu'avec la Préfecture de l'Hérault, pour finaliser l'étude et la réalisation de ce projet de manière à l'amender favorablement dans l'intérêt des populations en prenant en considération les doléances que nous portons afin de limiter, les nuisances, les dégradations de la biodiversité et surtout, d'accéder aux réels besoins de la population métropolitaine et védasienne pour mieux circuler, pour mieux respirer, pour vivre en toute tranquillité, tout en jouissant des aménagements que les potentialités de la métropole Montpelliéraine peuvent lui apporter.*

Revendiqué et déposé auprès du commissaire enquêteur pour faire valoir ce que de droit par Michel LEVEL et Philippe HIPPERT au nom du GCV2026 et Védas'agora.