

Le collectif AutreCOM a produit un document d'une trentaine de pages. Ici, nous proposons une synthèse des points les plus directement liés à l'enquête environnementale.

- Vitesse et alternative à 70km/h

Le COM tel qu'il est présenté dans le dossier de l'enquête publique environnementale, prévoit une vitesse maximale de 90 km/h sur une grande partie du tracé (modèle VSA 90/110). Seules des variantes de tracé, toutes basées sur ce modèle, sont étudiées. Ces variantes ne peuvent pas être considérées comme de vraies alternatives. Deux alternatives sérieuses existent pourtant dans le débat public depuis plusieurs années :

1- Le modèle VSA70 (AU 70 dans la nouvelle terminologie du CEREMA), adapté à une vitesse maximale de 70 km/h.

Aucune étude sérieuse basée sur cette alternative n'a été présentée au public ni réellement prise en compte par le porteur du projet. La Commission d'Enquête lors de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) avait déjà souligné cette lacune en demandant explicitement une telle étude. À ce jour, aucun document probant n'a été rendu public, privant les citoyens d'une information complète et d'un vrai débat démocratique. Pourtant, cette alternative aurait pu éviter et réduire de beaucoup l'impact du projet, comme nous le détaillons dans le document annexe.

2- Les solutions alternatives sobres en coût et en impact proposées par AutreCOM.

Nous proposons des nouveaux aménagements permettant de favoriser la circulation locale sans générer du trafic de transit de poids-lourds, en améliorant le franchissement de certains carrefours (principales causes des difficultés actuelles) et en misant sur la diminution de la circulation automobile par le report vers des modes alternatifs : transports en commun et équipements cyclables, covoiturage. Nos propositions sont détaillées dans le document annexe.

L'autorisation environnementale du projet ne devrait pas être délivrée sans qu'une comparaison de ces deux alternatives sérieuses avec le projet dimensionné VSA 90/110 soit présentée car ces deux vraies alternatives ont l'avantage d'éviter et réduire l'impact du projet.

- L'accroissement du trafic des poids lourds

Le COM permettra une continuité autoroutière A75 – A9. Cela ouvre la possibilité d'un nouvel itinéraire entre le Nord et l'Ouest de la France, et la Méditerranée et l'Italie en évitant les axes encombrés de l'Île de France et de la Vallée du Rhône. C'est une

nouvelle offre attractive pour le transport routier 'Grande Logistique' et pour le tourisme, avec une longue portion d'autoroute gratuite, et un nouvel échangeur nord dimensionné pour le trafic routier des poids lourds (un élément déterminant sera la réduction du freinage, dont le coût est particulièrement élevé en raison de l'usure rapide des composants).

Tout ce trafic de transit additionnel traverserait alors la Métropole de Montpellier sur toute sa longueur, en empruntant l'A709, notre boulevard de desserte urbaine (ce qui est, en passant, en totale contradiction avec la DUP du dédoublement de la A9.)

Le dossier n'examine pas cette possibilité et ne prévoit ni suivi ni engagements clairs dans l'éventualité où notre crainte s'avérerait fondée. Il est essentiel de compléter le dossier avec une analyse et des engagements sur ce point crucial.

- L'échangeur nord

Le projet COM autoroutier prévoit de remplacer l'échangeur nord du COM actuel par un nouvel ouvrage, beaucoup plus important, et qui va impacter la ripisylve et les berges de la Mosson ainsi qu'une zone de vignobles de grande qualité sur le domaine de l'Engarran. D'après le Maître d'Ouvrage, ce nouvel échangeur se justifierait par la nécessité de résorber les bouchons actuellement observés, surtout aux heures de pointe du matin, sur la N109 sur les deux voies en direction de Montpellier. L'échangeur actuel est jugé inadapté et responsable de ces bouchons, du fait notamment de la réduction à une seule voie de la bretelle d'accès au COM.

Le Collectif Autre COM démontre que ce nouvel ouvrage ne résoudrait en rien les difficultés de circulation, réelles, qui affectent le secteur. Notre étude, consultable en intégralité sur http://sos.lez.free.fr/Actualites/non_nouvel_echangeur_v2.pdf est basée sur des observations de trafic que tout un chacun peut faire via le site «Mappy info trafic» (<https://fr.mappy.com/info-traffic/34000-montpellier>) permettant de voir, en temps réel, l'état du trafic sur toutes les voiries, et qui peuvent aussi être corroborées par tout automobiliste circulant sur ce secteur.

Nous demandons donc de maintenir l'échangeur Nord en état. Le modifier causerait une importante consommation d'espaces agricoles, naturels ou forestiers. Le dossier écarte d'ailleurs sans aucune justification la possibilité de son maintien, seules des variantes de configuration des raccordements du viaduc aux voiries existantes sont présentées. Au minima, des études justifiant ce choix de non évitement doivent être jointes au dossier.

- Le projet ne répond pas aux objectifs fixés

Selon l'avis de l'autorité environnementale, le dossier n'apporte pas la démonstration qu'il répond à deux des objectifs qui lui sont fixés : contenir la circulation d'échanges périurbains 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. De son côté, le CNPN objecte aussi que "le double objectif du projet fragilise les arguments mis en avant pour le justifier"

Le dossier du COM risque donc de causer des impacts majeurs sans que les bénéfices soient suffisamment démontrés dans le dossier.

- Évaluation socio-économique

L'article R122-5 du Code de l'Environnement, qui fixe le contenu de l'évaluation environnementale, dispose que l'étude d'impact comprend, en outre : « une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports. »

Déposer des observations sur l'évaluation socio-économique du projet ne peut donc pas être jugé comme hors sujet.

L'étude socio-économique date de 2019 et n'a pas été mise à jour alors que l'autorité environnementale avait « formulé en 2019 plusieurs recommandations sur le bilan socio-économique, qui n'avaient été que très partiellement prises en compte dans le dossier de DUP »

Pour n'en citer que deux qui faussent grandement l'évaluation socio-économique : « Le bilan économique en matière de gaz à effet de serre est positif de 24 millions d'euros [...] L'Ae a démontré au § 2.3.7 que le bilan global, intégrant les travaux, était largement négatif, les gains ne compensant qu'environ la moitié des émissions des travaux à l'horizon 2048. De plus, la monétarisation des émissions de gaz à effet de serre n'a pas été mise à jour : le dossier utilise une valeur tutélaire du carbone de 32 €/t en 2010, croissant de 5,9 % par an pour atteindre 100 € en 2030 puis croissant de 4,5 % par an alors que les valeurs préconisées par le ministère en charge des transports sont de 53 €/t en 2018, 246 €/t en 2030 et 491 €/t en 2040. » [page 23 de l'avis AE 2019]

Ces recommandations n'ont toujours pas été prises en compte dans le nouveau dossier, alors que de nombreux éléments ont évolué depuis (l'AE en cite près d'une dizaine). Elle en conclut que « Pour la bonne information du public, il ne paraît pas acceptable de maintenir sans même un avertissement une évaluation des coûts et

avantages du projet dont une grande partie des éléments de calcul est caduque, et en contradiction avec d'autres parties du dossier. » La réponse de Vinci (pièce A, p 117) équivaut à une fin de non-recevoir sous prétexte que « les évolutions évoquées par l'Autorité environnementale n'ont pas modifié les différents aspects socio-économiques du projet, tels qu'ils avaient été décrits et étudiés dans le cadre de la première évaluation environnementale ». Nous rappelons que, selon l'article R122-5 du code de l'Environnement, l'évaluation socio-économique fait bel et bien partie du dossier de l'enquête. Nous partageons donc l'avis de l'Autorité environnementale et nous demandons une reprise du bilan socio-économique à la lumière des évolutions, nombreuses et loin d'être anecdotiques.

De plus, nous avons quelques demandes précises :

1. Selon les 1ères simulations de trafic lors de la DUP, le COM permettrait une légère baisse des émissions de CO₂. Des nouveaux calculs réalisés pour le dossier de l'enquête publique environnementale indiquent à l'inverse une augmentation des émissions dues au projet. Nous demandons que ces contradictions soient clarifiées.
2. L'étude de trafic jointe au dossier, datée de décembre 2018, n'a pas été mise à jour comme le demande l'autorité environnementale. L'autorité environnementale recommande de présenter les études de trafic les plus récentes réalisées et d'actualiser l'étude d'impact pour l'ensemble des incidences dépendant du trafic (bruit, climat, qualité de l'air, etc.). Vinci refuse de répondre à cette recommandation et de présenter de nouvelles études plus récentes, nous demandons de les fournir.
3. Le trafic induit par le COM n'a pas été pris en compte. Il est en effet précisé dans la pièce F de l'étude d'impact du projet que le "modèle de trafic développé par Ingérop ne permet pas de calculer l'induction de trafic". Or, son existence fait pourtant consensus dans le milieu scientifique. Vinci continue à nier le trafic induit sur le futur COM – en citant notamment l'exemple du contournement Nord d'Angers (2008) – exemple qui est non pertinent comme nous l'expliquons dans notre contribution.

Selon une analyse des Shifters qui a été citée dans plusieurs avis, le trafic induit sur le COM émettrait entre 269 000 et 460 000 tonnes de CO₂ dans l'atmosphère entre 2028 et 2048. Cette analyse prend bien en compte l'électrification progressive du parc automobile.

Nous demandons à Vinci de répondre en détail à cette étude, et de présenter des simulations de trafic selon plusieurs valeurs de trafic induit, en s'inspirant de la littérature scientifique existante, pour montrer la robustesse de l'évaluation socio-économique au trafic induit. Cela est essentiel, en même temps que l'étude des

alternatives VSA70 et AutreCOM, pour montrer quelle alternative permettrait de fluidifier tout en minimisant les impacts négatifs.

Nous demandons d'évaluer les effets cumulés avec les énormes projets et les effets conjugués du COM et du LIEN.

- Mobilités

Dans le dossier annexe, nous montrons que même si le COM est présenté comme un « projet améliorant les accès au réseau multimodal de la Métropole Montpellier Méditerranée », il n'en est rien. Tous les aménagements décrits (PEM, pistes cyclables, ...) peuvent (et auraient pu, car prévus de longue date) être mis en place sans la construction du COM. Le seul aménagement supplémentaire lié réellement au COM ce sont les bandes d'arrêt d'urgence élargies qui devraient être utilisées comme voies réservées aux transports.

L'avis de l'Autorité Environnementale est très sévère sur ce point (pages 28-29), en particulier "Le COM comprendra des voies réservées aux transports en commun, mais le dossier ne les décrit pas précisément: aucune carte ne les représente complètement [...] La partie relative aux incidences du projet en matière de trafic et déplacements ne les mentionne pas et ne donne aucune indication sur leur utilisation projetée.[...] Rien dans le dossier ne vient expliquer quels seraient les services prévus ou envisagés par la Métropole ou la Région[...] ni] leurs incidences sur les pratiques de déplacements et leurs effets de report modal..". Et l'Ae recommande à ASF "de préciser l'usage des voies réservées prévues sur le linéaire, [et] leur impact sur les modes de déplacement" (p. 30).

Cela est bien demandé par l'article R122-5 du Code de l'Environnement « description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences. » Donc si les voies réservées aux transports en commun font partie intégrante du projet, elles doivent être décrites précisément et incluses dans les hypothèses de trafic et de report modal.

Plus en détail, deux points importants :

1. L'accessibilité des transports en commun sur le COM

Le projet prévoit des voies réservées aux transports en commun sur le COM, mais leur efficacité dépend entièrement de la continuité des aménagements sur les axes urbains connectés, en particulier l'A709, qui ne sont ni décrits ni étudiés dans le dossier.

Quelques questions restent en suspens :

- Le Bustram L4 serait prolongé vers le nord, pour rejoindre la M65. Cela suppose-t-il des élargissements de voirie ? Aucune information n'est fournie.
- Une ligne régionale de BHNS serait créée depuis l'A750 vers la gare Sud de France, en passant par l'A709. Le dossier ne précise pas si la voie de droite sur l'A709 sera réservée au BHNS, ou si un élargissement est envisagé. Faut-il également prévoir de nouvelles bretelles, voire un pont supplémentaire ?
- Les bretelles empruntées par les transports en commun auront-elles aussi une voie dédiée ? Les schémas sont trop imprécis pour répondre à cette question.

En l'absence de ces adaptations, les cars risquent d'être coincés dans la circulation générale, ce qui annulerait tout effet positif des voies réservées sur le COM. Le risque est que le COM devienne rapidement une simple infrastructure autoroutière à 2 x 3 voies, sans bénéfice pour les mobilités durables.

Le dossier ne justifie donc pas le choix d'élargir les bandes d'arrêt d'urgence en l'absence d'engagements sur les aménagements nécessaires sur le reste du réseau. Dans le cadre de la séquence éviter–réduire–compenser, cette mesure pourrait être supprimée du projet. Elle devrait en tout cas être examinée dans le dossier.

2. L'absence de stations sur le COM

Le dossier ne prévoit aucune station d'arrêt pour les transports en commun sur le COM ou ses bretelles. Cela signifie que les bus devront quitter l'autoroute et passer par des intersections à feux, ce qui implique des ralentissements.

Selon la configuration des sens de circulation, les usagers devront :

- soit traverser l'autoroute pour rejoindre un arrêt de l'autre côté,
- soit attendre un bus qui fait la navette est-ouest, ce qui complexifie et allonge le trajet.

Une offre routière attractive comme le COM pourrait, dans ce contexte, dissuader les usagers d'emprunter les transports en commun, ou de stationner dans les pôles d'échanges multimodaux.

Pour éviter cette conséquence, et dans une logique de réduction du trafic induit essentielle pour la séquence éviter–réduire–compenser, il est essentiel de :

- donner plus de détails sur les aménagements concrets pour le rabattement,
- fournir des estimations du temps total de changement de mode.

En particulier, il faut démontrer que ce temps reste inférieur à 10 minutes, seuil reconnu comme critique pour qu'un report modal soit efficace (Cerema "*Mesurer l'accessibilité multimodale des territoires – État des lieux et analyse des pratiques.*")

Ce point est fondamental pour démontrer que les transports en commun seront réellement compétitifs et permettront d'éviter une augmentation du trafic automobile sur le COM.

- Pollution de l'air

Les populations proches du COM et des axes autoroutiers connaissent une augmentation forte des concentrations, contrebalancée par les populations intra-urbaines qui bénéficient d'une diminution, mais en moindre mesure. Les simulations ne montrent pas de diminution du nombre de personnes impactées, mais un simple déplacement de la pollution : le COM ne résout pas la pollution, il la déplace du centre-ville de Montpellier vers des zones habitées de l'ouest Montpellierain.

L'Autorité environnementale recommande de mettre en œuvre la séquence éviter, réduire, compenser pour la pollution de l'air, ce qui est une obligation légale, et indique que « l'adoption de mesures visant à éviter ou réduire le surcroît de trafic routier induit par le projet ne paraît pas impraticable contrairement à ce qu'affirme le dossier, et devrait contribuer à réduire les émissions polluantes imputables au projet. » et « notamment d'étendre les limitations de vitesse dans les parties densément urbanisées du tracé. ».

Le Maître d'œuvre refuse une extension de la limitation de vitesse à 70km/h qui améliorerait la qualité de l'air, au motif que « Les études menées notamment sur la généralisation d'une limitation de vitesse à 70 km/h sur l'ensemble du tracé ont montré un risque de baisse de l'attractivité du COM, ce qui affecterait de fait les objectifs fixés par la déclaration d'utilité publique à la future infrastructure. » Cette affirmation paraît surprenante et aucune référence n'est d'ailleurs donnée : de quelles études s'agit-il ? Le Maître d'œuvre fait donc passer une soi-disant raison économique (non fondée) avant une mesure de réduction. Cela n'est pas entendable dans le cadre de cette enquête. Nous réitérons donc ici la demande de mise en place de mesures visant à éviter ou réduire le surcroît de trafic routier induit par le projet.

- Artificialisation

Bien que réutilisant une partie de la voirie existante le projet induit une importante artificialisation : voirie élargie ou nouvelle, giratoires, échangeurs, diffuseurs et bretelles, réseau d'assainissement dont bassins de traitement. Selon le dossier, il supprimerait définitivement 77 hectares d'espaces naturels, forestiers et agricoles (12

exploitations agricoles de vigne, blé, orge, avoine et élevage du cheval de Camargue sont concernées par le projet) mais ne prévoit que 3,3ha de réduction de l'artificialisation, ce qui est peu par rapport aux 77ha artificialisés.

Il n'y a aucune réflexion sur un aménagement futur équilibré et inscrit dans le Zéro Artificialisation Nette (ZAN). Cela est dû au fait que le COM est considéré comme un projet d'envergure nationale et européenne, ce qui n'est pas compréhensible au vu du dossier, selon le CNPN. Nous demandons d'inscrire le projet dans une réflexion ZAN sur le territoire de la Métropole de Montpellier, de plus en plus sujette à des épisodes de canicule et à des inondations.

- Biodiversité et compensations

Côté biodiversité et compensations, notre contribution contient une analyse sommaire des enjeux et nous renvoyons aux contributions expertes comme la N° 2821, 3798, 4125 et peut-être d'autres à venir.

En effet, nous regrettons de ne pas avoir eu le temps (enquête publique en plein été et d'une durée réduite) d'analyser ces deux volets en détail. Nous avons demandé à la commission et au préfet par lettre recommandée une prolongation de l'enquête d'au moins 15 jours en vue des enjeux. Cela a été refusé car « depuis le 14 juillet 2025 le public s'est largement informé comme le précise le graphique des statistiques de fréquentation », et à cause du « calendrier des travaux et période pré-électorale. »

Nous avons constaté que 1) peu de contributions s'expriment sur ces volets 2) les experts regrettent le peu de temps à leur disposition en plein été pour un dossier de cette ampleur. Pour citer l'avis 4125 « Je me trouve donc en possession d'un document de plus de 500 pages à analyser en seulement un mois. Peut-on se poser la question, qui dans le grand public, les habitants et les usagers locaux est capable d'analyser un document aussi dense, spécifique et qui mélange les mathématiques avec la biodiversité, en plein mois d'août ? »

Le calendrier aurait dû laisser plus de temps aux experts de se prononcer. Une information adéquate du public ne nous semble pas garantie sur ces deux volets, qui n'avaient jamais été présentés auparavant, sont très techniques et, surtout, centraux pour l'enquête en cours.

- Nuisances sonores.

Notre contribution couvre aussi la problématique des nuisances sonores, qui devraient mieux être étudiées (nuisances cumulées), évitées avec une réduction de la vitesse, et compensées auprès des habitants impactés. Nous demandons aussi la prise en

compte des nuisances des travaux dans l'évaluation socio-économique. Les pertes de temps dues aux embouteillages supplémentaires, l'arrêt d'une partie de la Ligne 2, les nuisances acoustiques et bien sûr la pollution générée par les travaux routiers, l'insécurité accrue devraient être modélisés et discutés dans l'évaluation socio-économique.

- L'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation n'est pas complète

Les impacts et conséquences de l'étalement urbain sont très importants et aurait dû faire l'objet d'un chapitre à part entière dans le dossier environnemental et aussi dans l'évaluation socio-économique. Or, cela n'a pas été le cas, comme souligné par l'autorité environnementale, qui demande de compléter le volet « urbanisation » (voir recommandation n°19, p 37).

Cette demande de l'autorité environnementale de compléter le volet « urbanisation » concerne non seulement la proximité du COM, mais aussi l'urbanisation à distance : « le projet, en facilitant les déplacements en véhicule individuel, est de nature à favoriser l'urbanisation le long des autoroutes A9 et A750, dont les abords sont déjà très concernés par l'urbanisation potentielle. Il conviendrait donc d'analyser cette urbanisation induite et ses conséquences à moyen terme sur l'augmentation du trafic automobile et les effets notamment sur la santé humaine et les émissions de gaz à effet de serre. ». Or, dans sa réponse à l'autorité environnementale (p 114 à 117), Vinci ne traite que des projets d'urbanisation à proximité du COM tels qu'ils apparaissent dans le projet de PLUi adopté. Par contre, Vinci ne répond aucunement à la question de l'urbanisation à distance posée par l'autorité environnementale. Nous renouvelons cette demande car le dossier est à ce jour incomplet sur ce point.

Annexe

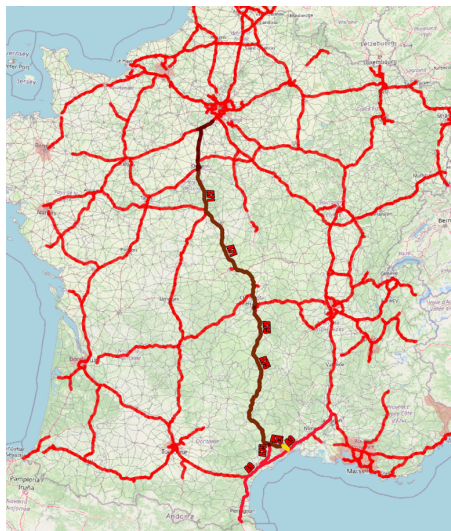
L'accroissement du trafic des poids lourds	11
Vitesse et alternative à 70km/h	12
Solutions Alternatives proposées par AutreCOM.....	13
L'échangeur nord	15
Ne répond pas aux objectifs fixés	16
Coûts Évaluation Socio-économique	17
Mobilités	19
Pollution de l'air	22
Artificialisation	24
Biodiversité	25
Compensations	27
Nuisances sonores	28
Changement climatique	31
Nuisances des travaux	32
Etalement urbain	33
Paysages et Patrimoines impactés	35
Les sondages et l'information du public	36

L'accroissement du trafic des poids lourds

L'un des grands projets logistiques est de développer le fret routier en réalisant un axe autoroutier reliant en continu le Nord et le Nord-ouest de la France, à la Méditerranée-Est et l'Italie. Un tel itinéraire par Clermont-Ferrand et Montpellier évite la traversée de l'Île de France, et la vallée du Rhône, itinéraires saturés. Sa réalisation nécessite de faire sauter trois des discontinuités actuellement existantes, et sont actuellement en projet :

- Le Contournement Est de Rouen (A134), 41,5 km
- Le barreau A154-A120 reliant l'A13 (Dreux) à l'A10-A20 (à Orléans), 97 km
- Le **Contournement Ouest Montpellier**

Le **COM autoroutier proposé par l'État est un maillon de cette stratégie** donc l'objectif essentiel est de permettre l'accroissement des trafics logistiques entre les ports européens du Nord (Le Havre-HaRoPa, Calais, Dunkerque, Anvers, Rotterdam...) et ceux de Marseille, Toulon, Gênes, etc. Ce sera aussi un axe de délestage des flux touristiques par un itinéraire attractif, fluide et moins coûteux.



Les camions qui transitent aujourd'hui par l'A9 repasseront sur l'A709 pour rejoindre le COM. L'A709 devait être un boulevard urbain séparé de ce transit poids lourds : il redeviendra bel et bien comme avant, son doublement n'ayant servi strictement à rien. Et si le projet d'entrepôt logistique dans la zone de la Lauze Est de Saint-Jean-de-Védas se réalise, la situation sera explosive !

Ouvrir les vannes de la grande logistique internationale sur un itinéraire traversant le cœur de la métropole sur plus de 12 km, apparaît insensé.

Vitesse et alternative à 70km/h

Le COM tel qu'il est présenté par Vinci dans le cadre de l'enquête publique environnementale, prévoit une vitesse maximale de 90 km/h sur une grande partie du tracé.

Aucune étude sérieuse d'alternative avec une limitation à 70 km/h n'a été présentée au public ni réellement prise en compte par le porteur du projet.

La Commission d'Enquête lors de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) avait déjà souligné cette lacune en demandant explicitement une étude sur cette alternative. À ce jour, **aucun document probant n'a été rendu public, privant les citoyens d'une information complète et d'un vrai débat démocratique.**

Le choix d'un trafic autoroutier rapide (90 km/h) est **incohérent par rapport aux besoins réels du territoire : selon l'avis de l'autorité environnementale, 85 % du trafic est local et concerne les mobilités du quotidien**, qui nécessitent des infrastructures connectées, apaisées et sécurisées, pas un barreau autoroutier rapide.

Une limitation à 70km/h permettrait un meilleur respect des enjeux environnementaux et d'insertion urbaine. Ce choix est appuyé par les avis de l'Ae et du CNPN :

- L'Autorité environnementale (Ae) note que la vitesse prévue dans le projet dépasse les engagements initiaux de l'État au moment de la Déclaration d'Utilité Publique, et recommande qu'une réduction soit étudiée, notamment dans les zones à forte urbanisation.
- Le Conseil national de la protection de la nature (CNPN) va plus loin en suggérant une limitation à 50-70 km/h, adaptée à une desserte locale et favorable à la biodiversité.

Une limitation à 70km/h aurait de nombreux autres bénéfices :

- **Réduire l'empreinte carbone et la pollution** : D'après l'ADEME (Écoconduite et limitation de vitesse, 2020), abaisser la vitesse de 90 à 70 km/h permet de réduire la consommation de carburant et peut réduire les émissions de CO₂ de 15 à 20 %, ce qui représente un levier significatif pour lutter contre le changement climatique. Par ailleurs, les émissions de polluants atmosphériques (NOx, particules fines) sont également diminuées, améliorant la qualité de l'air et la santé des riverains.
- **Diminuer les nuisances sonores** : Le CEREMA (Étude PPBE Charente-Maritime, 2020) indique qu'une réduction de vitesse de 90 à 70 km/h abaisse le bruit routier de 1,9 à 2,2 dB(A), soit une baisse perçue par l'oreille humaine comme une division par deux du bruit. Ce gain est crucial pour les habitants proches, dont le bien-être et la santé sont directement affectés par le bruit. Moins de nuisances pour les riverains, c'est un moindre besoin de protections sonores, et un moindre coût associé.
- **Améliorer la sécurité routière** : La distance de freinage à 70 km/h est réduite de près d'un tiers par rapport à 90 km/h (49 m contre 73 m), augmentant le temps de réaction et limitant la gravité des accidents. Une vitesse modérée réduit le stress et le risque d'accidents graves, dans des zones périurbaines (Source : ONISR, données officielles).

- **Améliorer l'efficacité** : Les études de trafic du CERTU/CEREMA montrent que 70 à 80 km/h est une vitesse optimale pour la fluidité (débit maximal) sur une voie bidirectionnelle ou une 2x1 voie. Au-delà, la nécessité d'espacer davantage les véhicules réduit la capacité réelle de l'infrastructure avec des changements de vitesse plus fréquents, ce qui peut réduire le débit et provoquer des à-coups. Plus la vitesse augmente, plus il faut de distance entre véhicules, ce qui réduit le débit réel. À 70 km/h, la conduite est plus régulière, plus stable, et plus sûre, surtout en zone périurbaine. Une vitesse réduite entraîne une diminution des distances de freinage (à 70 km/h, 49 m contre 73 m à 90 km/h), et donc baisse la gravité des accidents (Source : CEREMA, gestion des vitesses).

- **Économie et sobriété foncière** : Une infrastructure conçue pour 70 km/h nécessite moins d'emprise au sol (rayons de courbure plus serrés, infrastructures plus légères), ce qui diminue les coûts de construction, de d'entretien, et l'impact environnemental. C'est un choix pertinent face à l'urgence écologique et à la pression sur les espaces naturels et agricoles. De plus cela favorise une meilleure intégration paysagère (Source : CEREMA, note technique « Moins vite = moins large = moins cher », 2021)

- **Un impact limité sur le temps de trajet** : Le temps de parcours est utilisé pour justifier une vitesse élevée, or le tracé du COM, long d'environ 6 km, verrait son temps de parcours augmenter d'environ 1 minute 30 en limitant la vitesse à 70 km/h contre 90 km/h. ! Ce léger surcoût temporel est négligeable et largement compensé par les bénéfices environnementaux, sociaux et économiques. Pour moins de 1 minute 30 de différence, la limitation à 70 km/h permet des gains massifs sur le bruit, la pollution, la sécurité et la qualité d'insertion du projet. Elle ne remet en cause ni la fluidité ni la fonction de délestage de certains axes, et offre une infrastructure plus adaptée aux mobilités du quotidien.

Solutions Alternatives proposées par AutreCOM

Le dossier ne présente pas de solution de substitution raisonnable autre que des variantes d'aménagement. Le choix imposé est la seule solution autoroutière. L'hypothèse de conserver une route à deux fois une voie n'a pas été examinée. **Il n'y a pas eu d'étude sérieuse d'alternatives multimodales.**

Nous proposons des nouveaux aménagements permettant de favoriser la circulation locale sans générer du trafic de transit de poids-lourds, en améliorant le franchissement de certains carrefours (principales causes des difficultés actuelles) et en visant sur la diminution de la circulation automobile par des modes alternatifs : transports en commun et équipements cyclables, covoiturage.

Du nord au sud, cet aménagement à vitesse limitée à 70 km/h pourrait se résumer ainsi :

- Échangeur A750 (N109)/COM : **pas de nouvel ouvrage (viaduc)**, échangeur actuel maintenu d'autant qu'une [étude](#) basée sur les observations de trafic montre l'inutilité de ce nouvel ouvrage, très impactant. Étudier la possibilité de prolongation de voies réservées TC jusqu'au Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) Mosson (Tram L1 et L3)
- **2x1 voies conservées** avenue Léon Jouhaux (D132) jusqu'au rond-point Maurice Gennevaux, **les 2 autres voies seront réservées** aux transports en commun
- **Franchissement en dénivelé (2x1 voies) au rond-point Maurice Gennevaux**, rond-point conservé, accès au Parking relais tram L5 en construction à défaut d'un vrai PEM.
- **Création de 2 voies réservées aux transports en commun (TC)** du rond-point Maurice Gennevaux au rond-point du Rieucoulon (D132E2) :
- **Franchissement en dénivelé 2x1 voies du rond-point du Rieucoulon**, lui-même conservé
- Du rond-point du Rieucoulon jusqu'au demi-échangeur avec l'A709 (D612), le tracé doit être étudié par les services techniques pour limiter le nombre de voies à créer, **la vitesse pouvant être limitée à 50 km/h sur cette portion.**
- **Les feux de passage du tram L2 sont conservés. Un PEM est à prévoir au niveau des feux du tram L2** (repositionnement de l'arrêt du tram, et parking silo mutualisé avec besoins du centre commercial).
- **Prolongement, au sud de l'A709, des voies réservées TC vers les zones d'activités Lauze-Marcel Dassault, et jonction à anticiper avec le futur PEM de Villeneuve-lès-Maguelone** (Vélo, Bus, TER SNCF, & futur RER)
- **Pistes cyclables à double sens en site propre mais pas obligatoirement contiguës aux voies de circulation automobile**

Notre COM alternatif est bien moins cher à construire et à **entretenir. Il contribue à réguler le trafic de transit entre les deux autoroutes**, ce qui réduit son impact sur la pollution de l'air, des sols, l'émission de CO2 et les nuisances sonores.

Il offre également la possibilité à ceux qui le souhaitent et en ont la capacité de se passer de la voiture, tout en laissant la place à ceux qui ne peuvent pas le faire. Notre COM alternatif est un projet de mobilité à l'ouest de Montpellier avec une maîtrise d'ouvrage prise en charge par les institutions locales et non par un acteur privé. Il s'accompagne d'une réflexion sur **l'aménagement du territoire** à l'ouest de Montpellier, pour y ramener les services essentiels et, en conséquence, réduire les déplacements contraints.

En complément, Il sera possible d'utiliser le LIEN (Liaison Intercantonale d'Evitement Nord) pour délester l'entrée de Montpellier par l'A750, et l'A709. Cette déviation (allongeant l'itinéraire

seulement de 4,5km) pourrait être rendue obligatoire pour les Poids-Lourds qui ne traverseraient plus la ville.

L'échangeur nord

Le projet COM autoroutier prévoit de remplacer l'échangeur nord du COM actuel par un nouvel ouvrage, beaucoup plus important, et qui va impacter la ripisylve et les berges de la Mosson ainsi qu'une zone de vignobles de grande qualité sur le domaine de l'Engarran. D'après le Maître d'Ouvrage, ce nouvel échangeur se justifierait par la nécessité de résorber les bouchons actuellement observés, surtout aux heures de pointe du matin, sur la N109 sur ses deux voies en direction de Montpellier. L'échangeur actuel est jugé inadapté et responsable de ces bouchons, du fait notamment de la réduction à une seule voie de la bretelle d'accès au COM.

Le Collectif Autre COM démontre que ce nouvel ouvrage ne résoudrait en rien les difficultés de circulation, réelles, qui affectent le secteur. Notre étude ([consultable en intégralité ici](#)) est basée sur des observations de trafic que tout un chacun peut faire via le site « [Mappy info trafic](#) » permettant de voir, en temps réel, l'état du trafic sur toutes les voiries, et qui peuvent aussi être corroborées par tout automobiliste circulant sur ce secteur.

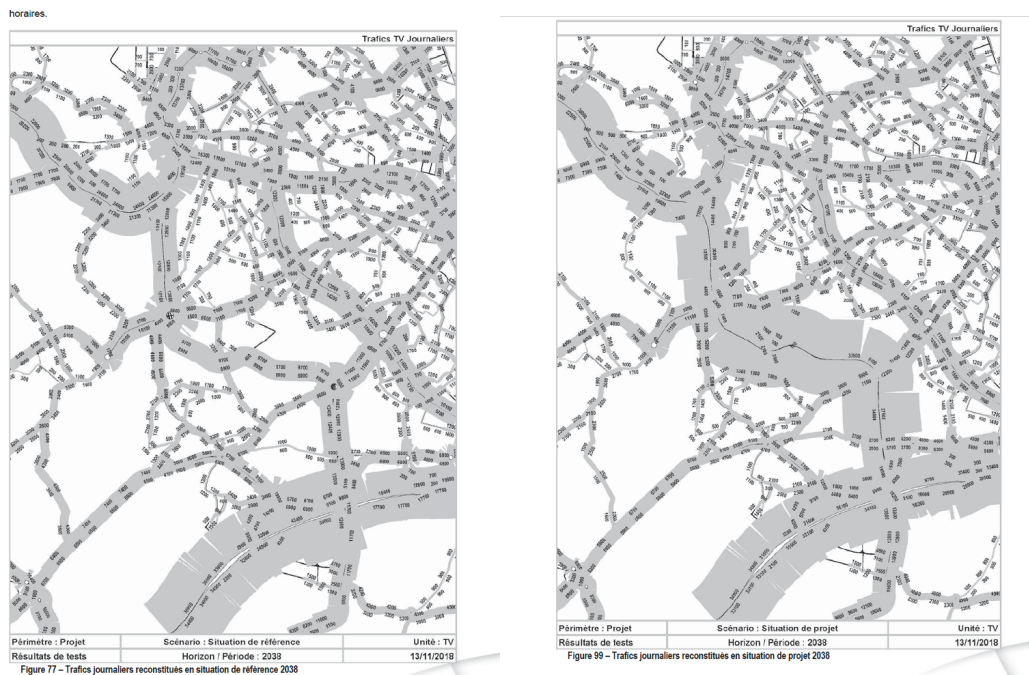
Nos observations montrent très clairement qu'en heure de pointe du matin, **les bouchons sur la N109** (en provenance de l'A750) se forment bien en amont de l'échangeur de sortie vers le COM et **continuent au-delà, en direction de Montpellier Centre** (avenue de la Liberté) **et surtout de Montpellier Nord** (avenues Pablo Neruda, Professeur Blayac, des Moulins, rd-point du Château d'O), tandis que la sortie vers le COM (par la bretelle d'accès à une voie) reste totalement dégagée. **Les bouchons qui affectent le COM se produisent loin de l'échangeur**, à l'approche des giratoires Maurice Gennevaux et du Rieucoulon. **L'échangeur actuel n'est donc en rien responsable de ces difficultés de circulation.**

Le nouvel échangeur ne pourra donc pas résoudre ces problèmes, malgré les 2x2 voies de ce grand viaduc de près de 500 mètres : **il serait étonnant que la majeure partie du trafic entrant qui, actuellement, se dirige vers le Nord de Montpellier** (vers les zones d'emploi d'Euromédecine, Hôpitaux-Facultés, etc) **se détourne vers le COM, puisque cet axe se dirige vers le Sud !** Les bouchons de la N109 et de l'A750 ne disparaîtront pas, ni les congestions observées jusqu'à la Mosson et le carrefour de la Lyre, plus au nord. **Que justifient les dizaines de millions d'euros de coût supplémentaires et les graves nuisances environnementales de cet ouvrage inutile ?**

La réponse est simple : le projet de COM-Vinci est en réalité un des chaînons manquants de cet axe européen qui doit traverser la France depuis le Nord de l'Europe et le Havre, éviter l'Île-de-France, en allant jusqu'au Sud vers les ports de Méditerranée et l'Italie (ce que confirme Vinci dans son dossier).

Ne répond pas aux objectifs fixés

Les deux objectifs du COM sont incompatibles (fluidification du trafic local + liaison autoroutière), et ceux qui espèrent une diminution de leur temps de trajet seront déçus comme dans le cas du dédoublement de l'A9. Cela est clair en analysant ces figures et citations extraites du dossier de l'Etat pour la demande de déclaration d'utilité publique du COM : l'allègement sur les itinéraires concurrents nord-sud est minime, la fréquentation du COM est multiplié par 3, et les distances parcourues augmentent (+4.5%).



“Comme aux horizons 2028 et 2033, le COM entraîne un **allègement** du trafic sur les itinéraires concurrents nord-sud, notamment :

- L’avenue de la Liberté, au nord-est du COM,
- L’avenue de la Recambale sur Montpellier,
- L’avenue de Librilla et les entrées / sorties de l’A9 au niveau de l’échangeur de Saint-Jean-de-Védas.

Ainsi qu’un **report depuis le LIEN** vers l’itinéraire A709/COM.

Les trafics sur les différents accès au projet augmentent : au nord, sur la A750, l’avenue de l’Europe et au sud sur l’A709, ainsi que sur les points d’échange intermédiaire mais de façon moins marquée.

Une croissance des distances parcourues sur le périmètre d’analyse (+4.5%) avec néanmoins un allègement net des distances parcourues en milieu urbain (2038)

- **Selon l'avis de l'autorité environnementale, le dossier n'apporte pas la démonstration qu'il répond à deux des objectifs qui lui sont fixés** : contenir la circulation d'échanges périurbains 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.

- **Selon l'avis de l'autorité environnementale**, à l'heure actuelle, la moitié des échanges se font entre différentes communautés de communes limitrophes de l'agglomération, un tiers de flux sont internes à l'agglomération, et **moins de 15 % des échanges sont des flux de transit, qui sont donc loin de représenter un enjeu majeur nécessitant la réalisation du projet**. Le projet ne va pas résoudre les problèmes de trafic local, car les besoins locaux n'ont pas besoin d'un barreau autoroutier Nord-Sud.

- **Les deux objectifs du COM sont incompatibles** (fluidification du trafic local + liaison autoroutière), et ceux qui espèrent une diminution de leur temps de trajet seront déçus comme dans le cas du dédoublement de l'A9.

- **L'Utilité Publique du projet présenté repose essentiellement sur des gains de temps** sur l'itinéraire du COM à hauteur de 3 %, soit quelques minutes à peine valorisées sur plus de cent ans ! Cela même, alors qu'il est démontré que les Français ont depuis des décennies un temps de trajet quotidien constant aux alentours d'une heure de trajet par jour. Ils réinvestissent donc les gains de temps, liés à la vitesse, dans l'allongement des distances parcourues. La création de ce tronçon provoquera un appel d'air (trafic induit) qui provoquera un retour à la situation d'engorgement rapide. Les gains de temps supposés permis par le COM, déjà très limités, ne prennent pas en compte ce trafic induit supplémentaire, dont l'absence dans l'analyse socio-économique déconstruit tout l'édifice de valorisation économique du projet.

- **Cette faiblesse du gain de temps généré par la création ou l'élargissement d'une infrastructure routière a pu être pointée par les juridictions administratives pour caractériser l'intérêt limité d'un projet dans le cadre de la théorie du bilan**.

Il n'est pas démontré que le projet de COM favorisera l'utilisation du réseau de transport multimodal le dossier est particulièrement imprécis s'agissant des conditions du maillage et de l'interconnexion entre le COM et le réseau de transport multimodal.

Coûts Évaluation Socio-économique

- **Le coût réel du COM dépasse les 310 millions d'euros voire plus, mais il n'y a pas eu de mise à jour dans le dossier.** Comment peut-on solliciter les avis sur un projet dont les coûts ont **drastiquement** changé, sans même un avertissement alors que le projet a évolué (traversée de la Mosson en viaduc par exemple) et les conditions économiques aussi, L'autorité environnementale indique dans son avis de 2025 qu'une "actualisation serait nécessaire pour la bonne information du public".
- **L'étude socio-économique date de 2019 et n'a pas été mise à jour** alors que l'autorité environnementale avait « formulé en 2019 plusieurs recommandations sur le bilan socio-économique, qui n'avaient été que très partiellement prises en compte dans le dossier de DUP » et que ces recommandations n'ont toujours pas été prises en compte dans le nouveau dossier, alors que de nombreux éléments ont évolué depuis (elle en cite près d'une dizaine). Elle en conclut que « Pour la bonne information du public, **il ne paraît pas acceptable de maintenir sans même un avertissement une évaluation des coûts et avantages du projet dont une grande partie des éléments de calcul est caduque, et en contradiction avec d'autres parties du dossier.** »
- La réponse de Vinci (pièce A, p 117) équivaut à une fin de non recevoir sous prétexte que « les évolutions évoquées par l'Autorité environnementale n'ont pas modifié les différents aspects socio-économiques du projet, tels qu'ils avaient été décrits et étudiés dans le cadre de la première évaluation environnementale ». Et de prendre quelques exemples pour affirmer, sans aucune justification précise, qu'ils ne constituent pas une modification susceptible d'influencer les résultats de l'étude socio-économique.
- **Vinci refuse de répondre à cette recommandation et ne modifie pas l'étude d'impact.** Cette non réponse peut s'expliquer par l'impossibilité matérielle de reprendre complétement l'étude socio-économique demandée par l'autorité environnementale dans les délais très courts imposés par la précipitation du Préfet souhaitant ouvrir l'enquête publique pendant l'été.
- **Coûts surestimés** : Dans son avis de 2021, l'ART avait déjà pointé du doigt des dépenses à contrôler et maîtriser pour éviter aux usagers de payer le prix fort. Les surestimations systématiques sont tellement notables qu'elles méritent un encadré à part dans le rapport de l'ART sur l'économie des concessions autoroutières de janvier 2023 : L'Autorité estimait que les coûts prévisionnels n'étaient pas optimisés et pouvaient vraisemblablement être réduits de plus de 11 % (33 M€). Malgré ces ajustements, l'Autorité a relevé des écarts notables à l'échelle des grands postes de coûts (23 % pour le poste aménagements environnementaux, 5 % pour le poste ouvrages d'art), ainsi que des écarts parfois très importants à l'échelle d'une prestation (61 % pour les écrans acoustiques, 15 % et 18 % pour deux ouvrages d'art non courants, etc.).
- **Avec plus de 310 millions d'euros, on pourrait financer des solutions plus utiles pour tous : tramway, bus, pistes cyclables.** Ce budget dédié à une autoroute de 6 km est à mettre au regard du coût d'alternatives qui pourraient être mis en place pour améliorer les transports du quotidien tout en répondant aux problématiques environnementales :
 - le plan vélo sur le mandat actuel de la métropole est de 97 millions €
 - la ligne 5 de tram de 16 km a coûté 440 millions €.
- **Ce sont les usagers qui vont payer, via une hausse des péages, même s'ils**

n'empruntent pas le COM. C'est une inégalité de traitement des usagers car le montage de financement basé sur une hausse des tarifs de péage autour de Montpellier est injuste étant donné que 86% des trajets qui financent le COM ne l'empruntent pas.

- **Les mesures écologiques ne compensent pas les dégâts prévus, selon les experts.** Les solutions proposées ne sont pas à la hauteur des destructions fragmentation d'habitats d'espèces protégées, mesures compensatoires très insuffisantes

- **Dépassements des coûts du projet :** Il est utile de se reporter au dernier chapitre de la convention de concession autoroutière des ASF qui précise la question des dépassements de coût du projet COM, financés directement par l'Etat jusqu'à une certaine limite. Le total de ces **dépassements pourrait atteindre 58,3 M€ HT.** Ces dépassements concernent :

- Les acquisitions foncières
- Ouvrage de Franchissement de la Mosson
- Diffuseur de Bellevue, rétablissement du Tram
- L'étude et la création de VRTC (voies réservées transport en commun)
- Franchissement Carrefour Gennevaux

Ces besoins en financement complémentaire semblent indiquer que le budget initial du projet de 231 M€ ht était sous-estimé dans des proportions très importantes, alors que ces 5 sujets ne sont pas des demandes nouvelles. Le citoyen est en droit d'avoir des explications sur ce sujet essentiel.

Mobilités

Voiture :

- En investissant toujours plus dans le routier on **aggrave la dépendance à la voiture**, alors que ce sont dans les alternatives qu'il faut investir.

- l'A709 (issue du doublement de l'A9 en 2017), est devenue congestionnée dès 2022. Cela montre que **le problème n'est pas le contournement mais le manque d'alternatives à la voiture, qui congestionnent les entrées et sorties de ville.** On peut donc s'attendre à un phénomène similaire pour le COM.

- **Alors que l'A709 est déjà très encombrée aux heures d'affluence par les files d'attente aux sorties, le COM va y déverser 15 000 à 20 000 véhicules additionnels** dans chaque sens, créant des bouchons, et annulant les supposés gains de temps apportés par le COM - et créer une insécurité supplémentaire à cause des nombreux poids lourds qui vont revenir sur cet axe Alors qu'ils en étaient pratiquement bannis depuis sa mise en service

- **Vinci-ASF nie que le trafic induit se développera sur la COM, sous le prétexte qu'il ne fait que 6 km alors que le trafic induit est mesuré également sur des projets comparables à la longueur du COM** (Sloman L, Hopkinson L and Taylor I (2017) The Impact of Road Projects in England Report for CPRE). Puisque le COM fait partie du contournement et se situera en continuité directe avec l'A750 et la RN109 au nord ouest, et l'A709 au sud, le trafic induit concerne un tronçon bien plus long que les 6km du COM.

- Un trafic induit naîtra des **effets cumulés du COM et du LIEN** desservant les bourgs en pleine croissance des intercommunalités au nord et nord-ouest de la Métropole, formant un

maillage nord-sud attractif et propice à l'augmentation des déplacements en voiture.

- Le COM pénalise les usagers du quotidien qui ne peuvent ou ne veulent pas payer un péage sur l'A9.

- Transport en commun : L'offre de TC se doit d'être performante, et rivaliser avec la voiture, en gains de temps (vitesse), fréquence, confort, accessibilité, rapidité et fiabilité des changements de mode ou de ligne, offres de services complémentaires. Ce qui n'est pas facile sur un barreau autoroutier. Il faut réduire autant que possible les ruptures de charges et durées d'attente des correspondances, sinon les automobilistes n'abandonneront pas leur voiture.

- Pour ce qui est des transports en communs, en dehors des promesses de bande d'arrêt d'urgence dédiées, **aucune information ne permet de comprendre le fonctionnement des intermodalités, d'évaluer les temps de changement de mode, les délais de correspondance** entre COM et Tram, Tram et Bustram, etc. On ignore les adaptations à faire dans la conception des ouvrages. Il est probable qu'une offre routière 'attractive' telle que le COM, dissuadera les usagers de prendre les transports en commun, ou de laisser leur voiture aux pôles d'échanges multimodaux.

- **L'avis de l'Autorité Environnementale est très sévère sur ce point** (pages 28-29), en particulier *"Le COM comprendra des voies réservées aux transports en commun, mais le dossier ne les décrit pas précisément: aucune carte ne les représente complètement [...] La partie relative aux incidences du projet en matière de trafic et déplacements ne les mentionne pas et ne donne aucune indication sur leur utilisation projetée.[...] Rien dans le dossier ne vient expliquer quels seraient les services prévus ou envisagés par la Métropole ou la Région[...] ni] leurs incidences sur les pratiques de déplacements et leurs effets de report modal..". Et l'Ae recommande à ASF "de préciser l'usage des voies réservées prévues sur le linéaire, [et] leur impact sur les modes de déplacement"*(p. 30).

- Alors qu'un trafic minimal de 176 bus est évoqué, *« L'Ae estime indispensable [...] que les dispositions relatives au développement de l'intermodalité [...] soient précisées, fassent l'objet d'engagement techniques et financiers explicites [...] »* A ces observations et recommandations, ASF a seulement rajouté dans l'Étude d'Impact (chapitre 3.2.5.9) des éléments provenant de la Métropole concernant les BHNS qui *pourraient* circuler sur ces voies réservées (fréquences et amplitudes horaires *envisagées*), sans garantie, présentant succinctement et de manière peu lisible la localisation des voies réservées. De plus, l'impact sur les modes de déplacement n'est pas analysé.

- Ce ne sont que de simples hypothèses dans le PLUi (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal), et dans le PdM (Plan des Mobilités). Les réflexions SERM avancent. Le COM en fait partie à l'ouest, et devra être adapté à de nouvelles exigences ou contraintes. Le SERM sera un système complexe et se veut ambitieux, il devra faire l'objet de débats publics. Ne doit-on pas retarder un peu la réalisation du COM, afin que tous ces investissements soient menés et planifiés en toute cohérence ? Par exemple, pourquoi le SERM ne prévoit-il pas le prolongement de la ligne de TC associée au COM jusqu'au PEM de Villeneuve-Lès-Maguelone ? Cela concerne les trajets du quotidien. C'est un choix, celui d'atteindre l'accès aux grandes lignes SNCF, plutôt que la ligne TER transformée en RER en 2035. **Ce ne serait pas les mêmes usagers, ni les mêmes classes sociales.** La réponse à cette question aurait un impact sur le projet du COM.

- La mise en place des TC, sur le COM est possible, mais auparavant une multitude d'adaptations à réaliser sur des axes urbains dont l'A709 :

- Bustram L4 prolongé sur l'axe Nord rejoignant la M65, Sans élargissements de prévus, le car sera coincé dans les files d'attente et les voies réservées sur le COM n'auront très peu voire pas d'impact.

- Ligne régionale de BHNS, de l'A750 rejoignant la Gare Sud de France, par l'A09. La mobilisation de la voie de droite de l'A709 comme voie réservée est-elle prévue, ou un élargissement ? Nouvelle bretelle de chaque côté à créer, plus un pont ? Sans cela, le car sera coincé dans les files d'attente. Les bretelles qu'emprunteront les TC bénéficieraient-elles aussi d'une voie réservée ? Les schémas ne sont pas assez précis pour avoir confirmation.

Concernant les Pôles d'Echange Multimodaux le long du COM, ils sont absents ou déficients. Par exemple :

- à l'échangeur M Gennevaux, simple parking d'échange accolé à l'arrêt du tram L5. Les correspondances laborieux et aléatoires pour les personnes aux horaires contraints. Aucun arrêt de bus (BHNS) intégré au COM n'est mentionné sur les schémas.

Au niveau du demi-diffuseur de Bellevue-Mas de Grille, aucun parking dédié pour laisser sa voiture et emprunter le Tram L2 ou le BHNS. Ce carrefour est très emprunté et sa fréquentation est amenée à croître.

Covoiturage :

- **Aucune voie dédiée au covoiturage n'a été envisagée** sur le trajet du COM, alors que cela commence à être mis en place dans d'autres métropoles afin d'inciter les automobilistes à mieux remplir les voitures.

Vélo :

- Pour ce qui est de l'usage du vélo, **les routes actuelles sur le tracé du COM constituent déjà une coupure difficile à franchir à vélo ou à pied, le projet ne crée pas de nouveaux passages.**

- **Le COM rendra plus compliqué les échanges St Jean de Védas-Montpellier à vélo.**

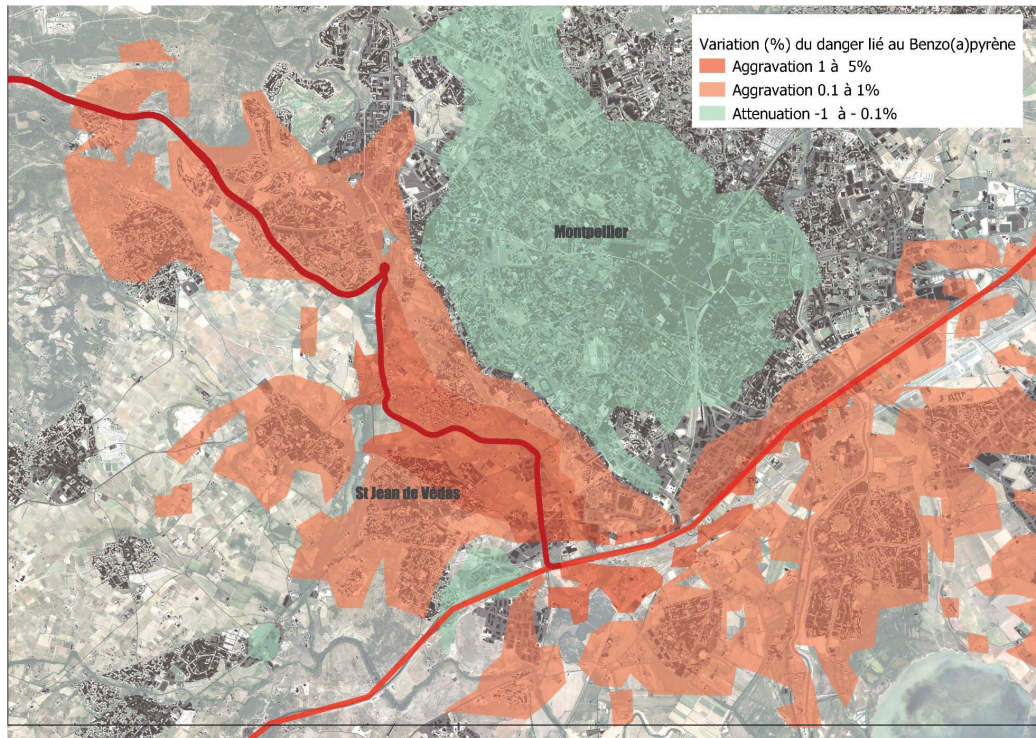
Trafic de marchandises :

- **Le doublement de l'A9 avait vidé l'A709 des camions en transit mais le COM, branché sur l'A709, ramènera le danger des camions sur l'A709.**

- Le COM va faciliter la jonction A9-A750, ce qui **va attirer un trafic de transit supplémentaire qui passait auparavant par Béziers** pour éviter les bouchons de Montpellier

Pollution de l'air

- Le projet COM **augmente les émissions de polluants** dans l'air de 1 à 4 %, et jusqu'à +30 % sur l'A709 et le COM dès 2029, aggravant la pollution locale.
- Les **concentrations de polluants dans l'air ambiant grimpent** de 5 à 15 % sur le COM et de 1 à 5 % dans les quartiers alentour, exposant particulièrement les riverains (zone en rouge sombre).



- Le **dioxyde d'azote dépasse les futurs seuils européens** avec $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sur les autoroutes et jusqu'à $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ailleurs, alors qu'il est connu pour ses effets graves sur la santé respiratoire, cardiovasculaire et neurologique.
- Les **particules fines PM_{2,5} dépassent partout le seuil recommandé par l'OMS**, augmentant les risques de cancers, AVC, infarctus et pathologies chroniques.
- Les calculs de risques sanitaires reposent sur une durée d'exposition de 16,7 ans, **bien inférieure aux 70 ans recommandés** par l'autorité environnementale.
- Le projet ignore les **effets cumulés du projet d'incinérateur GaroSud voisin**, alors que ces impacts peuvent se renforcer mutuellement, notamment par la présence de dioxines transportées par les P particules fines. L'Ae rappelle que les obligations européennes de respecter les critères de qualité de l'air engagent les États membres ce qui nécessite une forte vigilance relative aux projets qui se situent dans les zones où elles sont susceptibles d'être dépassées.
- Certains établissements sensibles comme une **école** à 110 m du tracé ne sont **pas pris en compte**, malgré la vulnérabilité accrue des enfants. La **crèche** "Les Petits Grillons" (Saint

Jean-De-Vedas), très exposée, est identifiée comme le site le plus concerné, avec une **hausse de 1,8 % du risque sanitaire** d'ici 2049.

- L'excès de risque individuel lié aux particules fines dépasse les seuils acceptables, ce qui signifie un **risque réel de maladie pour les habitants proches**.

- Les populations proches du COM et des axes autoroutiers connaissent une augmentation des concentrations contrebalancée par les populations intra-urbaines qui bénéficient d'une diminution. Les simulations ne montrent **pas de diminution du nombre de personnes impactées, mais un simple déplacement de la pollution : le COM ne résout pas la pollution, il la déplace du centre-ville de Montpellier vers des zones habitées de l'ouest Montpelliérain**. C'est ainsi que des riverains de certains secteurs de Saint-Georges-d'Orques, Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Lattes verront leur qualité de l'air se détériorer, en particulier sur le NO₂ et les PM_{2,5}.

- L'**impact sanitaire global est sous-estimé** car les **projections ignorent la pollution liée au trafic induit**, alors que l'on sait qu'une nouvelle infrastructure attire mécaniquement plus de voitures du fait du trafic induit. En effet, en rendant la route plus rapide, le COM est susceptible de favoriser un allongement des distances parcourues (principe du budget-temps de transport) et de détourner certains usagers des transports en commun vers la voiture (paradoxe de Mogridge).

- **Aucune mesure sérieuse de réduction ou d'évitement des risques n'est prévue**, alors que la loi l'impose et que le développement d'alternatives comme le vélo, le covoiturage ou les transports en commun sont recommandées.

- Les **solutions techniques** proposées (talus, plantations) ne sont **ni éprouvées, ni applicables** selon le maître d'ouvrage lui-même.

- Le scénario alternatif proposé par AutreCOM propose un COM à **vitesse limitée**, avec des aménagements ciblés pour **fluidifier la circulation locale** (ex : franchissement en dénivelé des rond-points), **et un renforcement des transports en commun**. Il permettrait de **réduire les émissions à la source, sans sacrifier la santé des habitants des zones périurbaines**.
Moins de voitures = moins de pollution = moins de malades.

- Le scénario alternatif proposé par AutreCOM est cohérent avec la recommandation de l'AE de mettre en œuvre la séquence éviter, réduire, compenser pour la pollution de l'air qui est d'"étendre les limitations de vitesse dans les parties densément urbanisées du tracé". VINCI répond (pièce A p 111) que le dossier est de qualité et qu'il n'y a pas d'impact négatif à éviter (donc rien à réduire ou compenser). Cette réponse n'est pas acceptable. Il refuse une extension de la limitation de vitesse à 70km/h qui améliorerait la qualité de l'air, au motif que « Les études menées notamment sur la généralisation d'une limitation de vitesse à 70 km/h sur l'ensemble du tracé ont montré un risque de baisse de l'attractivité du COM, ce qui affecterait de fait les objectifs fixés par la déclaration d'utilité publique à la future infrastructure. » Cette affirmation paraît surprenante et aucune référence n'est d'ailleurs donnée (de quelles "études" s'agit-il?) . **Vinci fait donc passer une soi-disant raison économique (non fondée) avant une mesure de réduction.**

Artificialisation

La création de nouvelles infrastructures routières implique la destruction de surfaces naturelles, agricoles ou forestières, qui sont remplacées par du bitume, des remblais, des ponts, et des échangeurs. Dans le cas du COM, cela signifie la perte définitive d'hectares de terres jusque-là occupées par des espaces naturels ou cultivés, contribuant à l'érosion de la biodiversité locale.

65% de l'emprise totale du projet (117 hectares) n'est pas artificialisée selon le dossier. Bien que réutilisant une partie de la voirie existante **le COM induirait donc une importante artificialisation** : voirie élargie ou nouvelle, giratoires, échangeurs, diffuseurs et bretelles, réseau d'assainissement dont bassins de traitement.

Le COM supprimerait définitivement 77 hectares d'espaces naturels, forestiers et agricoles (12 exploitations agricoles de vigne, blé, orge, avoine et élevage du cheval de Camargue sont concernées par le projet) au profit de surface couvertes par du bitume, des remblais, des ponts, et des échangeurs.

Le dossier présente des mesures de réduction de l'artificialisation prévues de seulement 3,3 Hectares sur les 77 hectares d'espaces naturels, forestiers et agricoles menacés, principalement par désimperméabilisation de parties de voiries devenues inutiles (qui inclut pour 3 800 m² une aire d'accueil de gens du voyage, qui devra vraisemblablement être recréée ailleurs).

Il n'y a aucune réflexion sur un aménagement futur équilibré et inscrit dans le Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

L'absence de comptabilité dans le cadre du ZAN est due au fait que **le COM est considéré comme un projet d'envergure nationale et européenne, ce qui est pas compréhensible au vu du dossier selon le CNPN**.

De surcroît, **limiter les impacts sur les sols et la biodiversité à 77 ha de surfaces artificialisées par le projet est réducteur.** En effet, la végétation, la faune, la vie bactérienne, les réseaux mycéliens, sont impactés durablement par les chantiers, puis par la circulation routière sur des dizaines de mètres de chaque côté des ouvrages. Le compactage par les engins de chantier, crée des modifications irréversibles des propriétés du sol et de sa composition. Le bruit, les vibrations du sol, les odeurs et polluants atmosphériques, les particules fines, les ruissellements chargés, les éclairages, etc.. sont autant de facteurs perturbateurs de la biodiversité et à l'origine de sa régression.

Localement, l'artificialisation liée au COM va profondément modifier le cycle de l'eau, et l'eau potable de demain, qui ne s'infiltrera plus, tout en aggravant la réponse du bassin versant aux éléments pluvieux, **en l'absence de ces ripisylves, prairies et zone humides qui fournissent ce service à toute la métropole, gratuitement. La trame verte & bleue**

présentée dans la section *Paysages et Patrimoines impactés*, au vu de ses multiples rôles écosystémiques, de support (biodiversité), de régulation (eau/ air), est l'un des axes précieux à conserver pour répondre à cette urgence.

Biodiversité

Le bassin méditerranéen est un des **hotspot de biodiversité** mondial. Les plaines agricoles semi-naturelles sont d'intérêt primordial pour des centaines d'espèces d'oiseaux migrateurs. Le projet du COM s'inscrit dans ce contexte et dans un paysage fortement urbanisé où les espaces naturels sont déjà très fragmentés par l'urbanisation et les nombreux liens de communication.

Le dossier de dérogation d'espèce protégée montre en effet **la forte richesse écosystémique de ce secteur, le projet va détruire de nombreuses espèces protégées et menacées** citées ci-dessous:

- 5 habitats d'insectes protégée et menacé détruit (Cordulie splendide, Cordulie à corps fin, Diane, Magicienne dentelée, et Grand Capricorne)
- 5 espèces d'amphibiens
- 10 espèces de reptiles dont la Cistude d'Europe
- 50 espèces d'oiseaux nicheurs (les oiseaux hivernant ou en halte migratoire ne sont pas pris en compte dans l'arrêté), les espèces les plus remarquables autorisées à être détruites sont le Rollier d'Europe, le Coucou geai ou encore le Pic épeichette.
- 22 espèces de mammifères dont la Loutre d'Europe et des espèces de chiroptères arboricoles comme la Noctule commune.

Au total 77 hectares d'habitats d'espèces protégées et patrimoniales vont être détruits. De plus, la fragmentation des habitats engendrera un effet de barrière qui isole des populations, réduit les possibilités de migration, et multiplie les risques de mortalité routière pour la faune :

- La perte de connectivité écologique due à l'interruption de couloirs écologiques compromet la survie d'espèces nécessitant de larges territoires. **Le CNPN insiste sur la nécessité, à l'échelle de la métropole, de préserver l'ensemble des continuités écologiques** et en particulier de préserver la continuité du Rieu Coulon de toute urbanisation.
- La **multiplication de lisières** au contact de la route modifie les micro-climats et favorise l'installation d'espèces invasives (effet de lisière).

Pour ce qui est plus précisément de la flore, de certaines espèces et familles à enjeux :

- **Pour la flore, seulement 187 espèces ont été identifiées, ce qui, sur 225 ha en contexte méditerranéen et avec une telle diversité d'habitat inspectés, paraît en dessous de la réalité selon le CNPN.**

- **Pour les oiseaux (avifaune), le CNPN regrette que des emplacements de reproduction plus précis n'aient pas été recherchés** pour les espèces à enjeu.
- **Pour les chauves-souris (chiroptères), la quasi totalité des espèces du département ont été recensés** et la ripisylve du Mosson est globalement très riche en chiroptères selon le CNPN
- Pour la Loutre d'Europe (espèce à enjeu fort), 2,6 hectares d'habitat vont être détruits et des dérangements seront provoqués en phase chantier et exploitation. **Localement, les risques de disparition de la Loutre sont importants** s'il y a des collisions et il y a de plus un effet cumulé avec le projet du LIEN.
- **Aucune citation des pollinisateurs n'est faite dans l'étude d'impact** alors qu'il est urgent que les projets d'aménagement les prennent en compte et que des mesures de réduction adaptées soient mises en place.

Sur ces effets cumulés, pour le CNPN **le maître d'ouvrage considère que chaque projet ayant rempli ses besoins compensatoires, les impacts cumulés n'existent pas**. Il précise qu'une **analyse fonctionnelle des différents projets et de leur compensation à l'échelle de la métropole aurait été attendue**.

En ce qui concerne l'étude d'impact :

- **Les réserves du CNPN n'ont pas été levées à ce jour, ce qui rend le projet juridiquement et écologiquement discutable**
- En plus d'une insuffisante prise en compte des recommandations du CNPN, **l'autorité environnementale pointe plusieurs insuffisances sérieuses**: une sous-évaluation des impacts sur la biodiversité et les continuités écologiques, un caractère fragmentaire de l'étude d'impact.
- **L'étude d'impact se base sur l'ancienne liste rouge du Languedoc-Roussillon dépassée par le déclin des espèces**. Rappelons qu'une nouvelle liste rouge des oiseaux nicheurs d'Occitanie est sortie en 2024 et les tendances sont toujours très alarmantes, en particulier pour les espèces des milieux agricoles.
- Plusieurs espèces seront bien impactées par l'augmentation des collisions avec les véhicules pendant toute l'exploitation de cette liaison autoroutière. **L'étude d'impact manque de sérieux sur ce risque de collision** pour plusieurs espèces.
- Pour étudier les impacts indirects et les effets cumulés de l'urbanisation présente, **il est nécessaire d'avoir une zone d'étude assez large** qui puisse étudier une majeure partie des milieux naturels et agricoles entre Saint-Jean-de-Védas et Montpellier, **ce qui n'a pas été fait et ne permet donc pas d'évaluer l'impact indirect que va avoir ce projet** sur les populations d'espèces locales.

Enfin, le CNPN précise que « ces mesures donnent une **fausse impression de fiabilité experte**, quand elles se basent sur des **inventaires qui ne permettent absolument pas de comprendre la fonctionnalité d'une population** ».

Compensations

La compensation est une démarche complexe et compliquée à réaliser avec une méconnaissance des populations locales. De nombreux facteurs entrent en jeu, l'enjeu local de conservation, l'importance de la zone d'étude pour l'espèce, la nature de l'impact, la durée de l'impact, la surface impactée par rapport à la population et l'impact sur la continuité de l'espèce. Ensuite plusieurs variables sont à compléter pour la compensation, notamment sur l'efficacité des mesures, l'équivalence temporelle, l'équivalence écologique et enfin l'équivalence géographique. Ce qui nécessite une zone d'étude suffisamment grande pour évaluer la population mais aussi des états initiaux des parcelles de compensations étayés sur les espèces cibles.

Par exemple, pour le COM, la Cordulie splendide ne dispose que d'un enjeu local modéré alors que l'espèce dispose d'un enjeu régional très fort (hiérarchisation des enjeux dreal 2019). L'importance sur la zone d'étude devrait être jugée forte. En appliquant cette méthodologie on obtient une vingtaine d'hectares nécessaire pour la Loutre d'Europe, la Cordulie splendide et la Cordulie à corps fin. Eco-Med estime pourtant cette surface à deux fois moins (11 ha nécessaires) et 14,5 ha sont compensés d'après la DEP. Il y a donc un déficit de compensation pour ces espèces, et d'autres encore.

Plusieurs sites de compensation où la plus-value est faible, de milieux ouverts à semi-ouverts, devraient porter sur 99 ans, c'est le cas du site "Valmagne" qui dispose d'une superficie de 75 ha. Cela n'est pas le cas. Les compensations proposées doivent être minorées par le fait, d'une part qu'elles commencent à produire des effets positifs 10 ou 20 ans plus tard, et d'autre part qu'on arrête généralement le suivi au bout de 30 ans. **Les initiatives de compensation seront alors 'oubliées', et ces espaces seront convoités pour de nouveaux usages.** La plupart des actions de compensation ne sont suivies que pendant 5 ans. Au-delà tout peut arriver.

Sur les 286 ha de compensation, les sites Mas rouge (5,3 ha), le Gué (59 ha), les carrées (79,5 ha) et Valmagne (75 ha) représentent 213 ha situés dans un rayon de 30 km autour du projet. Ce qui signifie que **la majorité de la compensation se localise au niveau de population et d'écosystèmes très différents des habitats détruits.** La compensation des sites devrait être réalisée dans un rayon de 15 km maximum de la zone de projet pour certifier le maintien des populations locales impactées par le projet.

Les protocoles standardisés à mettre en place ne sont pas non plus détaillés dans le dossier, ainsi que l'effort d'échantillonnage par site.

L'Ae recommande de définir des mesures complémentaires de compensation de l'artificialisation induite par le projet.

On ne sait pas a priori si les gains de biodiversité escomptés seront atteints et donc si la perte nette sera nulle, surtout dans des contextes d'incertitudes sur le devenir des actions compensatoires qui sont rattachées à des engagements à court terme d'un point de vue écologique (en moyenne entre 5 à 10 ans, au mieux 30 ans). Cela implique que, **pour assurer le succès des mesures de compensation, la surface compensée doit être supérieure à la surface détruite, parfois jusqu'à plusieurs dizaines de fois.**

L'Ae souligne que la démonstration de l'effectivité des gains écologiques est à renforcer pour certains des sites de compensation, car souvent cela revient à protéger des zones déjà semi-naturelles et en relatif bon état écologique, au lieu d'en désartificialiser. Actuellement en France, il est estimé que seulement 3 %7 à 8 %8 des zones qui servent à la compensation étaient à l'origine des zones artificialisées. Pourtant, pour qu'une vraie compensation puisse avoir lieu, elle devrait théoriquement prendre place sur un site aussi dégradé que le deviendra le site détruit, la compensation réalisée sur des sites déjà naturels ou semi-naturels ne permettant pas de compenser la biodiversité détruite ailleurs.

On sait désormais que cette vision "Eviter-Réduire-Compenser", qui fut une évolution saluée, mais qui aura favorisé la recherche de la seule compensation, n'est pas suffisante. Elle doit laisser la place à une planification locale visant à conforter et à protéger localement des secteurs qui concourront demain à l'adaptation de nos territoires au changement climatique.

Il y a des besoins énormes de compensation qui échappent à l'analyse, par exemple :

- Les impacts sur la santé humaine, liés aux canicules, aux particules fines, aux effets des nuisances sonores du COM et aussi cumulées avec celles des autres infrastructures
- La destruction de paysages urbains et périurbains valorisants pour le territoire. Point très important (effet sur le moral des populations, dégradation de l'attractivité de Montpellier)

Le cloisonnement renforcé du territoire et les ruptures de continuités fonctionnelles de la biodiversité.

Nuisances sonores

- **Les calculs pour les modélisations acoustiques prévisionnels de 2049 se basent sur un volume routier qui ne prend pas en compte le trafic induit et qui risquent d'être donc sous estimés.**

- D'après les modélisations, en situation projet, **les niveaux sonores vont dépasser les seuils fixés par la loi pour 113 bâtiments.**

- Parmi ces 113 bâtiments, **36 bâtiments vont dépasser les seuils, malgré la mise en place de protection à la source et devront donc recevoir des protections individuelles contraignantes** (changement de fenêtre, des ventilations, des coffres de volets...). Il n'y aura donc pour eux :

- **Pas de protection des espaces extérieurs** (terrasses, jardins...)
 - **Pas de possibilité d'ouverture des fenêtres** (le dossier mentionne en conséquence la nécessité d'installer des climatisations).
 - **Ces mêmes bâtiments seront bien sûr exposés à des nuisances croisées de pollution sonore, pollution de l'air, pollution des sols...**
- Par ailleurs **Vinci n'envisage jamais la modification de la configuration routière comme réponse aux nuisances**, comme l'a proposé AutreCOM.
- Le dossier du COM ne comporte **aucune analyse des effets des nuisances sonores cumulées avec ainsi que d'autres sources de nuisances importantes** (autres axes routiers, aérien, ferroviaire, industrie). Les niveaux sonores s'additionnent, les durées d'expositions augmentent, ainsi que le nombre de personnes exposées.
- Selon le CEREMA (Étude PPBE Charente-Maritime, 2020): **le choix de la vitesse de 90km/h pour un projet routier, accroît fortement son impact sonore, par comparaison avec des boulevards urbains à 70 ou 50 km/h**, surtout si ceux-ci sont bordés de grands arbres (avec une réduction de 1,9 à 2,2 dB(A), soit une baisse perçue par l'oreille humaine comme une division par deux du bruit). **Ces alternatives au COM actuel n'ont pas été étudiées.**
- L'autorité environnementale mentionne que **"cette analyse sur le bruit ne précise pas quelle population subissant les nuisances sonores est retenue pour l'avenir"**. L'estimation de la population est sous estimée car fondée **"sur les constructions actuelles donc sans tenir compte de l'urbanisation future"** qui vont mécaniquement augmenter la population à proximité du projet subissant les nuisances sonores. Le dossier de consultation publique n'apporte pas de réponse à cette interrogation, en dehors des peu nombreuses constructions nouvelles prévues dans le PLUi à court terme.

Trafic induit

En préambule, voir cette vidéo de Jean-Marc Jancovici, ingénieur membre du Haut Conseil pour le climat, et président du Shift Project, qui s'exprime notamment sur du COM sur le trafic : <https://www.dailymotion.com/video/x9kx9i6>

- **La mise en service du COM entrainera un trafic sur l'itinéraire concerné plus que triplé** : de l'ordre de 71 000 véhicules/jour en 2028, contre 18 000 à 25 000 au même horizon, sans le projet.
- **L'autorité environnementale recommande de présenter des mesures favorisant le report modal vers les modes alternatifs.**

- Le COM va à l'encontre des préconisations du **Haut Conseil pour le Climat qui propose un moratoire sur les projets routiers existants afin d'éviter une hausse significative du trafic automobile**. (cf son [rapport annuel](#) 2025).
- **Le trafic induit par le COM n'a pas été pris en compte alors que son existence fait pourtant consensus dans le milieu scientifique. Cela mène mécaniquement à sous-estimer les impacts négatifs sur ces thématiques.** L'autorité environnementale note qu'il n'était pas envisagé une augmentation du trafic automobile total induite par la création de l'autoroute et la CNPN précise que le trafic induit par le COM n'est pas étudié et présenté dans le dossier. Il est en effet précisé dans la pièce F de l'étude d'impact du projet que le "modèle de trafic développé par Ingérop ne permet pas de calculer l'induction de trafic".
- **Vinci continue à nier le trafic induit sur le futur COM – en citant notamment l'exemple du contournement Nord d'Angers (2008) – exemple qui est non pertinent car :**
 - L'étude du [CEREMA](#) citée par Vinci (pièce A p. 106) mentionne qu'elle **ne concerne que le trafic des poids-lourds** et précise bien que c'est le contexte de crise économique qui a conduit à une surestimation des poids lourds dans le trafic de ce contournement.
 - Un autre [rapport](#) du CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) **indique clairement le fort trafic induit sur ce contournement** (pages 14 et 15) : « Une mobilité induite se déduit de l'analyse des trafics affectés sur le Contournement Nord d'Angers. [...] L'ouverture du Contournement Nord d'Angers en offrant une capacité supplémentaire de circulation a généré un trafic induit local. »
- **La réalisation du COM ne permettra pas de réduire les bouchons du fait du phénomène de trafic induit, non pris en compte dans les calculs de trafic**, un trafic supplémentaire va se développer après le projet.
- **Le COM présente des caractéristiques propices au trafic induit car les projets routiers qui génèrent le plus de trafic induit sont ceux sans péages, en périphérie de métropole et sur des axes congestionnés.** De plus, le projet présente la particularité de relier 2 autoroutes, et de finaliser un contournement de la métropole par sa partie nord urbanisée via le LIEN, ce qui contribuerait également à développer du trafic induit.
- A propos du LIEN, **Vinci souligne n'avoir pas procédé à l'analyse des effets cumulés du COM et du LIEN** au motif que le LIEN est localisé hors du périmètre d'évaluation des impacts cumulés relatifs à la thématiques déplacements/mobilité, d'une distance de 2 kms autour du projet.
- Sur l'itinéraire actuel, **le trafic de transit reste stable, et les congestions routières concernent essentiellement le trafic local** : L'autorité environnementale précise que **moins de 15 % sont des flux de transit** qui sont donc loin d'être majoritaires, et de représenter un enjeu majeur.

- **L'étude de trafic jointe au dossier, datée de décembre 2018, n'a pas été mise à jour** comme le demande l'autorité environnementale, qui précise que **le maître d'ouvrage a confirmé avoir conduit une nouvelle étude, non utilisée dans l'étude d'impact, montrant une augmentation des km parcourus de 6,1 % du fait du COM.**
- L'autorité environnementale recommande de présenter les études de trafic les plus récentes réalisées et d'actualiser l'étude d'impact pour l'ensemble des incidences dépendant du trafic (bruit, climat, qualité de l'air, etc.), mais **Vinci refuse de répondre à cette recommandation et de présenter de nouvelles études plus récentes.**

Changement climatique

En préambule, voir cette vidéo de Jean-Marc Jancovici, ingénieur membre du Haut Conseil pour le climat, et président du Shift Project, qui s'exprime notamment sur l'impact climatique du COM : <https://www.dailymotion.com/video/x9kx9i6>

Pour ce qui est de l'impact climatique du COM de manière globale :

- Le COM **entraînera une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, ce qui aggravera le réchauffement climatique.** Ce dernier favorisera à son tour la survenue de canicules, comme celle du début d'été qui a causé la mort de 480 personnes en France, ainsi que des sécheresses, telles que celle de 2023 ayant privé 40 000 personnes d'eau potable. Il contribuera également à l'intensification des incendies, comme ceux de juillet, à la montée du niveau de la mer, et à d'autres impacts dévastateurs.
- Pourtant, **l'estimation des émissions de CO2 présentée est selon l'autorité environnementale confuse, et n'est pas considérée comme un enjeu, ce qui est contradictoire avec le respect par la France de l'objectif qu'elle s'est fixé de neutralité carbone à l'horizon 2050.** Or ASF mentionne (page 104 de la pièce A) que "Les sujets abordés dans le cadre de l'autorisation environnementale [...] n'ont pas de lien direct ou indirect avec les gaz à effets de serre" (en clair, les émissions de GES ne constitueraient pas un enjeu environnemental !)
- **Le COM va à l'encontre des préconisations du Haut Conseil pour le Climat, qui propose un moratoire sur les projets routiers.**
- Le COM renforce la dépendance à la voiture alors que **le transport est le 1er secteur d'émissions de gaz à effet de serre en France et le seul dont l'impact ne diminue pas.**
- L'analyse des shifters met en avant que **si la trajectoire de l'étude d'impact du COM était suivie, la neutralité carbone de la métropole serait hors d'atteinte car en 2050, les émissions des transports représenteraient à elles seules, 5 fois le budget CO2 de la métropole.**

- Alors qu'**une baisse annuelle de 5% des émissions est nécessaire** pour respecter nos objectifs climatiques, selon l'analyse des shifters la mise en service du COM aurait l'effet inverse, et représenterait de 2% à 8% les émissions de la métropole entre 2030 et 2050.

Pour ce qui est de l'impact climatique de la construction du projet, selon le dossier du COM, sa construction générerait 126 000 tonnes supplémentaires de CO₂.

Pour ce qui est de l'impact climatique du trafic due à la mise COM :

- Selon les 1ères simulations de trafic, le COM permettrait une légère baisse des émissions de CO₂, qui selon l'autorité environnementale, est **entachée de fortes incertitudes et pourrait tout aussi bien être une hausse**.
- Des nouveaux calculs réalisés pour le dossier de l'enquête publique environnementale indiquent à l'inverse une augmentation des émissions dues au projet. Cela est selon l'autorité environnementale **en contradiction avec les engagements de l'État d'octobre 2023**.
- Selon l'autorité environnementale, la croissance du nombre de km parcourus par des véhicules se traduit par une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et **va à l'encontre des objectifs des SNBC, SRADDET, PCAET, PDM**.
- Selon la CNPN, **l'argument de la réduction des émissions tombe devant la nature du projet d'une voie rapide**.
- **Le trafic induit dont l'existence fait consensus dans le milieu scientifique n'a pas été pris en compte, ce qui conduit à une sous-estimation de l'impact climatique du COM**. Selon l'analyse des shifters, le trafic induit émettrait entre 269 000 et 460 000 tonnes de CO₂ dans l'atmosphère entre 2028 et 2048.
- L'étude des shifters basée sur les consommations de carburant supplémentaires prévues dans le dossier du COM, montre que **l'augmentation des émissions liées au COM est évaluée en 2050 à 87% du budget CO₂ visé pour les transports sur la métropole, et à 7,5% du budget CO₂ tous secteurs confondus**.

Nuisances des travaux

L'ampleur des travaux prévus est monumentale et doit être portée à la connaissance des riverains et usagers qui devront les subir durant plusieurs années. En plus de la création d'une voirie dont la capacité varie entre 6 et 10 voies, elle portera sur les ouvrages d'art suivants :

- Rieucoulon-A 709 : création d'un échangeur, de deux bretelles, d'un demi-diffuseur, de 5 ponts, et d'un tunnel creusé sous le tram 2

- Diffuseur de Rieucoulon : création d'un pont
- Sortie de l'A 750 : création d'un viaduc

La durée des travaux “principaux” sera très longue, à minima de 4 ans selon le dernier planning annoncé par Vinci qui prévoit le démarrage des travaux début 2027, pour une mise en service en novembre 2030, occasionnant de nombreuses gênes pour les riverains durant cette période.

Par ailleurs, **la percée du tunnel sous la RM 132 va entraîner l'arrêt de la ligne 2 du tram à partir de la station Sabines** et le remplacement par des navettes durant un an **entre juillet 2026 et juin 2027** (voir délibération du conseil de Métropole du 02.12.24).

En ce qui concerne les mesures de protection en phase chantier, **l'Etat, en sa qualité de maître d'ouvrage, n'a pu prévoir de mesures d'évitement pendant la durée du chantier** s'agissant d'un projet d'infrastructure aménagée sur place.

“Les nuisances sont inévitables pour les riverains situés au plus proche des travaux.”: risques d'accident, maintien de la circulation sur l'axe existant avec itinéraires de substitution au coup par coup, nuisances acoustiques et bien sûr pollution générée par les travaux routiers (voir Dossier “Engagements de l'Etat” : octobre 2023).

Des autorisation préfectorales exceptionnelles pourront permettre à des travaux d'être réalisés de nuit et pendant les jours fériés.

Etalement urbain

La réalisation de l'A750 (sans péage), prolongeant l'A75 jusqu'à l'entrée de Montpellier, a induit une forte progression de la population des bourgs et villages situés à 30 mn de Montpellier et empruntant l'A750. De 44700 habitants en 2000, leur population a atteint 71200 en 2020, soit une progression globale de 60%. Le **taux de croissance de la population a été plus important qu'au sein de la métropole** : de 2,05% / an de 2000 à 2010, et de 2,52 % / an de 2010 à 2020, alors que la croissance de la métropole n'a jamais dépassé 1,7% / an.

L'arrivée du COM en 2030 offrant des gains (supposés) de temps, mais aussi un accès plus facile vers d'autres destinations, augmentera à nouveau l'attrait du nord-ouest de Montpellier. D'ici 2035 il est vraisemblable aussi que l'A750 sera aménagée pour recevoir des Bus à Haut Niveau de Service, jusqu'à Clermont l'Hérault. Après la livraison du COM (de 2030 à 2050) **on estime que la population du Nord-Ouest continuera à progresser en accueillant de l'ordre de 10 000 à 15 000 habitants** (~ 5.000 ménages). Certes l'obligation Zéro Artificialisation Nette en 2050, freinera le rythme des constructions en extension des villages et bourgs, mais ceux-ci disposent déjà de réserves foncières (zones AU), le plus souvent sur des parcelles agricoles en voie de déprise.

On peut estimer que cet accueil de population pourrait engendrer la disparition de plus **de 150 ha d'espaces agricoles**, par la construction de maisons individuelles auxquelles s'ajoutent des voiries et aménagements publics. Cela implique :

- Des pertes économiques de production agricole, **dépassant 70 M€ en cumul** d'ici 2100.
- Des **pertes écosystémiques** (artificialisation et impact hydrologique, recul de biodiversité, non séquestration du carbone par les sols, émiettement urbain et altération des paysages, etc.).
- Des **consommations d'énergie et des émissions de CO2** additionnelles liées à l'allongement des trajets et à la nécessité de se déplacer en véhicules motorisés.

Les pertes écosystémiques, seront vécues par tous les montpelliérains, quelque soit leur modes de déplacement et leur mode de vie : par des risques accrus d'exposition aux nuisances, aux aléas hydro climatiques, et la perte d'espaces de quiétude, en sus de cette dégradation de la biodiversité, et de la ressource en eau, dont nous dépendons toutes et tous.

Il est urgent de rompre avec ce modèle, **profondément ancré dans les mentalités et soutenu par les lobbies de l'automobile et de l'immobilier**, ce cercle vicieux que le projet de COM autoroutier ne fait que perpétuer et renforcer. En l'absence du projet COM, cette tendance s'inverserait, principalement en raison de la congestion récurrente des entrées et sorties de Montpellier par l'A750.

Les impacts et conséquences de l'étalement urbain sont très importants et aurait dû faire l'objet d'un chapitre à part entière dans le dossier environnemental et aussi dans l'évaluation socio-économique. Or, cela n'a pas été le cas, comme souligné par l'autorité environnementale, qui demande de compléter le volet « urbanisation » (voir recommandation n°19, p 37).

Cette demande de l'autorité environnementale de compléter le volet « urbanisation » concerne non seulement la proximité du COM, mais aussi l'urbanisation à distance : *« le projet, en facilitant les déplacements en véhicule individuel, est de nature à favoriser l'urbanisation le long des autoroutes A9 et A750, dont les abords sont déjà très concernés par l'urbanisation potentielle. Il conviendrait donc d'analyser cette urbanisation induite et ses conséquences à moyen terme sur l'augmentation du trafic automobile et les effets notamment sur la santé humaine et les émissions de gaz à effet de serre. »*. Or, dans sa réponse à l'autorité environnementale (p 114 à 117), Vinci ne traite que des projets d'urbanisation à proximité du COM tels qu'ils apparaissent dans le projet de PLUi adopté. Par contre, **Vinci ne répond aucunement à la question de l'urbanisation à distance posée par l'autorité environnementale.**

Paysages et Patrimoines impactés

La création du COM transformera définitivement le paysage du secteur ouest de Montpellier. Les grands ouvrages d'art, la rectitude des voies, et la présence de nombreux équipements dénaturent des espaces autrefois ruraux cultivés, et maintenant constitués

d'espaces boisés et verts, reconnus pour leur valeur esthétique et écologique (trame verte inscrite dans le SCoT).

Cette zone a ainsi été protégée de toute urbanisation, en tant que “Trame Verte & Bleue”, coupure verte, et inscrite par la métropole, il y a plus de 15 ans dans son SCOT. Ce fut une démarche pionnière en France, participant à offrir à tous les Montpelliérains un espace de respiration ou de “nature en ville”.



Cette transformation porte ainsi préjudice à l'image du territoire perçue par ses habitants, les gens qui y travaillent et ses visiteurs.

Le tableau ci-après dresse la liste des principaux patrimoines remarquables concernés. Il y a parmi eux des **monuments Classés ou Inscrits Monuments Historiques** dont des périmètres définis font l'objet de restrictions sévères aux permis de construire, en lien avec les nuisances visuelles du projet. S'ajouteraient à cette liste, des EHPAD, établissements de santé, 3 écoles primaires, une crèche.

Liste des monuments et patrimoines de caractère impactés par le COM
Situés à moins de 1000 m du COM

N°	Nom du patrimoine	Commune	Distance au COM	Classé ou Inscrit	Activité
1	Domaine Bonnier de la Mosson *	Montpellier	1000 m	MH	Parc, pavillon central 17è, jeux d'eau
2	Château Engarran	Lavérune	960 m	MH	Château 18è, Viticulture Accueil public
3	Château de Bionne	Montpellier	80 m		Château réceptions/bonne table
4	Château BON	Montpellier	650 m		Château 18è, réaménagé en résidentiel
5	Mas de BIAR	Laverune	430 m		Château 18è, hôtellerie haut de gamme, centre équestre
6	Temple Bouddhique	Montpellier	780 m		Culte
7	Pavillon de Bagatelle	Montpellier	790 m		Petit château 18è, Bibliothèque et locaux associatifs (3M)
8	Moulin Campagne du Pont	St Jean de Védas	100 m		Moulin 18è, transformé en demeure +/- abandonnée. Risque de disparaître / COM
9	Château & Parc du Terral	St Jean de Védas	170 m		Ancienne demeure Evêques de Maguelonne depuis le 15è siècle. Maintenant centre culturel et parc public
10	Domaine du Claud *	St Jean de Védas	850 m		Petit château privé 19è, domaine viticole
11	Domaine du Rieucoulon	St Jean de Védas	270 m		Château 18è, domaine viticole, chapelle 19è
12	Domaine Poutingon *	Montpellier	700 m		Domaine privé, parc
13	Mas Nouguier, ou du Grand-Puy	Montpellier	490 m		Château 19è, réceptions, bonne table
14	Ruine Château de la Lauze	St Jean de Védas	270 m	MH	Domaine privé, parc

* à moins de 1000m du COM, mais non en vision directe, **En gras** : patrimoines situés à moins de 500m

Les sondages et l'information du public

Comme cela a été mis en avant dans un article du Canard Enchaîné, **le coût global du projet a été sous-estimé, afin de ne pas passer au-dessus du seuil qui impose au maître d'ouvrage de saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Comme le prévoit la réglementation, cela aurait permis à la CNDP de superviser un débat public non biaisé, qui étudie les alternatives au projet**, et veille à la bonne information des participants.

Les débats publics de 2016 ont été **menés essentiellement à partir de dossiers simplifiés et lacunaires**.

En 2022 les services de l'Etat ont confié à Vinci-ASF, la maîtrise d'ouvrage du projet au titre de sa concession autoroutière. Peu de temps après, les Services de l'Etat ont fermé leur site Internet qui donnait accès à tous les documents officiels relatifs au projet COM, dont les prises de position et avis émis lors de l'enquête publique et d'autres débats. **Ces documents précieux ont donc disparu**, Vinci-ASF n'ayant pas jugé utile d'en restituer l'accès et en gérer les nouveaux éléments. **Depuis 2023, les informations intéressantes, notamment sur la définition des ouvrages, les résultats de réflexions ou études, les choix de certaines variantes sont absentes**.

Cette enquête publique ouverte pendant un mois en plein été ne laisse pas le temps de se réapproprier le dossier.

Depuis 2020, date de l'enquête publique sur la DUP, **le projet a beaucoup évolué et le public n'a pas été informé de façon neutre de ses évolutions et leur impact**, l'essentiel du peu d'informations diffusées sur le COM émanant unilatéralement de Vinci Autoroutes. En effet, **Vinci-ASF utilise tous les canaux disponibles pour diffuser à profusion des informations vantant les retombées (supposées) positives du COM**. Un fascicule luxueux grand format de 8 pages est diffusé tous les 3 mois, inséré comme supplément dans un hebdomadaire local diffusé à 15 000 exemplaires. Ce même document est accessible sur le site de Vinci-ASF et distribué dans de nombreuses boîtes aux lettres. Les réseaux sociaux, Youtube, des radios locales sont également utilisés pour propager régulièrement des bulletins publicitaires de Vinci. La presse diffuse des bandeaux publicitaires vantant le projet.

L'environnement informationnel est devenu délétère et se résume à un battage publicitaire devenu intense à l'approche de la présente Enquête Publique, et qui **sème la désinformation et le formatage des opinions**.

Cette situation est intolérable, elle pollue et **décrédibilise la présente procédure citoyenne de débat public**. Ce comportement de Vinci-ASF est indigne d'une grande entreprise réputée pour ses savoir-faire, ayant la responsabilité d'une mission de Service Public par délégation de l'Etat. Une telle position exige une neutralité dans la diffusion d'informations dans un climat d'intégrité et transparent.

Vinci-ASF commande régulièrement des sondages biaisés. Ce procédé de communication exploité dès octobre 2022, avait abouti au chiffre de 83% de personnes favorables au projet. En regardant de plus près les réponses aux questions, on découvrait que 65% des sondés connaissaient à peine le projet, ou pas du tout. Ils ignoraient aussi à 90%, que Vinci était désigné par l'Etat comme financeur et Maître d'Ouvrage, en pensant que le projet était mené par la Métropole et/ou la Région. Cela montre l'attachement du public à la prise de responsabilité d'un tel projet par la gouvernance locale.

Ce serait plutôt à l'Etat de commander des sondages, pour poser des questions plus précises sur les différentes alternatives, et sur la façon de concevoir les intermodalités et le maillage des réseaux.