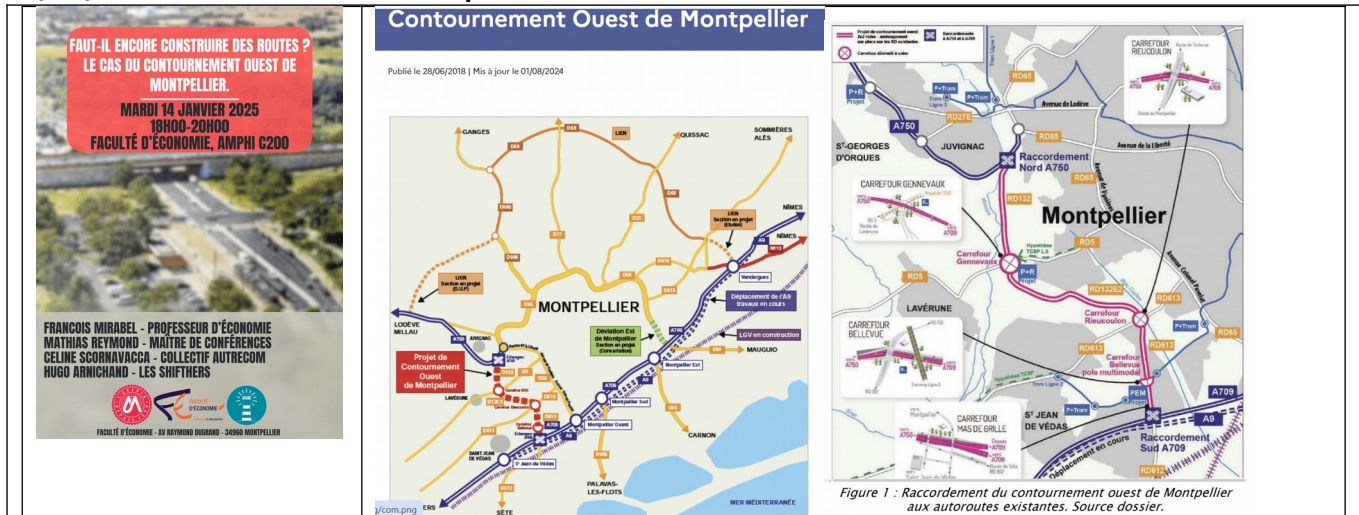


Faut-il encore construire des routes ? Le cas du contournement ouest de Montpellier

14/01/25 Fac d'économie de Montpellier



Intervenant·es :

François Mirabel – Professeur d'économie, ancien doyen de la Faculté d'Économie et professeur en sciences économiques à l'Université de Montpellier. Spécialiste de l'économie des transports et de l'énergie.

Mathias Reymond – Maître de conférences en sciences économiques à l'Université de Montpellier, co-animateur d'Acrimed. Spécialiste de l'économie des transports et des médias.

Céline Scornavacca – Représentante du collectif Autrecom et membre de Vélocité Montpellier. Directrice de recherche au CNRS.

Hugo Arnichand – Co-délégué des Shifters Languedoc-Roussillon. Ingénieur généraliste, spécialisé en énergie et environnement.

Des rappels :

- 1,12 M km c'est la longueur du réseau routier en 2023 en FR
- Réseau ferroviaire divisé par 2 en 1 siècle
- En 2020, avec 107,5 Mt CO₂ éq, le transport routier est à l'origine de 94,7 % des émissions du secteur des transports. La majorité des GES des transports proviennent des voitures particulières des ménages qui représentent 53,5 % des émissions des transports, soit 60,7 Mt CO₂ éq.
- Le transport est le premier secteur émetteur de GES au niveau national (32 %)
- La moitié des déplacements en voiture sont < 3 km
- En 2022, le transport intérieur est réalisé à 82 % en voiture et à 12 % en train
- Le temps moyen de transport/j est stable depuis 50 ans (70 mn (plutôt 50 mn sur internet))
- **Loi de Zahavi** en économie des transports basée sur l'hypothèse d'une constance des budgets-temps de transport (BTT) quotidiens des personnes dans les zones urbaines. Elle permet d'expliquer la tendance à l'allongement de la portée des déplacements dès que la vitesse moyenne augmente grâce à l'usage des modes motorisés (les budgets « temps de déplacement » sont fixes).
- **Paradoxe de Downs-Thomson** annonce que la vitesse d'équilibre du trafic automobile sur un réseau routier est déterminée par la vitesse moyenne porte-à-porte des trajets équivalents effectués en [transport en commun](#). Il s'agit d'un paradoxe dans la mesure où les améliorations du réseau routier ne réduisent pas la congestion du trafic. Les améliorations apportées au réseau routier peuvent même aggraver la congestion si elles rendent les transports publics moins pratiques, ou si elles entraînent un manque d'investissement dans le système de transport public. Dans son article de 1962 sur « [la loi de la congestion autoroutière en heure de pointe](#) » Anthony Downs avait montré que toute augmentation de capacité autoroutière aboutissait inéluctablement à un nouvel équilibre de congestion où la nouvelle voie serait saturée.
- **Paradoxe de Mogridge** : En s'appuyant sur le paradoxe de Downs-Thomson, Mogridge en concluait en 1990 que c'est la vitesse des transports collectifs qui, à long terme, décide de la vitesse globale des deux modes, et que la condition nécessaire pour accroître les vitesses en ville, à la fois pour les automobilistes et les usagers des transports collectifs, est d'améliorer la qualité de ces derniers. (ou si le niveau d'équipement en transport collectif diminue, une partie de la demande induite en réseau routier pour l'automobile provient des utilisateurs de transports en commun).

- **Stratégie nationale bas C pour les transports** : 120 MtCO₂ eq. en 2023, - 55 % en 2035. 2 leviers : efficacité (pari technologique) et sobriété (comportements).
- **Sobriété** : d'usage, de substitution, dimensionnelle (dimensionner la taille et la puissance du besoin), collaborative (cf autosolisme) ;
3 leviers : réglementations (loi TECV (transition énergétique pour la croissance verte, 2015), LOM (loi d'orientation des mobilités, 2019), Loi Climat et résilience (2021)) ; signal – prix (tarification transports en commun, voies fluides si payantes = routes de 1^{ère} classe), aménagements/investissements (voies réservées ...).

Le COM

Le COM consiste en le réaménagement d'un tronçon de 6 km entre Juvignac et Saint-Jean-de-Védas, reliant les autoroutes A750 et A709. L'objectif est de réduire les flux de trafic dans les communes de la première couronne de Montpellier et de mieux desservir l'ouest montpelliérain, tout en réorganisant la voirie locale. Projet qui date de 1995.

Le COM est un projet mené de l'Etat, soutenu par les collectivités locales ; la réalisation des études et le futur chantier ont été confiés par l'Etat aux Autoroute du Sud de la France.

L'arrêté ministériel déclarant l'utilité publique du projet a été signé le 2 septembre 2021.

<https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/contournement-ouest-de-montpellier-a24060.html>

Le COM représente **120 hectares d'emprise**, les 2/3 sont sur un domaine public et un 1/3 sur un domaine privé, ce dernier pouvant faire l'objet d'expropriations au titre de la DUP. Sur les 120 hectares, « *environ la moitié sont sur des routes existantes, donc des surfaces imperméabilisées* ». Vinci Autoroutes devra acheter autour de **300 hectares de terre** au titre de la compensation agricole (25 ha de terres agricoles impactées).

Le COM s'inscrit par ailleurs dans la **stratégie régionale de transport**, notamment via le futur [Service Express Régional Métropolitain](#) (Serm), afin de renforcer l'intermodalité des transports (et future station RER de Villeneuve lès Maguelone). + Bus à haut niveau de service prévus.

Projet qui n'est pas inclus dans les ZFE Zones à faibles émissions ni dans le ZAN (zéro artificialisation nette) car projet d'envergure nationale/européenne d'intérêt général majeur).

Défauts du modèle de prévision de trafic utilisé dans l'étude d'impact (cf ci-dessous).

« On va construire le COM pour soulager le LIEN ».

« La Gazette fait de l'intox, elle relaie la communication de Vinci. » Communication de Vinci autoroutes

<https://contournement-ouestmontpellier.fr/>

Problème global à prendre en considération, cf contournements Arles, Nîmes, ... dans un plaidoyer national ...

Retour sur l'AVIS de l'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE du 04/12/2019

https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/191204_contournement_ouest_montpellier_34_delibere_cle72ba1a.pdf

L'avis critique notamment l'incohérence de certaines projections, qui prévoient à la fois une augmentation de la consommation de carburant et une diminution des émissions de CO₂. Cette contradiction est jugée « *entachée de fortes incertitudes* » par l'AE.

Le modèle utilisé dans l'étude d'impact ne permet pas de calculer l'induction de trafic (augmentation du nombre de véhicules due à l'amélioration des infrastructures routières). « Le bénéfice du projet étant important pour les automobilistes, il faut s'attendre à ce que la mise en service de l'ouvrage induise une augmentation du trafic liée notamment au développement de l'urbanisation à proximité de l'infrastructure, sauf à démontrer que les solutions alternatives par d'autres modes de transport engendrent des gains supérieurs pour les usagers. Pour l'Ae, le calcul économique devrait tenir compte de ce phénomène et procéder à un ajustement des paramètres du modèle économique tenant compte de ces effets induits chez les usagers tant en termes d'urbanisation que de déplacements. L'Ae remarque également, nonobstant les éventuelles erreurs dans les calculs et leur paramétrage, que le niveau de valorisation du gain de temps pour les usagers de véhicules individuels n'est pas en faveur de la politique de lutte contre le changement climatique. »

Recommandations : mettre en place la démarche éviter – réduire – compenser et l'évaluation des impacts cumulés (en particulier COM et LIEN). Evaluer les impacts sur les eaux de ruissellement, les captages et les pollutions engendrées, les risques d'inondation. Recommandations sur l'évaluation des risques sanitaires, le respect des obligations UE en matière de qualité de l'air ...