

Bonjour,

Je m'oppose catégoriquement au projet de Contournement Ouest de Montpellier tel qu'il est présenté par l'État et porté par Vinci, pour les raisons suivantes :

1. Artificialisation des sols sans précédent

- **Destruction de 77 hectares** d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour la construction d'infrastructures (bitume, ponts, échangeurs).
- **12 exploitations agricoles** concernées ; impact fort sur la biodiversité locale.
- Seuls **3,3 hectares** seraient désartificialisés en compensation, ce qui est **largement insuffisant**.
- **Aucune prise en compte du Zéro Artificialisation Nette (ZAN)**, malgré les obligations réglementaires.
- L'étude **minimise les impacts** : elle ne prend pas en compte les perturbations sur plusieurs dizaines de mètres autour des infrastructures (compactage du sol, bruit, pollution, lumière...).

2. Atteintes majeure à la biodiversité

- Le projet traverse une **zone riche écologiquement**, dans un paysage déjà fragmenté.
- **Destruction directe de 77 ha** d'habitats d'espèces protégées, notamment :
 - **Insectes** : Cordulie, Diane, Magicienne dentelée...
 - **Amphibiens, reptiles**, dont la Cistude d'Europe.
 - **50 espèces d'oiseaux nicheurs**, dont le Rollier d'Europe.
 - **22 espèces de mammifères**, dont la Loutre d'Europe et de nombreuses chauves-souris.
- Effets de **fragmentation écologique** : rupture des couloirs écologiques, augmentation de la mortalité routière, espèces invasives favorisées.
- **CNPN critique fortement l'étude d'impact** : manque de données précises sur certaines espèces, absence d'analyse fonctionnelle des habitats, **effets cumulés ignorés**, notamment avec le projet du LIEN.
- **Aucune mention des pollinisateurs**, malgré leur importance écologique.

3. Pollution de l'air démesurée

- Le projet entraîne :
 - +1 à +4 % d'émissions globales, **jusqu'à +30 % sur l'A709** dès 2029.
 - Hausse de **5 à 15 % de pollution de l'air** ambiant sur le COM.
 - Dépassement des seuils européens en **NO₂** (jusqu'à 29 µg/m³) et en **PM_{2,5}**.
- **Risque sanitaire réel**, surtout pour les enfants (ex : crèche "Les Petits Grillons" à 110 m du tracé).
- L'étude d'impact **sous-estime les risques**, en se basant sur une exposition trop courte (16,7 ans vs 70 ans recommandés).
- **Effets cumulatifs ignorés**, notamment avec l'incinérateur GaroSud.
- Le projet **déplace la pollution** plutôt que la réduire, au détriment des populations périurbaines.

- Aucune **mesure sérieuse de réduction** prévue. Les alternatives (vélo, transports en commun) sont négligées.
- **Proposition alternative (AutreCOM)** : aménagements ciblés, limitation de vitesse, transports en commun – rejetée par VINCI pour des raisons économiques non fondées.

4. Augmentation exponentielle du trafic routier

- Le COM entraînerait un **triplement du trafic** : de 18–25 000 à **71 000 véhicules/jour** d'ici 2028.
- **Trafic induit** largement ignoré, malgré son **caractère scientifiquement établi**.
- Le projet va **contre les recommandations du Haut Conseil pour le Climat** (moratoire sur les projets routiers).
- L'étude de trafic date de **2018, non mise à jour**, malgré les demandes de l'autorité environnementale.
- Les **effets cumulés avec le LIEN** ne sont pas étudiés.
- Le trafic de **transit reste marginal (moins de 15 %)** ; les bouchons sont dus au trafic local.
- Le COM **favorise l'usage de la voiture** et l'allongement des distances, aggravant les émissions (principe du trafic induit).

5. Un projet autoroutier qui va à l'encontre des enjeux actuels

Le COM, tel que présenté par l'État et porté par Vinci, vise à fluidifier le transit poids lourds entre les ports du Nord de l'Europe et la Méditerranée, en contournant l'Île-de-France et la vallée du Rhône. Mais en réalité :

- Il introduit un axe logistique international au cœur de l'agglomération montpelliéraine sur 12 km.
- Il ramènera des camions sur l'A709, pourtant allégée par le doublement de l'A9.
- Il menace de congestionner à nouveau des axes déjà saturés, comme l'A709.

6. Des effets dommageable sur la mobilité

- Le COM entraînera un **trafic induit** documenté, aggravant les congestions.
- L'offre en **transports en commun** est floue, sans engagements clairs.
- **Aucune voie pour le covoiturage** n'est prévue.
- **Aucune amélioration vélo-piéton** prévue, malgré les coupures urbaines créées.
- Le COM pénalise les habitants qui ne peuvent ou ne veulent pas payer de péage.

7. Un projet d'utilité publique qui n'est pas prouvé

- Moins de 15 % du trafic est du **véritable transit** : le reste est local ou périurbain.
- Le **gain de temps estimé est minime (3 %)**, soit environ **1 min 30 sur 6 km**.
- L'analyse socio-économique **ignore le trafic induit**, ce qui **fausse totalement** le bilan du projet.
- Le projet **n'améliore pas la desserte multimodale**, pourtant affichée comme un objectif majeur.

En conclusion, j'affirme que le projet de Contournement OUEST de Montpellier tel quel est fortement indésirable pour :

- Sa contribution massive à l'artificialisation des sols.
- Son impact lourd sur la biodiversité dans une zone déjà fragile.
- Sa hausse significative de la pollution de l'air et ses effets sanitaires non négligeables.
- L'augmentation attendue du trafic routier sans alternatives efficaces.
- Le mépris des recommandations de l'autorité environnementale, du CNPN, et d'organismes scientifiques.
- L'absence de mesures sérieuses d'évitement, de réduction ou de compensation.

Alors que des alternatives plus adaptées existent

Ce projet autoroutier est inadapté à la réalité locale et aux défis climatiques. des alternatives existent : plus économiques, plus sûres, plus respectueuses de l'environnement et des habitants. Il est urgent de la considérer sérieusement, avec une maîtrise d'ouvrage publique et locale, au service des mobilités du quotidien, et non d'une logique de transit international.

Une version locale du COM a été proposée, plus économique, avec :

- Des voies limitées à 70 km/h.
- Le maintien de l'infrastructure existante (ex : échangeur A750/D132).
- Des aménagements de carrefours en dénivelé.
- Des voies réservées aux transports en commun et aux mobilités douces.
- Une vraie logique d'intermodalité (PEM, tram, bus, vélo, covoiturage).

Avec une vitesse limitée à 70 km/h qui permettra :

- Jusqu'à **20 % de CO₂ en moins** (ADEME).
- Jusqu'à **2 décibels de bruit en moins** (CEREMA).
- Une **meilleure sécurité** (distance de freinage réduite de 24 m).
- Une **meilleure fluidité** (débit optimal constaté à 70-80 km/h).
- Un **moindre coût et moins d'emprise au sol**.

Cette alternative n'ayant **jamais été sérieusement étudiée**, malgré les recommandations de la Commission d'Enquête, de l'Autorité Environnementale et du CNPN