



16ème législature

Question N° : 11930	De M. Sylvain Carrière (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Hérault)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > voirie	Tête d'analyse > Qu'en est-il du projet routier du contournement ouest de montpellier (COM) ?	Analyse > Qu'en est-il du projet routier du contournement ouest de montpellier (COM) ?.
Question publiée au JO le : 03/10/2023 Réponse publiée au JO le : 11/06/2024 page : 4942 Date de changement d'attribution : 26/03/2024		

Texte de la question

M. Sylvain Carrière interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le devenir du contournement ouest de Montpellier dans le contexte de remise en question des projets autoroutiers en France. Comme son nom l'indique, ce projet routier est prévu dans l'ouest de la Métropole de Montpellier. L'objectif est de relier l'A75 et l'A9 en passant par les communes de Juvignac et de Saint-Jean-de-Védas, adjacentes à Montpellier. Cette portion de route constituerait aussi une rocade indirecte pour la desserte de cette partie du territoire. Pourtant ce projet est problématique pour plusieurs raisons. Tout d'abord, il s'inscrit en contradiction totale avec les objectifs environnementaux pour lesquels la France s'est engagée. La construction de nouvelles routes constitue une augmentation de l'offre des déplacements en voiture, ce qui va inciter davantage de personnes à utiliser ce moyen de transport. Or ce sont bien les véhicules thermiques qui sont principalement responsables des émissions de CO2. Par ailleurs, le COM est en contradiction totale avec la volonté pourtant affichée du Gouvernement de développer les mobilités douces. Pour la construction et l'exploitation de ce futur axe, c'est Vinci qui se retrouve à la maîtrise d'ouvrage. Or cette entreprise n'a aucun intérêt à la promotion des transports en commun, elle n'en est pas spécialiste. En conséquence, ce projet ne s'intègre pas du tout à la dynamique de développement des mobilités collectives, perpétuant ainsi le modèle du tout-voiture. C'est dans son intérêt économique. Pourquoi alors lui confier ce chantier sans y avoir intégré au cahier des charges une place importante pour les mobilités douces ? De plus, la construction de routes fait obstacle au principe de la récente loi de « zéro artificialisation nette ». Le territoire de l'Hérault se situe entre les contreforts des Cévennes au nord et fait face à la mer Méditerranée au sud, créant un microclimat particulier avec les fameux épisodes cévenols. Or le changement climatique augmente la fréquence et l'intensité de ces phénomènes météorologiques. Pire, l'artificialisation des sols augmente la dangerosité de ces épisodes avec un risque de plus en plus élevé de crues et d'inondations puisque l'eau ne peut plus s'écouler naturellement par la terre. Enfin, le financement du COM qui avait été prévu par Vinci a été retoqué par la justice. L'entreprise prévoyait de financer la construction de cette portion en augmentant le tarif des péages d'autres axes autoroutiers, ce que des usagers ont contesté. En l'état, aucune construction n'a débuté. Le financement est tombé à l'eau. Ce projet conçu dans les années 1990-2000 est aujourd'hui obsolète par rapport aux enjeux environnementaux. Pour toutes ces raisons, M. le député souhaite savoir si M. le ministre compte mettre définitivement fin à ce projet. Dans le cas contraire, il souhaite savoir si le cahier des charges sera modifié afin d'y intégrer une véritable alternative à destination des mobilités douces.

Texte de la réponse



Le contournement ouest de Montpellier vise à la fois à relier les deux autoroutes que sont l'A75 et l'A709 et à résorber les problématiques de congestion majeures constatées sur l'A709 et sur les voiries secondaires dans la métropole montpelliéraine. Ces congestions récurrentes occasionnent des nuisances quotidiennes aux habitants, tant en termes de bruit que de pollution et constituent donc un facteur important de dégradation de la qualité de vie dans l'aire montpelliéraine. Sur l'A709, les congestions observées au niveau des diffuseurs occasionnent des remontées de file et des problèmes de sécurité sur l'autoroute. Ainsi, le projet a été déclaré d'utilité publique le 2 septembre 2021. Par décret du 28 décembre 2023, un 20ème avenant au contrat de concession de l'autoroute du Sud de la France a été approuvé afin de rétablir des conditions de financement du projet tenant compte de la décision du conseil d'Etat du 27 janvier 2023. Le développement des nouvelles mobilités est au cœur des préoccupations de l'Etat, et fait l'objet, en association avec les collectivités territoriales, d'études complémentaires demandées au concessionnaire. Ainsi, d'une part, après concertation avec la métropole de Montpellier, l'Etat a confirmé à la société concessionnaire la nécessité d'aménager des voies réservées pour les transports en commun sur l'itinéraire dans les deux sens. D'autre part, le dimensionnement des ouvrages de rétablissement permettra la mise en place des projets des collectivités, notamment l'extension de la ligne de tramway 5 et le développement des modes actifs.