

LE COM & VOUS

JUVIGNAC
SAINT-JEAN DE-VEDAS
CONTOURNEMENT
OUEST DE MONTPELLIER

JUIN 2025

N° 5

LE COM, UN OUTIL AU SERVICE DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN DANS L'OUEST MONTPELLIÉRAIN

P. 4 | **Regard sur
les mobilités**

P. 6 | **Émissions
et pollution**

P. 8 | **Protections
acoustiques**

OBJECTIFS

- Une meilleure fluidité.
- Moins de pollution sur les itinéraires de transit actuels.
- Un accès à de nouvelles solutions de mobilités décarbonées.
- Une réduction des nuisances sonores et une amélioration du cadre de vie dans les quartiers ouest de Montpellier, de Juvignac et de Saint-Jean-de-Védas.



**TOUT SAVOIR
SUR LE PROJET**

contournement-ouestmontpellier.fr

édito



Salvador NUNEZ

Directeur opérationnel en charge
du projet de Contournement
Ouest de Montpellier

Le COM continue de progresser

Les déviations de réseaux d'électricité, de gaz, de télécommunications ou encore d'eaux se poursuivent dans les différents secteurs déjà accessibles. Nous affinons également les études et la demande d'autorisation environnementale a été déposée auprès des autorités compétentes.

Ce projet vise à soulager le quotidien de 70 000 à 80 000 habitants de l'ouest de Montpellier, confrontés chaque jour aux embouteillages. Il répond à un véritable enjeu de justice sociale en facilitant l'accès à une mobilité plus fluide. En désengorgeant les axes secondaires qui traversent les quartiers de Montpellier, Saint-Jean-de-Védas et Juvignac, il contribuera aussi à réduire les nuisances sonores et la pollution.

Dans quelques semaines, le préfet de l'Hérault lancera l'enquête publique environnementale en vue d'un démarrage des travaux début 2027, afin de réaliser ce projet commandé par l'État

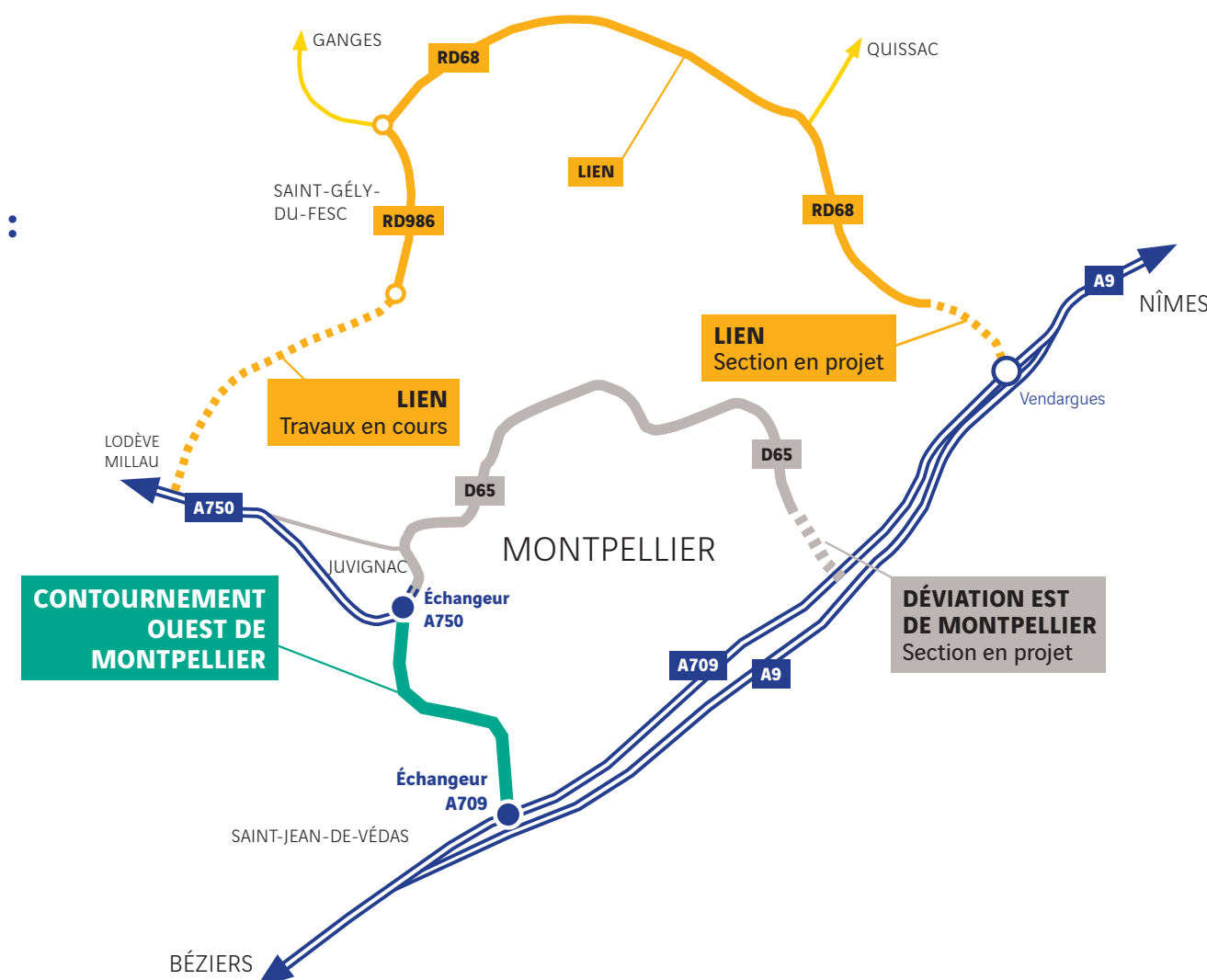
Bien que certaines étapes précédentes aient été retardées, l'objectif final de livraison pour 2030 est toujours d'actualité. Nous y travaillons avec énergie et implication, aux côtés du préfet de l'Hérault, représentant de l'État, mais également de l'ensemble des collectivités et parties prenantes.

Maillon nécessaire et essentiel, le COM, c'est :

Un projet d'Utilité Publique, décidé par l'État et soutenu par les collectivités locales.

Le réaménagement à 2x2 voies de l'axe existant d'environ 6 km entre Saint-Jean-de-Védas et Juvignac.

Une voie complémentaire réservée pour la circulation des transports en commun et des interfaces avec les lignes de tramway et de bus.



Le COM, une commande et un projet menés par l'État

C'est un arrêté ministériel qui a déclaré l'Utilité Publique du Contournement Ouest de Montpellier, le 2 septembre 2021, donnant ainsi le feu vert administratif au projet. Il s'agit d'une commande, dont l'État a confié les études, ainsi que la conception et la réalisation des travaux d'aménagement aux Autoroutes du Sud de la France (ASF). L'État concédant est le rédacteur du cahier des charges de la commande et veille au respect de celui-ci : normes réglementaires et techniques, engagements en faveur de l'environnement, délais de réalisation, notamment. C'est également l'État qui délivre les nombreuses autorisations préalables nécessaires au début des travaux.

Regardez la vidéo
de présentation
du Contournement
Ouest de Montpellier
en scannant ce QR code.



Jean-Pierre GRAND,
Sénateur de l'Hérault

« Il s'agit là d'un projet d'intérêt public absolu. Montpellier, sa métropole et au-delà manquait cruellement d'un périphérique à 360° ; partout, dans les grandes villes il y a des ouvrages analogues. On ne peut plus accepter que ces circulations de transit échouent dans les villes périphériques de la métropole et obligent les concitoyens qui vont travailler le matin à rester une heure de plus dans leur voiture. L'enjeu est de fluidifier la circulation, de prendre en compte l'évolution des populations qui vont habiter au nord de l'A709.

L'avenir, ce sont des voitures qui seront décarbonées, ce n'est donc pas un projet qui va aggraver la situation, ce que l'on va surtout atténuer ce sont

les embouteillages et on réalise des ouvrages qui sont aussi porteurs de sécurité pour les automobilistes et ça, on ne peut pas l'ignorer. Naturellement, la prise en compte de tous les paramètres environnementaux et écologiques est obligatoire. C'est un projet qui me tient à cœur et je suis très attentif à sa réalisation. Cela fait

30 ans que ce projet est dans les cartons ; je pense que pour Montpellier, pour la métropole et pour la France, c'est un projet majeur. »

Il s'agit là
d'un projet
d'intérêt public
absolu.

Retrouvez l'interview
de Jean-Pierre GRAND
en scannant ce QR code.



Kléber MESQUIDA,
Président du Conseil départemental
de l'Hérault

Le projet du COM est une absolue nécessité. C'est un engorgement de la circulation qui est dû à une croissance démographique, puisqu'il y a 30 ans nous avions 400 000 habitants de moins. Nous sommes passés de 800 000 à 1,2 M d'habitants au niveau du département, il est donc d'une importance capitale d'assumer la fluidité des transports et le COM en fait partie. Il y a plus de 90 % de la population qui attendent le COM ; je n'ai jamais vu un projet avoir une telle adhésion. Cette commande de l'État est logique : il y a la continuité du système autoroutier, il y a les connexions avec les autres voiries, qu'elles soient départementales, nationales ou métropolitaines, le COM fait

partie de l'un des maillons du SERM. Il y a les bases de la structure et il y a les ramifications, le COM fait partie intégrante de ce grand projet qu'est le SERM. Il s'agit d'un enjeu de fluidité de circulation, mais c'est aussi un enjeu environnemental, tout le monde sait que les bouchons génèrent des émissions de CO₂. Ce sera un complément aux structures routières et autoroutières existantes.

Il y a plus
de 90 % de la
population qui
attendent le COM ;
je n'ai jamais vu
un projet avoir
une telle adhésion.

Nous serons attentifs à la bonne tenue des travaux et à ce que nous puissions circuler en sécurité durant le chantier. Moins les nuisances seront fortes, plus le projet sera apprécié. Les relations avec ASF ont toujours été excellentes, avec des contacts très fructueux. »

Retrouvez l'interview
de Kléber MESQUIDA
en scannant ce QR code.



ILS
PARLENT
DU
COM



Fanny DOMBRE-COSTE,
Députée de la 3^e circonscription
de l'Hérault

+ Il faut penser le COM comme un projet dans une vision globale de notre territoire. Dans 10 ans nous ne serons bien plus nombreux, car nous avons une courbe démographique extraordinaire. Il va falloir accueillir ces nouvelles populations, donner de l'emploi, les loger et donc aussi, forcément gérer les problèmes de mobilité et éviter une concentration d'engorgement sur la grande ville de Montpellier. En ce sens, il faut voir large, c'est ça l'enjeu et c'est pour cela que je relie le COM au SERM, puisque le SERM est un projet d'aménagement de transports en commun en étoile qui verra le jour, je l'espère, dans les années à venir, pour répondre aux besoins de ce grand territoire. Le COM rentre dans ce projet pour relier l'A9 à l'A75 et on l'attend depuis 20 ans ! Montpellier est l'une des grandes métropoles où il n'y a absolument aucun contournement complet.

Il faut absolument
aller vers un choc des
mobilités. C'est l'ensemble
de ces propositions
qui crée la cohérence.

Le deuxième enjeu bien sûr, c'est la question de l'urgence climatique et la nécessité d'ici 2050 de réduire nos émissions de gaz à effet de serre et notre empreinte carbone. Il faut absolument aller vers un choc des mobilités, à la fois sur le routier, mais aussi permettre par ces projets de busram cadencés d'avoir des alternatives à la voiture et c'est l'ensemble de ces propositions qui crée la cohérence. Il faut y aller car à l'échelle de l'aire urbaine, c'est indispensable pour le territoire. »

Retrouvez l'interview
de Fanny DOMBRE-COSTE
en scannant ce QR code.





Rencontre avec
André BROTO,
ancien élève de l'École polytechnique,
ingénieur civil des ponts et chaussées,
expert des questions de mobilité routière.

André BROTO est l'auteur de *40 idées reçues sur les transports... et pourquoi elles nous empêchent d'avancer*, ainsi que *Transports : les oubliés de la République*, éditions Eyrolles avec la Fabrique de la Cité.

Regard sur les mobilités

La mobilité est avant tout une question d'équité territoriale, dont on ne perçoit pas forcément l'importance lorsque l'on habite en ville, mais qui est un enjeu quotidien majeur lorsque l'on vit en zone périurbaine.

La ville et l'arrière-pays sont interdépendants : 1,6 million d'emplois sont situés à Paris, mais plus d'1 million des personnes qui occupent ces postes vivent à 24 km ou plus de leur lieu de travail ; il y a donc nécessité de se déplacer. Là, où cela coïncide c'est que bien souvent et partout en France, les solutions de transport sont particulièrement développées à l'intérieur des villes, mais bien moins à leur périphérie, là où finalement les besoins sont les plus grands.

Il y a 200 ans, un Français parcourait en moyenne 4 km par jour, aujourd'hui c'est de l'ordre de 50 km grâce ou à l'aide des avancées technologiques. Mais pour autant, les besoins de déplacement augmentent, il n'y a pas véritablement de sentiment de satiété : on se déplace pour aller travailler, faire ses courses, aller à l'école, se rendre chez le médecin, pour des besoins donc primaires, mais depuis d'autres nouveaux besoins liés aux loisirs et à la culture par exemple se sont accumulés. Les Français se déplacent donc plus, plus souvent et surtout plus loin.

Il est important d'illustrer ce dernier point, et le motif domicile travail, bien documenté par l'INSEE, permet de distinguer ceux qui n'ont que

quelques kilomètres à faire pour se rendre sur leur lieu de travail, de ceux qui ont leur emploi à plusieurs dizaines de kilomètres. Prenons l'exemple des déplacements domicile travail en lien avec la métropole de Montpellier (tableau ci-dessous).

Si on raisonne en nombre de déplacements, on constate que ceux qui habitent et travaillent dans la métropole représentent le poste le plus important en termes d'usage de la voiture (100 000 sur un total de 176 000). Mais ce qui compte pour les ménages, c'est le nombre de litres de carburant consommés et donc les kilomètres parcourus – il en est de même en termes de congestion –, or on voit que cette catégorie ne représente que 20 % des km parcourus, et en outre ce sont eux qui ont le plus d'alternatives à la voiture.

Il faut donc offrir des alternatives à la voiture aux 55 000 automobilistes qui habitent en moyenne à 30 km de leur emploi, et aux 21 000 automobilistes de la métropole qui ont leur emploi à 35 km en moyenne. C'est un enjeu démocratique et social.

Motif « domicile/travail ». Exploitation des fichiers « Mob Pro » de l'INSEE recensement 2018	Se déplace en voiture	Se déplace en transports en commun	% transports en commun par à rapport à la voiture	Distance moyenne parcourue en VP en km	Kilomètres parcourus	% total
Habite et travaille dans la métropole	100 000	26 000	26 %	6	600 000	20,1 %
Habite en dehors et travaille dans la métropole	55 000	5 000	9,09 %	30	1 650 000	79,9 %
Habite dans la métropole et travaille à l'extérieur	21 000	2 000	9,52 %	35	735 000	
Total	176 000	33 000	18,75 %		2 985 000	100 %

Il y a 60 000 actifs qui habitent à l'extérieur de la métropole et qui ont leur emploi dans la métropole, 8 % d'entre eux (5 000) utilisent les transports collectifs, et 55 000 effectuent en moyenne 30 km en voiture matin et soir pour se rendre sur leur lieu de travail.

50 millions

de déplacements longs du quotidien,

de 24 km
en moyenne chaque jour

C'est plus de la moitié
des émissions de CO₂
reliées à la voiture
en France en 2018



92%

des déplacements
longs du quotidien
hors Île-de-France
sont assurés par la voiture



Les déplacements longs
de la vie quotidienne (> 10 km)
ont été l'angle mort
des politiques publiques
pendant des décennies.

À l'échelle de la métropole montpelliéraine, il existe une offre conséquente en termes de bus et tramway, mais pour celles et ceux qui viennent de plus loin, il y a peu de trains adaptés et la part modale utilisant les transports en commun est faible par manque d'offre, c'est pourtant bien sur ces populations que l'enjeu de réduire le nombre de kilomètres parcourus et augmenter la part modale des transports en commun serait la plus impactante.

Augmenter les fréquences des trains, ajouter des cars express, des parkings relais, ainsi que des solutions de covoiturage et de mobilités douces sont des options envisagées par le projet de SERM. Cela va dans le bon sens, car c'est bien la multimodalité, c'est-à-dire le fait de disposer de plusieurs possibilités pour aller d'un point A à un point B et de les cumuler, non les remplacer. Car un train ne pourra jamais vous déposer à la porte de votre bureau, il faut donc le compléter par un bus par exemple.

L'enjeu est bien de proposer des options le plus loin possible en amont de la ville centre, à 20 ou 30 km pour mieux gérer les déplacements à l'échelle d'un bassin d'emploi qui dépasse largement la métropole et non de chaque intercommunalité. Cela nécessite des décisions globales et partagées avec l'ensemble des acteurs publics en charge. Le projet du SERM va dans ce sens et le COM s'inscrit comme un maillon nécessaire à la mise en œuvre de celui-ci, avec des voies réservées pour les transports en commun et des connexions avec les lignes de bus, tram et nouvelles lignes de bustram en cours de développement.



A48 Grenoble : La bande d'arrêt d'urgence empruntée par les cars en forte affluence.

Des exemples vertueux existent !

Leur point commun est de cibler les déplacements du quotidien longs pour apporter des réponses multimodales aux problématiques de mobilités à l'échelle des territoires :

- le modèle isérois « Pays Voironnais – Grenoble » ;
- Saint-Sulpice/Albi ;
- Longvilliers en région parisienne ;
- Madrid ;
- Milan/Turin.



A10 : Briis-sous-Forges – Gare autoroutière.



Rencontre avec
Pierre Camps,
directeur de recherche CNRS,
université de Montpellier.

Étude de l'air : éviter la confusion émissions et pollution

Je suis spécialiste des propriétés magnétiques en particulier dans les roches ; je fais partie du département de géologie à l'université de Montpellier. Nous nous sommes aperçus que nos techniques de mesures pouvaient quantifier les dépôts de poussières atmosphériques sur les surfaces accumulatrices et nous avons ainsi basculé vers l'étude de l'air.

En 2015, j'ai été interpellé par un collectif d'associations qui souhaitait réaliser une étude de l'air afin d'estimer les conséquences de la suspension du projet de la ligne 5 de tramway. Je leur ai proposé une étude en science citoyenne, en les faisant participer. Nous avons ainsi collecté des végétaux pour mesurer l'état actuel de la pollution, sans le tram. C'était une première et je dois dire que nous avons beaucoup appris.

Les particules fines ont trois origines :

- **les résidus de combustion** (le tram n'est pas concerné) ;
- **l'usure et l'abrasion** : disques de frein, pneus, mais également structure elle-même avec l'usure des enrobés, de la peinture au sol ou des rails ;
- **la remise en suspension dans l'air liée au mouvement**. Ce dernier point est d'autant plus marqué si c'est un tram ou un poids lourd qui roule.

Il existe une grande complexité dans l'étude de l'air par ces trois origines, auxquelles s'ajoutent des origines naturelles (cendres volcaniques, sable du Sahara, incendies : il s'agit de transport dans l'air de longue distance). Ces émissions



de trois sortes cumulées avec les origines naturelles constituent ce que l'on nomme les particules primaires, mais il existe également des particules secondaires qui sont le produit de réactions chimiques de gaz atmosphériques. Par exemple, la volatilisation ammoniacale liée à l'épandage d'engrais est un précurseur de ces particules.

Les résultats ont montré que la présence du tramway était aussi émissive que la présence des voitures. C'est assez surprenant, mais cela s'explique scientifiquement au regard des origines des émissions décrites plus haut.

En 2017, une association citoyenne est venue me chercher pour étudier la pollution au niveau de la commune de Saint-Aunès. Les élus et habitants étaient inquiets de la présence de nouvelles voies liées au déplacement de l'A9. Un comité de pilotage a été diligenté intégrant ASF qui avait construit les aménagements autoroutiers supplémentaires. Un contrat de recherche a été signé et un important financement de 4 ans a été apporté par l'Agence Nationale de la Recherche afin d'étudier, toujours en science citoyenne, la qualité de l'air aux abords de l'autoroute A9, de l'usine d'incinération Ocréal à Lunel-Viel et des rues « canyons » en centre-ville de Montpellier.

Ces travaux ne pouvaient pas être réalisés par ATMO Occitanie, car ils ne sont pas en mesure d'étudier sur des microéchelles. Nous avons donc développé des capteurs électroniques évaluant les propriétés magnétiques des dépôts des poussières à l'échelle d'une rue, d'une avenue, d'un quartier. Les valeurs récoltées par ses capteurs ont tout d'abord été comparées aux données connues afin de s'assurer de leur fiabilité. Ensuite, il a fallu isoler le signal trafic afin de définir les données de référence. J'utilise souvent l'image des crêpes : la circulation se superpose à un niveau de pollution de base ; il faut donc peser la farine en retirant le poids du bocal.

C'est ainsi que l'on s'est aperçu qu'il y a confusion entre émission de polluants et pollution. Par exemple, la rue Saint-Louis à Montpellier, circulée par 7 000 véhicules par jour au moment de l'étude, était 50 fois plus polluée que les abords de l'autoroute A9 au niveau de Saint-Aunès, empruntée par 120 000 véhicules par jour. Les émissions sont évidemment plus faibles dans cette rue au regard de la circulation en présence, mais le contexte de la rue « canyon », avec une largeur réduite et des immeubles hauts fait que l'air reste bloqué, concentrant ainsi la pollution. À l'inverse, aux abords de l'A9, il y a dispersion. L'enjeu est donc de faciliter la circulation de l'air



pour disperser les émissions et limiter la pollution ; des exemples existent de construction sur pilotis afin de créer une meilleure circulation de l'air au niveau du trafic et ainsi réduire la pollution.

De la même manière, si une voiture roule à une vitesse régulière, elle va moins émettre que lorsqu'elle est en situation de congestion, où vont s'enchaîner accélérations et freinages.

Il ne faut donc pas confondre émission et pollution. Cette confusion est assez dramatique car elle induit la diffusion de nombreuses idées reçues. Bizarrement, la réglementation elle-même est très simpliste et ne regarde que la valeur absolue, sans en étudier les détails. L'exemple le plus parlant est la période du confinement, où ont été constatés plusieurs pics de pollution alors qu'aucun véhicule ne circulait, ici, comme à Paris. Cette période a été très utile afin de définir les données de référence sans le facteur trafic.

Nous avons également étudié l'efficacité des végétaux à capter les émissions. Plus la surface foliaire est importante, plus cela va créer de la microturbulence. Le pin par exemple est un bon capteur sans être allergène, car le nombre élevé d'aiguilles constitue une grande surface accumulatrice, bien plus efficace que les lauriers roses, par exemple.

ASF m'a proposé de poursuivre les recherches afin de réaliser un état zéro de la pollution sur le tracé du COM. Nous avons positionné des capteurs sur plus d'une vingtaine de sites et nous avons étudié les dépôts de poussières sur plusieurs espèces végétales.

Retrouvez l'interview
de Pierre CAMPS
en scannant ce QR code.



LE
SAVIEZ-
VOUS?

→ Avec le COM, on augmente le nombre de voies, mais on ne multiplie pas le trafic.

Actuellement, entre 25 000 et 30 000 véhicules empruntent cet axe chaque jour. À terme, la fréquentation pourrait atteindre 70 000 véhicules par jour, en tenant compte du report du trafic depuis les axes voisins du COM. Toutes ces prévisions ont été modélisées par l'État et validées par le CEREMA, organisme technique de référence rattaché à plusieurs ministères.

→ Le COM réaménage un axe existant et permet d'imaginer des usages différents.

En regroupant les trafics sur un axe périurbain adapté, le projet permettra un apaisement et des bénéfices notables en termes de pollution et de bruit sur les quartiers résidentiels situés à proximité. De plus, avec l'accueil des transports en commun sur une voie dédiée, de nouvelles solutions s'offriront aux habitants de l'Ouest en matière de transports collectifs.

Il ne disposera pas du statut autoroutier. Il s'agira d'une voie express à 2x2 voies. L'usage en restera gratuit.

→ Le COM est largement plébiscité.

Il s'agit d'un projet mené par l'État avec le soutien des collectivités locales et de la population. Trois vagues d'enquêtes menées successivement par l'IFOP depuis 2022 le confirment : plus de 9 habitants sur 10 de la métropole montpelliéraine estiment que « le COM est une bonne chose ».

Un vaste programme de protection acoustique

Le projet du COM prévoit d'équiper les abords d'écrans acoustiques afin de réduire la nuisance sonore et améliorer l'existant.

Actuellement, aucune mesure de protection acoustique n'est en place sur le secteur. Les futurs travaux du COM seront donc l'occasion d'une remise aux normes de l'axe. Sur la base d'une étude acoustique menée par ASF et différentes études préalables dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique, les calculs ont confirmé la nécessité d'installer des protections acoustiques à proximité des zones de dépassement des seuils réglementaires de 60 dB(A) le jour et de 55 dB(A) la nuit.

Deux types de protections sont utilisés dans le cadre des projets routiers :

- **protection à la source : merlons et écrans acoustiques ;**
- **isolation de façade.**



UN MERLON

est un ouvrage consistant en une butte de terre ou d'enrochement destinée à : réduire le bruit et/ou servir d'écran visuel ; des plantations peuvent être mises en œuvre.

Demain, le COM intégrera environ

1,4 km de merlons acoustiques



UN ÉCRAN ACOUSTIQUE

est destiné à protéger une zone déterminée soumise à des nuisances sonores. Il doit agir directement sur la propagation du bruit en créant un obstacle étanche aux ondes sonores.

Demain, le COM intégrera environ



5,2 km d'écrans acoustiques d'une hauteur de 2 à 4 mètres

Quelques merlons seront positionnés dans certains secteurs où l'espace est disponible, tandis que des écrans acoustiques seront construits de part et d'autre de l'infrastructure. Ils permettent un traitement du bruit « à la source » et constituent de véritables pièges à décibels. Les écrans agissent comme une cloison entre la source du bruit et les bâtiments riverains à protéger, en cassant la propagation du bruit par l'absorption des nuisances sonores. La construction de ces écrans permettra de réduire le bruit projeté. Construits en béton de bois, ils ont été dimensionnés suite à des modélisations acoustiques ; leur hauteur sera variable en fonction de la nature des secteurs riverains à protéger. Enfin, le remplacement des menuiseries de certains bâtis exposés permettra de compléter le dispositif global de protection.

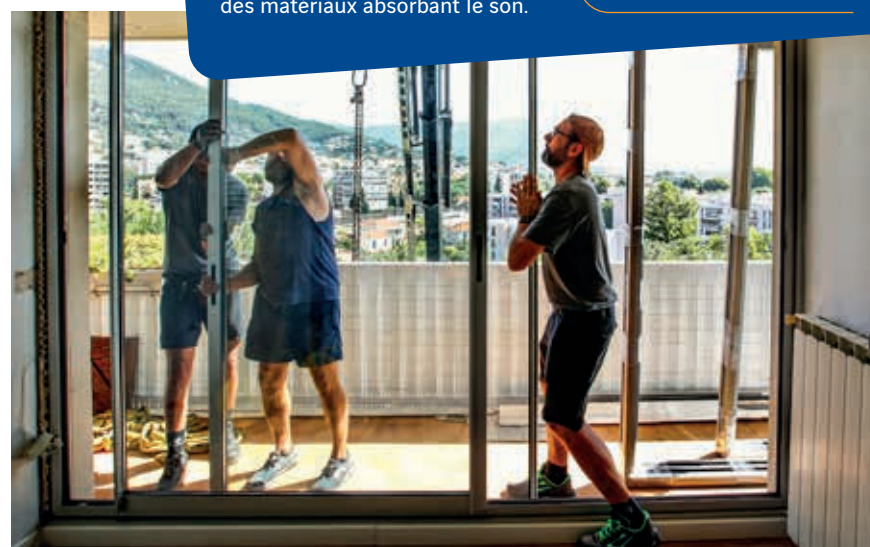
UNE ISOLATION DE FAÇADE

est réalisée sur le bâti à protéger : elle consiste dans le cas courant en une mise en place d'un double vitrage permettant de réduire la propagation du bruit grâce à des matériaux absorbant le son.

Demain, le COM intégrera

l'isolation de façade d'environ

33 bâtiments



➔ **UNE ÉQUIPE SUR LE TERRAIN POUR VOUS INFORMER**
3 AGENTS DE LIAISON À VOTRE ÉCOUTE

Une équipe joignable du lundi au vendredi de 8 h à 18 h



Clément MOURE

SECTEUR :
**JUVIGNAC/
MONTPELLIER NORD**

Tél. : 06 71 78 73 72

clement.moure-ext@vinci-autoroutes.com



Josiane BARTHOD

SECTEUR :
**MONTPELLIER/
SAINT-JEAN-DE-VÉDAS**

Tél. : 06 47 61 45 69

josiane.barthod-ext@vinci-autoroutes.com



Farès CHENANE

SECTEUR :
**SAINT-JEAN-DE-VÉDAS/
MONTPELLIER SUD**

Tél. : 07 85 80 74 40

fares.chenane-ext@vinci-autoroutes.com