

CONCLUSIONS ET AVIS

de la commission chargée de conduire l'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale délivrée au titre des articles L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement concernant le Contournement Ouest de Montpellier (COM) sur les communes de Juvignac, Montpellier et de Saint-Jean-de-Védas.

ARRÊTÉ n°2025.06.DRCL.0211 du Préfet de l'Hérault du 26 juin 2025.

DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE du 28 juillet 2025 à 9H00 au 29 août 2025 à 17H00.

COMMISSION :

- **Président de la commission d'enquête :**
 - **Monsieur Georges RIVIECCIO,**
- **Assesseurs de la commission d'enquête :**
 - **Madame Sylvine HELLEY,**
 - **Monsieur Richard AUGUET.**

DIFFUSION :

- **Monsieur le Préfet de l'Hérault (5 exemplaires) ;**
- **Madame la Présidente du tribunal administratif de Montpellier ;**
- **Archive.**

SOMMAIRE

PRÉAMBULE.	4
PREMIÈRE PARTIE.	5
OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.	5
CADRE JURIDIQUE.	5
COMPOSITION DU DOSSIER.	6
NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET DE COM.	6
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.	7
1.1. Publicité légale.	7
1.2. Affichage de l'avis d'enquête :	7
1.3. Consultation des dossiers d'enquête publique :	7
1.4. Dépôt des contributions :	8
1.5. Nombre et identification des contributions :	8
1.6. Permanences de la commission d'enquête publique :	8
1.7. Réunions de la commission d'enquête publique :	8
ANALYSE DES CONTRIBUTIONS ET AVIS	9
Le nombre élevé de contributions :	9
La localisation des contributeurs :	10
Les contributeurs anonymes :	10
1. RECOMMANDATIONS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE.	11
Rappel.	11
Analyse.	11
2. AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE.	13
Conditions et recommandations du CNPN.	13
Observations du CNPN.	14
3. AVIS DE L'AGENCE RÉGIONALE DE SANTÉ.	16
4. AVIS DE LA COMMISSION LOCALE DE L'EAU.	18
5. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC.	20
5.1. Avis favorables du public.	20
5.2. Avis défavorables du public.	22
5.2.1. Observations du public.	22
5.2.2. Réponses du maître d'ouvrage.	23
6. CONTRIBUTIONS DOCUMENTÉES DU PUBLIC.	28
6.1. Contributions favorables.	28
6.2. Contributions défavorables.	29
6.3. Réponses du maître d'ouvrage, ASF.	30

7.	CONTRIBUTIONS DES ASSOCIATIONS.	34
7.1.	Principales critiques développées par AutreCOM.	34
7.2.	Observations des autres associations.	35
7.3.	Réponses du maître d'ouvrage.	36
8.	CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITÉS.	40
9.	CONTRIBUTIONS DES ÉLUS.	41
9.1.	Élus défavorables au projet.	41
9.2.	Élus favorables au projet.	44
SECONDE PARTIE		47
PREAMBULE.		47
1.	ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.	48
1.1.	Intégration et ajustements significatifs (réponses favorables ou proactives) :	48
1.2.	Compléments d'études, précisions et intégration d'informations existantes :	49
1.3.	Maintien de la position initiale ou divergence d'interprétation :	49
2.	LOI SUR L'EAU	51
3.	DEMANDE DE DEROGATION DE PORTER ATTEINTE AUX INDIVIDUS ET AUX HABITATS D'ESPECES PROTEGEES.	53
4.	DEMANDE D'AUTORISATION DE DEFRICHEMENT.	54
5.	DEMANDE D'AUTORISATION D'ABATTAGE DES ALLEES ET ALIGNEMENTS D'ARBRES BORDANT LES VOIES OUVERTES A LA CIRCULATION PUBLIQUE	55
AVIS AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE.		56

PRÉAMBULE.

Les liaisons entre l'A 750 et l'A 709, à l'Ouest de Montpellier, se font actuellement sur des voies quotidiennement saturées, obligeant les automobilistes à traverser les communes de Juvignac et Saint-Jean-de-Védas et emprunter l'avenue de la Liberté à Montpellier.

Le projet de contournement ouest de Montpellier (COM) vise à aménager les axes routiers existants, pour relier les deux autoroutes et faciliter les transits entre l'Ouest Montpelliérain et la ville de Montpellier. L'infrastructure doit contribuer à la fluidité de la circulation, à la séparation des trafics locaux et de transit, à un meilleur accès au réseau multimodal.

L'autorisation environnementale délivrée au titre des articles L181-1 et suivants du code de l'environnement est une procédure unique d'autorisation permettant de regrouper, pour un même projet, plusieurs procédures relevant de législations distinctes et liées à des enjeux environnementaux.

La présente enquête s'est déroulée dans un contexte de vive mobilisation citoyenne, comme en témoignent les plus de cinq mille contributions déposées par le public, dont l'origine géographique a dépassé le périmètre de l'aire montpelliéraine.

La commission remercie les élus, les collectivités, les associations et le public pour leur participation et le maître d'ouvrage pour son implication dans les réponses aux observations.

Toutefois, l'objet de l'enquête — la demande d'autorisation environnementale pour le COM — est resté méconnu de la plupart des contributeurs qui se sont exprimés préférentiellement sur des thèmes relevant de la déclaration utilité publique de 2021.

La période estivale durant laquelle s'est tenue l'enquête n'a pas entravé l'expression du public.

La commission d'enquête souligne le rôle significatif de la presse locale et des associations, dans la publicité faite à l'enquête et dans la mobilisation du public.

Si une majorité des contributions était anonyme et parfois lapidaire, la commission a pu constater que certaines d'entre elles étaient très argumentées et reprises par d'autres contributeurs. Le maître d'ouvrage a tenu à répondre à l'ensemble des observations, y compris celles sans rapport direct avec l'objet de l'enquête.

L'important nombre de contributions a conduit la commission d'enquête à thématiser les observations et à les traiter globalement en trois grandes catégories : favorable, défavorable et ne se prononce pas. Cependant chaque contribution a été prise en compte et a reçu une réponse adaptée.

Matériellement l'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions, et la commission d'enquête publique remercie toutes les personnes qui y ont contribué.

Dans ce contexte, il sera présenté successivement :

Dans une première partie :

1. L'objet de l'enquête ;
2. Le cadre juridique ;
3. La composition du dossier d'enquête publique ;
4. La nature et les caractéristiques du projet de COM ;
5. L'organisation et le déroulement de l'enquête publique ;
6. L'analyse des contributions et avis recueillis au cours de l'enquête publique.

Dans une seconde partie, les conclusions et l'avis relatif à la demande d'autorisation environnementale :

- Conclusions :
 1. Évaluation environnementale ;
 2. Loi sur l'eau ;
 3. Demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées ;
 4. Demande d'autorisation de défrichement ;
 5. Demande d'autorisation d'abattage des allées et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation du public.
- Avis.

PREMIÈRE PARTIE.

OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

L'enquête publique doit permettre :

- Aux personnes intéressées de connaître la nature, la localisation, les caractéristiques principales du projet ainsi que ses impacts sur l'environnement et les mesures associées ;
- À la population de prendre connaissance et de s'exprimer notamment sur : l'étude d'impact complétée, la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, et les demandes de dérogations et d'autorisation, constituant le dossier de demande d'autorisation environnementale ;
- A la commission d'enquête publique :
 - De recueillir, d'analyser et considérer les avis formulés par le public, l'Autorité environnementale, le Conseil national de protection de la nature (CNP) et les organismes associés ou consultés ;
 - D'établir un rapport, des conclusions motivées et un avis, afin de permettre :
 - À la maîtrise d'ouvrage de disposer des éléments nécessaires à son information pour améliorer le projet ;
 - Au préfet de l'Hérault pour l'aider dans sa prise de décision : délivrer ou non, l'Autorisation environnementale.

CADRE JURIDIQUE.

Le projet du Contournement Ouest de Montpellier (COM) s'inscrit dans le cadre de l'autorisation environnementale unique. Elle rassemble en une seule démarche l'ensemble des autorisations environnementales, créant un guichet unique pour les porteurs de projet.

Le COM présente une particularité en matière de consultation publique. Après l'enquête publique de 2020 sur la déclaration d'utilité publique (DUP), le projet aurait pu se contenter d'une simple participation du public par voie électronique (PPVE) pour cette nouvelle phase. Cependant, compte tenu de l'ampleur du projet, ASF a choisi de reconduire une enquête publique complète, garantissant ainsi une information optimale des citoyens.

Le dossier, déposé en octobre 2024 auprès du préfet de l'Hérault, intègre une mise à jour de l'étude d'impact et quatre demandes d'autorisation.

L'étude d'impact sur l'environnement et la santé humaine, actualise les analyses menées en 2020 pour tenir compte des précisions apportées au projet en lien avec l'avancement des études techniques apportées au projet. Cette étude reste particulièrement importante car le projet, présente des enjeux environnementaux significatifs qui justifient une évaluation complétée.

La protection des milieux aquatiques représente un autre enjeu majeur, le projet nécessitant une autorisation spécifique au titre de la loi sur l'eau (code de l'environnement). Cette réglementation, encadre strictement toute intervention sur les zones humides et les cours d'eau, imposant des mesures de protection et de compensation.

L'impact sur la biodiversité constitue également un point d'attention particulier, le projet devant obtenir une dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées (code de l'environnement). Cette dérogation n'est accordée qu'après vérification de trois conditions cumulatives strictes : la démonstration d'une raison impérative d'intérêt public majeur, l'absence d'alternative satisfaisante, et la garantie que l'état de conservation des espèces ne sera pas compromis.

Enfin, le projet nécessite des autorisations de défrichement (code forestier) pour les surfaces boisées privées ainsi que l'abattage d'alignements d'arbres le long des voies publiques (code de l'environnement).

Au terme de l'enquête publique, le préfet de l'Hérault rendra sa décision sur la demande d'autorisation environnementale.

COMPOSITION DU DOSSIER.

L'article R123-8 du code de l'Environnement, modifié par Décret n°2024-742 du 06 juillet 2024 – art.8, dispose que le dossier soumis à l'enquête publique doit comprendre :

- L'étude d'impact actualisée et son résumé non technique ;
- L'avis de l'autorité environnementale ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage ;
- La mention des textes qui régissent l'enquête publique et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet ;
- La ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;
- Les avis émis sur le projet ;
- La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet.

Le 8 avril 2025, le préfet de l'Hérault a adressé à Monsieur Salvador NUNEZ, directeur opérationnel de Montpellier, Autoroutes du Sud de la France (ASF), un courrier dans lequel il indiquait que le dossier complété, relatif à la demande d'autorisation environnementale concernant l'aménagement du contournement Ouest de Montpellier, était apparu complet et régulier aux services instructeurs de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de l'Hérault.

Le dossier a été constitué par la Société des Autoroutes du Sud de la France (ASF), Société Anonyme immatriculée au RCS de Nanterre – B 572 139 996. N° SIRET : 572 139 996 03633. 1973, boulevard de la Défense, 92000 NANTERRE.

La composition du dossier est présentée dans le rapport au chapitre 4.

NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET DE COM.

Le Contournement Ouest de Montpellier s'étend sur environ 6 kilomètres et transforme la circulation dans l'ouest de la métropole. Ce projet ambitieux consiste à réaménager en 2x2 voies l'axe routier existant, composé des routes métropolitaines RM132, RM132E2, RM612 et de la RN 709, aujourd'hui saturées et inadaptées aux flux de circulation actuels.

Au cœur de cette transformation, deux interventions majeures redessinent les connexions autoroutières : le réaménagement de l'échangeur Nord de l'A750/RN109 avec la création d'un viaduc au-dessus de la Mosson, et la création d'un nouvel échangeur Sud avec l'A709. Ces aménagements s'accompagnent de la modernisation des giratoires existants, qui seront transformés en diffuseurs pour fluidifier la circulation et la réorganisation du réseau viaire existant.

Le projet s'inscrit dans une vision intégrée de la mobilité métropolitaine. Des connexions stratégiques faciliteront l'accès aux différents modes de transport en commun, notamment grâce aux interfaces avec la ligne 2 du tramway déjà en service, la ligne 5 actuellement en construction, et le futur Bustram ligne 4. Cette approche multimodale se concrétise par l'aménagement de voies réservées aux transports en commun, à la demande de Montpellier Méditerranée Métropole, dans chaque sens de circulation, garantissant leur efficacité et leur ponctualité.

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

L'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions, permettant au public de s'informer largement sur le projet soumis à l'autorisation environnementale et de faire part de ses observations.

1.1. Publicité légale.

La publicité a été mise en place conformément à l'article R.123-11 du Code de l'environnement.

PARUTION	METROPOLITAIN	LA GAZETTE	COMMENTAIRE
1^{ère} parution 15 jours au moins avant le début de l'enquête (29/07/2025)	8 juillet 2025	10 juillet 2025	<i>Le Métropolitain et La Gazette sont des hebdomadaires</i>
2^{ème} parution Rappel dans les 8 premiers jours après le début de l'enquête	29 juillet 2025	31 juillet 2025	<i>La Gazette du 31 juillet est un n° triple</i>

1.2. Affichage de l'avis d'enquête :

L'avis d'enquête, conforme à l'article R.123-9 du code de l'environnement, a été affiché dans les différentes mairies : Juvignac, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas.

AFFICHAGE	JUVIGNAC	ST-JEAN-DE-VEDAS	MONTPELLIER
Début d'affichage en mairies 15 jours au moins avant le début de l'enquête	1 juillet 2025	7 juillet 2025	10 juillet 2025
Affichage sur le site du COM 67 panneaux	9 juillet 2025	9 juillet 2025	9 juillet 2025
Fin d'affichage	29 août 2025	29 août 2025	29 août 2025

Afin de compléter l'information du public, un affichage a été mis en place dans les mêmes délais : 67 panneaux disséminés le long et au voisinage de la future implantation du COM. On trouvera en annexe, neuf planches (vues aériennes), listant l'emplacement et la situation de chaque panneau sur les trois communes concernées : Juvignac, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas et sur la commune de Lattes.

1.3. Consultation des dossiers d'enquête publique :

Le public a pu consulter les dossiers sur le site internet dédié à partir du 14 juillet 2025.

La consultation était également possible dans les mairies de Montpellier, Juvignac et Saint-Jean-de-Védas (siège de l'enquête publique) dès le 15 juillet 2025.

1.4. Dépôt des contributions :

Les contributions ont pu être déposées sur le site internet dédié (<https://www.democratie-active.fr/contournement-ouest-montpellier/>) du 28 juillet 2025 (9h00) au 29 août 2025 (17h00).

Des observations ont aussi été recueillies sur les registres d'enquête déposés dans les mairies de Montpellier, Juvignac et Saint-Jean-de-Védas pendant la même période.

Des courriers pouvaient être adressés par voie postale à la Mairie de Saint-Jean-de-Védas.

1.5. Nombre et identification des contributions :

5 282 contributions ont été déposées : 5 238 contributions sur le registre dématérialisé ; 38 contributions sur les registres papier dans les mairies et 6 courriers ont été déposés au siège de l'enquête publique, jugés redondants avec les contributions dématérialisées.

Sur les 5 282 contributions, 2 571 personnes ont décliné leur identité, tandis que 2 711 sont restées anonymes.

1.6. Permanences de la commission d'enquête publique :

La commission a tenu 15 permanences.

Ces permanences se sont déroulées dans les mairies de Saint-Jean-de-Védas, Juvignac et Montpellier entre le 28 juillet et le 29 août 2025.

Au total, la commission a reçu 37 personnes lors de ces permanences (27 à Saint-Jean-de-Védas, 7 à Juvignac, 3 à Montpellier).

1.7. Réunions de la commission d'enquête publique :

La commission a rencontré le 12 mai 2025, Monsieur Salvador NUNEZ, Directeur opérationnel du réseau ASF, maître d'ouvrage et Madame Sarah CORPARD, Chargée environnement à ASF. Au cours de cette rencontre le projet du Contournement Ouest de Montpellier a été présenté à la commission d'enquête publique.

La commission s'est entretenue avec :

- **Des élus :**
 - M. Jean-Luc SAVY, Maire de Juvignac (22 août 2025).
 - M. François RIO, Maire de Saint-Jean-de-Védas (23 août 2025).
 - M. Manu REYNAUD, Adjoint au maire de Montpellier (27 août 2025).
 - M. Michaël DELAFOSSE, Maire de Montpellier et Président de Montpellier Méditerranée Métropole (28 août 2025).
- **Des associations :**
 - Mme Céline SCORNAVACCA porte-parole de « AutreCOM » (27 août 2025).
 - Mme Françoise HELARY de SOS Lez Environnement (27 août 2025).
 - M. Jean-Michel HELARY de SOS Lez Environnement (27 août 2025).
- **Des représentants syndicaux :**
 - Mme Céline GUIRAO de la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (05 août 2025).
- **Des chargés d'études :**
 - M. Benoît PAEPEGAEY, chargé d'environnement pour la Maîtrise d'Oeuvre Ingerop (28 août 2025).

- Mme Davia DOSIAS PERLA, Doctorante CNRS (28 août 2025).

ANALYSE DES CONTRIBUTIONS ET AVIS

Le nombre élevé de contributions :

Pour une enquête publique de même type, la participation du public est exceptionnelle : 5 238 contributions déposées sur le registre dématérialisé. Pour mémoire, l'enquête publique sur la déclaration d'utilité publique du COM (DUP) avait mobilisé environ 10 fois moins de contributeurs ; la DUP sur la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan, près de 5 fois moins (1 160).

Beaucoup de contributeurs n'ont pas perçu l'objet réel de l'enquête publique, c'est-à-dire la demande d'autorisation environnementale. Ils y ont vu une nouvelle consultation sur le bien-fondé de réaliser ou non le COM. Néanmoins, la forte participation, semble démontrer l'intérêt du public pour le projet de COM.

La commission d'enquête publique a pu constater, à plusieurs reprises, qu'une même adresse IP¹ pouvait avoir généré plusieurs contributions anonymes différentes. Ces « paquets » de contributions étaient aussi bien favorables que défavorables. Il pouvait s'agir d'une adresse IP « publique » comme celle d'une entreprise, d'un cybercafé ou d'une collectivité ou encore d'un foyer familial ayant plusieurs contributeurs. La commission d'enquête publique n'a pas les moyens techniques de vérifier l'origine de toutes les contributions, et par ailleurs, ce n'est pas dans ses attributions. La parole est libre et chacun peut multiplier ses contributions sans limitations.

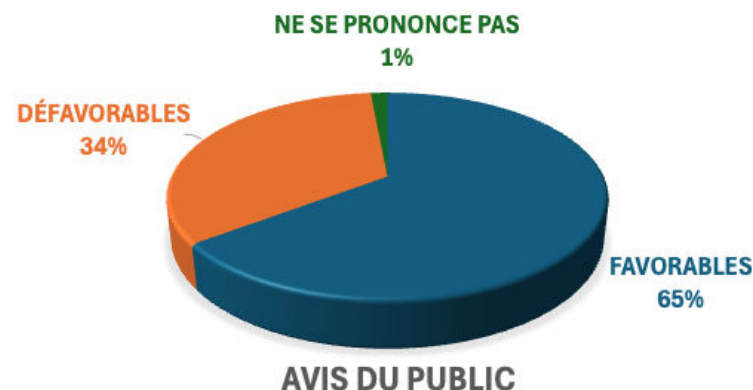
La presse locale a contribué à diffuser auprès d'un large public, la tenue de l'enquête publique. L'objet de l'enquête publique a bien été exposé, à savoir : une demande d'autorisation environnementale pour le contournement ouest de Montpellier (COM). Cependant, un tour plus polémique et polarisant a été pris, pour se transformer en une sorte de « référendum » pour ou contre le COM. Ainsi de nombreuses contributions, favorables comme défavorables, étaient libellées de manière lapidaire sans argumentation. Sur les 5 282 contributions recueillies représentant 5 538 observations, 1 551 sont classées dans cette catégorie (thèmes : « Adhésion au projet » + « Opposition au projet »), soit environ 28%.

Le rôle des associations et collectifs citoyens, a été déterminant dans la diffusion de l'information sur l'enquête publique. Ils ont incité leurs adhérents ou sympathisants, à participer à l'enquête publique. Parfois cette participation a été faite de manière systématique ; c'est-à-dire en diffusant, par exemple, un argumentaire type à faire figurer dans les contributions, en y ajoutant des variantes pour ne pas être classé en « doublon » et éviter la non prise en compte (une non-publication sur le registre dématérialisé).

Un type d'argumentaire de l'association AutreCOM est présenté en annexe.

AVIS EXPRIMÉS.

Sur les 5 282 contributions recueillies sur le registre dématérialisé et sur les registres déposés en mairies de Montpellier, Juvignac et Saint-Jean-de-Védas, le public a exprimé 65 % d'avis favorables, 34 % d'avis défavorables et 1% ne se sont pas exprimés.



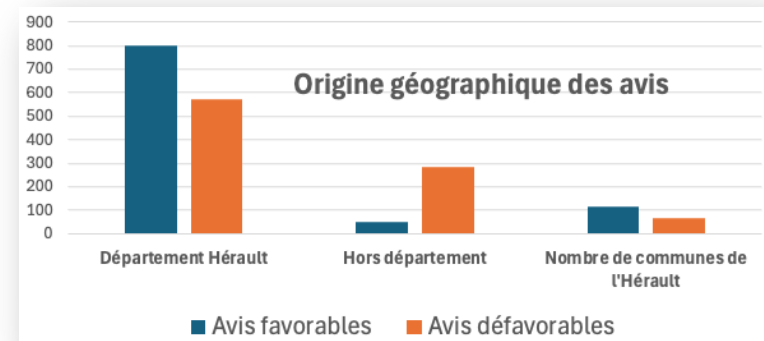
¹ Numéro d'identification de chaque appareil d'un réseau utilisant le protocole internet.

La localisation des contributeurs :

La commission d'enquête publique a constaté, à titre indicatif, que si l'on pointe la localisation des contributeurs identifiés (c'est-à-dire ayant indiqué leur lieu de résidence), répartis en favorable et défavorable, il apparaît que :

- 69% des contributeurs se déclarant défavorable résident dans le département de l'Hérault (31% hors département) ;
- 94% des contributeurs se déclarant favorable résident dans le département de l'Hérault (6% hors département).

Ce contraste montre que la proximité géographique détermine, en partie, l'adhésion au projet, selon que l'on soit ou non un futur utilisateur potentiel du COM.



Les contributeurs anonymes :

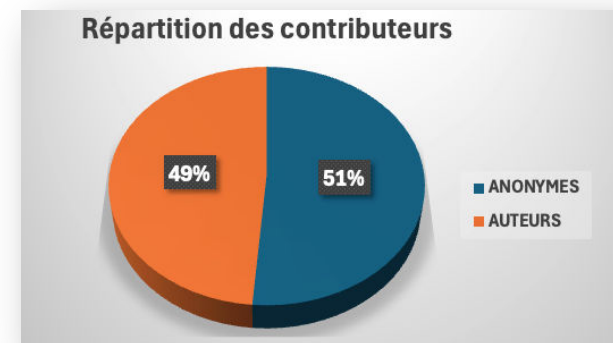
La commission d'enquête publique observe un taux élevé de contributions anonymes (51%), qu'elles soient favorables ou défavorables au projet.

L'anonymat semble avoir facilité l'expression des citoyens, particulièrement sur les positions tranchées d'adhésion ou d'opposition (les thèmes les plus exprimés « Adhésion au projet » et « Opposition au projet »). Toutefois, ces contributions se caractérisent souvent par leur caractère lapidaire - parfois réduit à un simple "favorable" ou "contre". D'autres contributeurs anonymes ont repris des argumentaires standardisés, préalablement formulés par des collectifs ou associations, (favorable ou défavorable au projet) sans apport personnel significatif.

Cette dynamique révèle une logique de mobilisation numérique : l'objectif consiste à maximiser le nombre d'avis « favorable » ou « défavorable », plutôt qu'à enrichir le débat par des analyses personnalisées.

Ce constat invite à relativiser l'approche quantitative des contributions du public. Le nombre de participants ne reflète pas nécessairement la diversité des analyses ni la bonne compréhension des enjeux du projet.

L'enquête publique doit donc privilégier une analyse qualitative des arguments développés plutôt qu'un simple décompte des positions exprimées.



Commentaire de la commission d'enquête publique.

La commission considère qu'une réflexion à l'échelle nationale devrait être conduite pour :

- Définir un mode de participation du public limitant l'usage de l'anonymat lors des enquêtes publiques ;
- Élaborer un cahier des charges d'un outil informatique permettant aux commissaires enquêteurs de traiter un volume important d'observations ;
- Encadrer l'utilisation de l'IA générative dans le champ de l'enquête publique.

Afin de réaliser une analyse objective des contributions, la commission présente successivement les observations, recommandations et avis :

- De l'Autorité environnementale (Ae) ;
- Du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) ;
- De l'Agence Régionale de Santé (ARS) d'Occitanie ;
- De la commission locale de l'Eau
- Des contributions du public ;
- Des contributions documentées du public ;
- Des contributions des associations ;
- Des contributions des collectivités ;
- Des contributions des élus.

1. RECOMMANDATIONS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE.

Rappel.

L'avis de l'Autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Analyse.

OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS DE L'AE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE
Coût du projet	ASF a intégré l'estimation actualisée du coût du projet (270 millions d'euros HT en valeur 2021) dans l'étude d'impact.
État initial acoustique	ASF a répondu favorablement en faisant réaliser un nouvel état initial acoustique basé sur des mesures de janvier 2023 et en intégrant ces résultats.
Modélisations du bruit et protections phoniques	ASF a fait réaliser de nouvelles modélisations qui ont conduit à une augmentation des protections acoustiques (écrans, merlons, isolations de façade pour 36 bâtiments contre 27 initialement) par rapport au projet de la DUP. L'étude acoustique actualisée a été intégrée.
Comparaison aux nouvelles limites européennes sur la qualité de l'air	ASF a produit une annexe spécifique (annexe 7) présentant les cartographies et résultats pour les principaux polluants aux horizons 2029 et 2049.
Émissions de GES de construction	ASF est impliqué dans une politique environnementale appelée "Ambition Environnement 2030" de VINCI Autoroutes, a d'ores et déjà identifié des solutions de gains carbone, et optimisé le bilan carbone de la phase de construction, montrant une réduction de près de 14% des émissions. Ce bilan actualisé a été intégré.
Gains écologiques des sites de compensation	ASF a abandonné le site de Valmagne pour mieux répondre aux exigences du CNPN et a augmenté la superficie totale des sites compensatoires (16 sites totalisant 282,34 ha), permettant de compenser 125% de la dette écologique.

OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS DE L'AE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE
Compensation de l'artificialisation	Bien que n'étant pas légalement obligatoire, ASF a augmenté l'effort de désartificialisation de 2,6 ha à 4,05 ha, incluant des opérations sur des sites de compensation écologique.
Urbanisation	ASF a intégré une analyse du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), montrant que l'urbanisation à proximité du COM sera limitée.
Résumé non technique	ASF a complété le résumé non technique sur les GES de la phase de réalisation et y a intégré les conséquences des autres recommandations.
Pérennité des compensations écologiques, limitation de l'artificialisation	ASF a déclaré partager pleinement l'avis de l'Ae sur ces points.
Mobilités, trafics et accidentologie	ASF a effectué des compléments d'études pour s'assurer de la permanence des données de trafic et a ajouté des informations sur le Plan des Mobilités (PDM) 2032 de la Métropole et l'accidentologie à l'étude d'impact.
Report modal	ASF a mis en avant les mesures déjà intégrées au projet (voies réservées aux transports en commun - VRTC, accès facilités aux parkings-relais, surlargeurs pour les modes doux), précisant leur usage et leur potentiel d'usagers.
Justification de l'isolation de façade	ASF a détaillé, dans l'étude acoustique actualisée, les justifications techniques pour le recours à l'isolation de façade là où les protections à la source étaient contraintes.
Suivi des mesures de compensation pour les espèces protégées	ASF a précisé que ces informations étaient déjà détaillées dans la Pièce E du dossier d'autorisation environnementale, partie intégrante du dossier soumis à enquête publique, jugeant inutile une redondance dans l'étude d'impact principale.
Suivi des trafics tous modes et des GES	ASF a indiqué qu'un suivi concerté avec la Métropole serait mis en place dans le cadre du PDM 2032, et a intégré ce principe.
Gouvernance du suivi	ASF a détaillé la création d'un comité de suivi des engagements de l'État, présidé par le préfet et incluant les acteurs locaux, devant lequel ASF rapportera régulièrement.
Remarque préalable sur l'actualisation de l'évaluation environnementale	ASF a maintenu une interprétation restrictive de l'article L. 122-1-1 III du code de l'environnement, limitant l'actualisation aux incidences non identifiées ou appréciées lors de la première évaluation et dans le périmètre des autorisations sollicitées. Cependant, des mises à jour ont été faites pour la transparence.
Émissions de GES dans l'état initial	ASF a soutenu qu'une actualisation n'était pas juridiquement nécessaire pour les GES, car ce sujet avait déjà été traité dans l'évaluation initiale pour la DUP et n'était pas directement lié aux thèmes de l'autorisation environnementale actuelle.
Études de trafic les plus récentes	Bien que de nouvelles études aient été menées en 2022, ASF a déclaré qu'elles avaient confirmé les valeurs initiales de 2017 et qu'il n'était donc pas nécessaire d'actualiser les incidences dépendant du trafic.
Trafic induit	ASF a réfuté l'existence de trafic induit par le projet, affirmant qu'il s'agissait principalement d'un report de trafics existants, ce qui, selon eux, ne nécessitait pas de mesures spécifiques pour le réduire.
Valeurs de référence de l'OMS pour le bruit	ASF a rappelé que ces valeurs sont des recommandations sans valeur réglementaire, non retenues pour la DUP et jugées très difficiles à atteindre.
Conséquences de la concession et du sur-péage	ASF a qualifié le sur-péage de 10 centimes d'euros de "négligeable et temporaire" (fin en 2036), sans incidence significative sur les trafics, et n'a donc pas jugé nécessaire d'actualiser l'étude d'impact sur ce point.
Séquence ERC pour la pollution de l'air et limitations de vitesse	ASF a souligné que le projet permettait une légère amélioration globale de la qualité de l'air à l'échelle de la Métropole. Concernant les limitations de vitesse, une limite à 70 km/h est déjà prévue sur la partie la plus urbanisée, et une généralisation à l'ensemble du tracé risquerait de nuire à l'attractivité du COM.

OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS DE L'AE	RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE
Bilan carbone et énergétique d'exploitation	ASF n'a pas actualisé les émissions de GES et les consommations énergétiques de la phase d'exploitation, car les études de trafic avaient confirmé les données initiales, et aucune évolution notable n'était attendue. Les mesures ERC pour l'exploitation sont inscrites dans le PDM 2032 de la Métropole.
Refonte de l'étude socio-économique	ASF a estimé qu'une refonte complète n'était pas l'objet de la procédure actuelle. Les évolutions du projet et les études de trafic n'étaient pas jugées suffisamment significatives pour remettre en cause l'évaluation initiale, et le mode de financement par concession devrait améliorer la rentabilité socio-économique.

Commentaire de la commission d'enquête publique.

La commission considère que le maître d'ouvrage a fait des efforts notables pour intégrer plusieurs recommandations de l'Autorité environnementale, en particulier celles concernant les protections acoustiques, les compensations écologiques et la réduction des GES de construction. Il a également clairement défini les limites de ses mises à jour, en s'appuyant sur des considérations juridiques ou sur la stabilité des données des études antérieures, notamment pour les aspects liés au trafic, aux GES pendant la phase d'exploitation du COM et à l'étude socio-économique.

2. AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE.

Le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) a rendu un avis le 20 mai 2025 (numéro 2024-11-13a-01686) concernant la demande d'autorisation environnementale pour le Contournement Ouest de Montpellier (COM), portée par ASF (Autoroutes du Sud de la France). Cet avis visait spécifiquement à évaluer les impacts irréversibles du projet sur la biodiversité et les espèces protégées, en réponse à la demande de dérogation visant à porter atteinte à celles-ci.

Le CNPN a jugé le projet cohérent avec l'aménagement de la Métropole de Montpellier et a noté qu'il limite les impacts sur les zones à plus forts enjeux (Mosson, Rieu Coulon).

L'avis du CNPN est favorable sous deux conditions et est assorti de deux recommandations.

Les conditions, recommandations, observations du CNPN et les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont présentées dans le tableau suivant.

Conditions et recommandations du CNPN.

CONDITIONS ET RECOMMANDATIONS DU CNPN	REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE
Privilégier la compensation sur les sites déjà engagés avec le Conservatoire d'Espaces Naturels (CEN Occitanie).	L'offre compensatoire a été remaniée pour sécuriser 100 % de la « dette écologique » sur des sites maîtrisés par le CEN Occitanie. La dette écologique s'élève à 176 Unités Compensatoires (UC), et la nouvelle offre, composée de 16 sites (282,34 ha), génère 219 UC, soit 125 % du besoin compensatoire. Cette offre a été validée par la DREAL.
Compenser partiellement l'artificialisation via une contribution significative à un projet de désartificialisation, à l'échelle métropolitaine, sous dix ans.	ASF rappelle que la compensation de l'artificialisation n'est pas formellement encadrée par la loi et que le projet COM est décompté nationalement (hors enveloppes SRADDET). Néanmoins, l'effort de désartificialisation a été augmenté. Le projet prévoit près de 3 ha de désartificialisation par suppression de surfaces imperméabilisées inutiles dans l'emprise, ainsi que 10 500 m² (1,05 ha) supplémentaires sur quatre sites de compensation écologique (retrait de bâtiments, piscines, remblais). L'effort total de

CONDITIONS ET RECOMMANDATIONS DU CNPN	REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE
	désartificialisation est de 4,05 ha. La participation à un projet supplémentaire à l'échelle métropolitaine sort du périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).
Envisager la solarisation de l'infrastructure.	Cette recommandation est jugée sans lien direct avec la demande de dérogation relative aux espèces protégées. La solarisation n'était pas un composant du projet DUP, et son intégration pourrait fragiliser la DUP. ASF ajoute que la production d'énergie électrique par les chaussées n'est actuellement pas techniquement et économiquement réaliste, surtout sur une voie à forte circulation de poids lourds.
Préserver l'ensemble des continuités écologiques à l'échelle métropolitaine, et en particulier le Rieu Coulon.	Cette recommandation dépasse le cadre du COM, concernant la programmation urbaine de 3M. Le COM intègre néanmoins la préservation des continuités par le franchissement de la Mosson par un viaduc, l'intégration d'une surlargeur faune sur l'ouvrage OA8, et la restauration du lit majeur/ripisylve ainsi que la réduction de la couverture du Rieu Coulon.

Observations du CNPN.

OBSERVATIONS DU CNPN	REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE
Le dossier semble favoriser le maintien du modèle de la voiture.	Le projet vise principalement à désengorger le cœur de l'agglomération du trafic de transit. Il est un préalable identifié dans le Plan de Mobilité (PDM) 2032 de la Métropole pour la réduction des capacités viaires urbaines. Il intègre des voies réservées aux transports en commun (VRTC), facilite l'accès aux P+R et permet la création de modes doux (surlargeurs, création de modes doux par 3M). Il favorise ainsi l'intermodalité.
La création du projet pourrait produire un appel d'air, le trafic induit n'étant pas clairement étudié.	Le trafic prévu résulte de reports depuis des axes existants. Il n'est pas susceptible d'induire de nouveaux trafics car il réutilise des voiries existantes (pas de raccourcissement significatif) et son linéaire est limité à environ 6 km. Le rapport d'expertise sur le trafic induit et le COM réalisé par MM Quinet, Gaudry et Prager conclut que, l'étude de trafic fournit un ordre de grandeur raisonnable du trafic prévisible sur le COM.
Pour la réduction de production de CO2, il aurait fallu prévoir un tronçon à vitesse réduite (50 km/h et 70 km/h).	Cette observation est sans lien direct avec la demande de dérogation relative aux espèces protégées. Le projet a été conçu selon le référentiel VSA90 (90 km/h Nord, 70 km/h Sud). L'intégration d'un référentiel de vitesse inférieure (AU70) dégraderait les caractéristiques géométriques et la capacité à écouler le trafic, risquant la saturation. Une baisse de vitesse réduirait significativement le bilan socio-économique en limitant les gains de temps et les reports de trafic (impactant la sécurité routière et l'exposition au bruit/pollution des populations urbaines).
L'augmentation du trafic à vitesse rapide pourrait dégrader la qualité d'autres modes de mobilités dans la zone.	Cette observation est jugée sans lien direct avec la demande de dérogation relative aux espèces protégées. L'axe existant est déjà très défavorable aux modes autres que la voiture. Le COM améliorera la situation en intégrant des VRTC, en dénivellant le franchissement du tramway ligne 2, en créant un diffuseur dénivélé à Gennevex pour le Bustram 4, et en créant des surlargeurs pour les modes actifs.
187 espèces ont été identifiées, ce qui semble en dessous de la réalité pour 225 ha.	Toutes les espèces patrimoniales connues du secteur ont été ciblées. La pression de prospection, jugée très satisfaisante par ECO-MED, a couvert l'ensemble du calendrier phénologique sur plusieurs années d'inventaires, permettant de s'affranchir du phénomène d'éclipse. Aucune espèce à enjeu notable ou protégée n'est considérée comme fortement potentielle.
De nombreux projets engendrent des impacts cumulés. Une analyse fonctionnelle des projets et de leur compensation à l'échelle de l'agglomération aurait été attendue.	Une analyse des effets cumulés sur la biodiversité est présentée (Pièce E). Elle couvre le COM avec trois projets contigus (tram ligne 5, ZAC Lauze Est, endiguement Mosson) et deux projets plus lointains (LNMP, LIEN). L'analyse conclut que le cumul des impacts est surtout susceptible de dégrader la fonctionnalité de la vallée de la Mosson, mais ce risque est écarté grâce aux caractéristiques des franchissements prévus par le COM, le LIEN et la LNMP. Les mesures compensatoires du COM ont été coordonnées avec 3M pour compléter les actions déjà réalisées dans la Mosson (Tram L5, Contournement Nîmes-Montpellier).

OBSERVATIONS DU CNPN	REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE
Les mesures de compensation au titre de la loi sur l'eau n'apparaissent pas dans le dossier de dérogation.	Ces mesures sont localisées dans la Pièce C (Étude d'impact) et la Pièce D (Dossier loi sur l'eau). Une mesure compensatoire est commune aux zones humides et aux espèces protégées (site « Campagne du Pont ») et est décrite dans le dossier espèces protégées. L'ensemble du Dossier d'Autorisation Environnementale (DAE) permet d'apprécier la cohérence globale de la compensation.
Le site de Corrèges (faible potentiel de gain écologique) et de Valmagne (éloignement de 30 km) posent problème.	Ces deux sites ont été écartés de l'offre compensatoire et remplacés par des sites portés par le CEN Occitanie (détails fournis en réponse n°12/Condition 1).
Aucun site en désartificialisation n'est proposé.	La recherche a été menée sur un large périmètre, mais dans une métropole en croissance, les sites artificialisés non exploités sont rares. Le COM prévoit néanmoins des opérations de désartificialisation sur quatre sites (10 500 m²) dans le cadre des compensations écologiques (suppression de bâtiments, piscine, remblai). Avec la suppression des surfaces imperméabilisées non utiles dans l'emprise du projet (environ 3 ha), l'effort total est porté à 4,05 ha.
Les mesures d'accompagnement et de suivi ne sont pas toujours suffisamment précises.	Des protocoles standardisés détaillés ont été intégrés, notamment pour l' <i>Aristolochie à nervures peu nombreuses</i> (MR6) et le <i>Mélilot élégant</i> (MR7), avec des suivis prévus jusqu'à N+15 ans et des passages précis en mai et juin pour les comptages. Ces compléments ont été intégrés au DAE.
Une réflexion sur un aménagement futur équilibré et inscrit dans le ZAN (Zéro Artificialisation Nette) aurait été bienvenue.	Le COM a été inscrit en 2024 sur la liste des projets d'envergure nationale ou européenne, faisant l'objet d'un décompte national de l'artificialisation, hors enveloppes SRADDET, en raison de son rôle structurant de liaison entre l'A750 et l'A709.

Commentaire de la commission d'enquête publique.

Bien que plusieurs points dépassent le cadre de cette enquête publique, le maître d'ouvrage y répond de manière adaptée, en détaillant les mesures prises ou les raisons pour lesquelles certaines suggestions ne peuvent être appliquées.

Les deux conditions posées par le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) sont satisfaites.

Pour la condition 1, le maître d'ouvrage va au-delà de la dette écologique requise. Les Unités de Compensation passent de 176 nécessaires à 219 (soit +25%) et les sites compensatoires sont exclusivement ceux du Conservatoire d'Espaces Naturels d'Occitanie (CEN Occitanie).

Concernant la condition 2, les surfaces de désartificialisation passent de 2,6 hectares nécessaires à 4,05 hectares (+56%). Pour la désartificialisation à l'échelle métropolitaine, elle demeure envisageable mais relève d'un cadre différent.

Les réponses aux recommandations 1 et 2 sont convaincantes. La recommandation 2 relative à la préservation des continuités écologiques à l'échelle métropolitaine reste également souhaitable, mais dans un autre environnement juridique.

3. AVIS DE L'AGENCE RÉGIONALE DE SANTÉ.

L'Agence Régionale de Santé (ARS) d'Occitanie a émis un complément d'avis le 16 décembre 2024, faisant suite à son avis initial du 27 juin 2024 et à l'actualisation du dossier réalisée par ASF.

L'ARS a formulé un avis favorable sous réserve que ses observations soient prises en compte lors de la réalisation du COM, et qu'ASF respecte les engagements pris dans le dossier d'autorisation environnementale du projet. Notamment concernant la protection des eaux souterraines, la gestion du bruit, la qualité de l'air, les nuisances olfactives, la lutte anti-vectorielle et la surveillance de l'ambroisie.

1/ Protection des eaux souterraines et alimentation en eau potable.

Les observations de l'ARS concernant l'eau se concentrent sur la préservation de la ressource et des infrastructures existantes :

- Risques de pollution : L'ARS exige la prise en compte des risques de pollution de la nappe au niveau du site IVECO.
- Captages non exploités : Les captages de la Lauzette et de Lou Garrigou, qui ne sont plus exploités, doivent être démantelés.
- Captages de Flès : Les prescriptions de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) des captages de Flès devront être respectées.
- Continuité de service : Afin de compenser d'éventuels dommages aux réseaux d'eau et/ou d'assainissement causés par les travaux, des mesures compensatoires doivent être définies pour assurer la continuité de service.
- Qualité des ouvrages privés : La qualité des ouvrages privés de captage d'eau destinée à la consommation humaine ne doit pas être dégradée, que ce soit en phase travaux ou en phase d'exploitation.
- Recommandations de l'hydrogéologue : Les recommandations et préconisations de l'hydrogéologue doivent être intégrées pendant les phases travaux et exploitation.
- Protection contre la pollution routière : La protection de la ressource en eau contre les pollutions d'origine routière doit être assurée.

2/ Bruit.

L'ARS a formulé plusieurs observations pour limiter les nuisances sonores, notamment :

- Seuils réglementaires : Lorsque les seuils acoustiques réglementaires sont dépassés, les protections doivent être suffisantes pour les bâtiments situés dans une bande de 100m à 300m de part et d'autre de l'infrastructure.
- Dimensionnement des protections : Les protections acoustiques des 113 bâtiments identifiés comme dépassant le seuil acoustique doivent être dimensionnées en tenant compte des niveaux de dépassement de la contribution maximale admissible de la nouvelle infrastructure après travaux.
- Cas particulier : Le cas particulier de la protection acoustique des bungalows des gens du voyage doit être pris en compte.
- Contrôle en phase exploitation : Les dispositifs de protection acoustique doivent être contrôlés en phase exploitation et faire l'objet de réajustements afin de réduire les nuisances ressenties par les riverains.
- Bruits de chantier : Les bruits de chantier et les sources vibratoires doivent être contrôlés.

3/ Air.

Concernant la qualité de l'air, l'ARS demande :

- La prise en compte et la réduction des émissions de poussières en phase travaux.

4/ Nuisances olfactives.

L'ARS a souligné la nécessité de :

- La prise en compte et la réduction des nuisances olfactives pendant toute la durée des travaux.

5/ Lutte anti-vectorielle et surveillance de l'ambroisie.

Deux points spécifiques concernant l'environnement sanitaire sont relevés :

- Moustiques : La mise en place de mesures permettant de réduire le développement des gîtes favorables à l'apparition et à la propagation des moustiques.
- Ambroisie : La présence de plants d'ambroisie doit être contrôlée en phase chantier et sa propagation évitée.

Réponses de ASF aux observations de l'ARS.

1/ Protection des eaux souterraines et alimentation en eau potable.

ASF a détaillé les mesures prises ou prévues pour garantir la qualité et la continuité de la ressource en eau :

- Risques de pollution (site IVECO) : Après l'acquisition des terrains, des sondages seront réalisés afin d'isoler, d'évacuer et de traiter les matériaux dangereux, en fonction des polluants détectés.
- Captages non exploités : Les deux captages mentionnés (La Lauzette et Lou Garrigou), qui ne sont plus exploités, ont déjà été comblés, respectivement en septembre 2023 et septembre 2024.
- Captages de Flès : Les mesures de protection des eaux souterraines dans la zone de protection rapprochée des captages de Flès sont analysées, respectées et détaillées dans le dossier loi sur l'eau.
- Continuité de service : Pour pallier d'éventuels dommages aux réseaux d'eau et/ou d'assainissement, les réseaux seront déviés pour les sortir de l'emprise des travaux.
- Protection des ouvrages privés : Des mesures de précaution seront prises en phase travaux. De plus, un assainissement étanche sera réalisé sur la totalité du projet, et un suivi sanitaire de la qualité des eaux souterraines sera effectué en phase travaux et après la mise en service.
- Recommandations de l'hydrogéologue : Les recommandations de l'hydrogéologue seront intégrées en phase travaux et en phase exploitation. La protection de la ressource en eau contre les pollutions d'origine routière sera assurée par un assainissement complet du projet.

2/ Bruit.

Concernant les nuisances sonores, les réponses d'ASF se basent principalement sur l'étude acoustique et le contrôle post-construction :

- Seuils et dimensionnement des protections : Les observations concernant les seuils acoustiques réglementaires et le dimensionnement des protections pour les 113 bâtiments en dépassement de seuil ont été pris en compte par l'étude acoustique.
- Cas des gens du voyage : L'aire d'accueil des gens du voyage sera déplacée par 3M, car elle est située sous le tracé du projet.
- Contrôle en phase exploitation : La vérification de l'efficacité des mesures acoustiques et le respect des objectifs réglementaires sont prévus 1 an et 5 ans après la mise en service du COM (Centre d'Opération et de Maintenance).
- Bruits de chantier : Un dossier bruit de chantier sera transmis en Préfecture et aux communes. Les mesures de contrôle et de suivi des sources vibratoires seront précisées ultérieurement.

3/ Air et nuisances olfactives.

- Air (poussières) : Les mesures de réduction des émissions de poussières en phase travaux sont détaillées dans l'étude d'impact.

- Nuisances olfactives : Les nuisances olfactives liées aux travaux d'enrobés sont considérées comme très limitées dans le temps, car aucune centrale d'enrobage ne sera implantée au sein du chantier.

4/ Lutte anti-vectorielle et surveillance de l'ambroisie.

- Moustiques : Des temps de vidange suffisamment courts sont prévus pour limiter le développement des larves de moustiques.
- Ambroisie : ASF indique que l'ambroisie n'a pas été détectée sur le site, mais que son apparition potentielle pendant le chantier sera malgré tout suivie.

Commentaire de la commission d'enquête publique.

La commission d'enquête prend note des réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Elle considère que ASF prend bien en compte les observations de l'ARS et qu'il s'engage à respecter ses prescriptions.

La commission suggère également que l'ARS soit associée au suivi de la mise en œuvre du projet afin qu'elle puisse constater l'application effective de ses prescriptions.

4. AVIS DE LA COMMISSION LOCALE DE L'EAU.

La Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Lez – Mosson - Étangs Palavasiens a formulé un avis favorable le 11 avril 2025 (délibération n°67) concernant la demande d'autorisation environnementale pour le contournement ouest de Montpellier, portée par ASF, le maître d'ouvrage.

La CLE considère que le dossier de demande d'autorisation est conforme aux règles et compatible avec les dispositions du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Lez - Mosson - Étangs Palavasiens.

Cette conformité s'applique à plusieurs domaines essentiels :

- La restauration et la préservation des milieux aquatiques, des zones humides et de leurs écosystèmes.
- La gestion des risques d'inondation dans le respect des milieux aquatiques.
- La préservation de la ressource naturelle et son partage entre les usages.
- La restauration et le maintien de la qualité des eaux.

L'avis favorable est assorti d'une demande spécifique : la CLE souhaite que l'Établissement Public Territorial de Bassin (EPTB) Lez soit associé au suivi environnemental prévu, tant en phase chantier que lors de la mise en œuvre des mesures compensatoires du projet.

Les observations de la CLE ainsi que les réponses et engagements du maître d'ouvrage sont présentés dans le tableau suivant.

OBSERVATIONS DE LA CLE	REPONSES ET ENGAGEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE
------------------------	---

Absence actuelle de traitement des effluents routiers : Les effluents routiers sont actuellement rejetés directement dans le milieu naturel.	Le projet prévoit différents dispositifs pour traiter les eaux pluviales et de ruissellement avant leur rejet dans le milieu naturel ou leur infiltration dans le sol.
Nécessité de mesures d'évitement et de réduction sur la ressource en eau et les milieux aquatiques.	Des mesures d'évitement et de réduction (en phases travaux et exploitation) sont prévues et mentionnées dans le dossier loi sur l'eau : elles permettent d'éviter les risques de pollution des cours d'eau, ainsi que de réduire autant que possible les impacts sur les cours d'eau, leur espace minimum de bon fonctionnement, et les zones humides.
Mesures de compensation des impacts : La CLE note la nécessité de suivi (implicite) des mesures compensatoires des zones humides et des suivis en phase travaux.	Des mesures sont prévues pour compenser les impacts sur les berges, l'hydromorphologie des cours d'eau, les zones humides, les zones d'expansion de crues définies par le SAGE, les espaces minimums de bon fonctionnement, et la création de remblais en zones inondables.

Commentaire de la commission d'enquête publique.

Les impacts du projet sur le milieu aquatique sont maîtrisés et les mesures compensatoires sont suffisantes pour la Commission Locale de l'Eau du SAGE Lez-Mosson-Étangs Palavasiens.

Le souhait d'associer l'EPTB Lez au suivi environnemental constitue une démarche positive qui témoigne d'une volonté d'impliquer davantage les acteurs locaux spécialisés dans la gestion de l'eau. Cette approche assure un suivi adapté aux spécificités territoriales du bassin versant.

5. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC.

Devant l'ampleur des observations recueillies (5 538), la commission d'enquête publique a adopté une méthode de classement spécifique. Les observations du public ont été organisées par thèmes et synthétisées afin d'identifier les enjeux principaux nécessitant une réponse du maître d'ouvrage.

Les 5 538 observations ont été classées selon les avis exprimés et organisées en 28 thèmes.

Les observations du public recueillies au cours de l'enquête publique sont présentées successivement selon les avis : « favorables », « défavorables » et « ne se prononce pas » et en fonction des thèmes déterminés par la commission d'enquête publique.

5.1. Avis favorables du public.

Il est présenté ci-après l'analyse des observations favorables du public au projet. Le lecteur peut retrouver la synthèse des observations dans le rapport et l'intégralité en annexe.

L'analyse des contributions du public révèle un soutien majoritaire et une attente forte pour le COM jugé indispensable.

Les contributeurs, dont plus d'un millier ont exprimé leur adhésion, soulignent l'urgence du COM pour désengorger le trafic, réduire la pollution sonore et atmosphérique, et améliorer la qualité de vie et la compétitivité économique de la métropole.

Le projet est également perçu comme un outil stratégique pour faciliter le développement des transports en commun et des mobilités douces, notamment par l'intégration de voies réservées et de connexions avec les réseaux existants.

Bien que le soutien soit massif, il est conditionné par des exigences strictes en matière d'exemplarité environnementale et de transparence de la communication avec les riverains, auxquelles le maître d'ouvrage, ASF, apporte des réponses détaillées concernant les compensations écologiques ambitieuses et le dispositif d'information.

Enfin, il est précisé que le projet, dont le coût a été réévalué à 270 millions d'euros (valeur 2021), sera financé entièrement par des fonds privés via un sur-péage sur l'A9, assurant la gratuité du COM pour ses usagers.

Soutien et objectifs principaux.

L'adhésion au projet est massive, avec 1 090 personnes exprimant leur soutien, et une attente forte de la population qui le juge vital et attendu depuis des décennies. Le COM est considéré comme le « maillon essentiel » pour achever et structurer le réseau routier montpelliérain.

Les contributeurs soulignent que le projet permettra :

- L'amélioration de la qualité de vie et de la santé en réduisant les embouteillages incessants, la pollution atmosphérique (CO₂, particules fines, bruit) et le stress, notamment dans les quartiers denses (Figuerolles, Gambetta). Plus de 260 personnes estiment que leur qualité de vie sera améliorée.
- La fluidification du trafic et un gain de temps pour les habitants et les professionnels (artisans, livreurs, services d'urgence), renforçant l'efficacité économique et l'attractivité du territoire.
- L'amélioration de la sécurité routière en séparant les flux de circulation et en détournant le trafic de transit (notamment les poids lourds) des zones résidentielles et urbaines.

Intégration multimodale et environnementale.

Le COM est présenté non pas comme une fin en soi, mais comme un moyen stratégique de réorganiser les flux pour permettre le développement des modes de transport alternatifs. En délestant les axes urbains saturés, le projet doit permettre leur requalification en faveur des piétons, des cyclistes et des espaces verts.

Un élément clé du projet est l'intégration de Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC) sur l'ensemble du linéaire, permettant le déploiement d'offres de bus et de car à haut niveau de service (BHNS/CHNS). ASF intervient également pour adapter les ouvrages d'art afin d'y intégrer des surlargeurs pour les piétons et les cycles, en coordination avec la Métropole.

Concernant l'environnement, les contributeurs exigent que le COM soit un modèle en matière de respect écologique. ASF s'engage à mener un programme compensatoire ambitieux (séquence ERC), incluant la replantation d'arbres (ratio de plus de 3 pour 1), la création de passages pour la faune (petite et moyenne faune terrestre, amphibiens), la mise en place de dispositifs anti-collisions (oiseaux, chauves-souris), l'amélioration de la gestion de l'eau (bassins de rétention et de traitement), et l'utilisation de matériaux bas carbone pendant le chantier (enrobés tièdes, bétons bas carbone).

Conditions et réponses d'ASF.

Les soutiens sont conditionnés par des exigences de transparence et de communication proactive avec les riverains avant et pendant le chantier. ASF a répondu en promettant un dispositif de communication complet (camion info mobile, réunions, agents de liaison).

De plus, l'efficacité des protections acoustiques est une préoccupation. ASF a précisé avoir augmenté le linéaire de protections phoniques (5 200 m d'écrans) par rapport aux exigences initiales.

Aspects financiers et légitimité

Le coût officiel du projet est fixé à 270 millions d'euros HT (valeur 2021, décret 2022). Le financement est entièrement privé et pris en charge par VINCI Autoroutes. Le Contournement Ouest de Montpellier sera gratuit pour ses usagers, son coût étant amorti via un sur-péage prélevé sur l'A9 existante.

Enfin, les contributeurs soulignent que le projet a été déclaré d'utilité publique (DUP) en 2021, critiquant les oppositions qu'ils qualifient de minoritaires, idéologiques, et déconnectées des réalités urgentes de la métropole

Commentaire de la commission d'enquête publique.

La commission considère que le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM) bénéficie d'une adhésion massive du public (1090 personnes ont exprimé leur soutien), qui le considère comme une nécessité urgente et indispensable.

Elle relève que les contributeurs perçoivent le COM comme la solution concrète pour :

- Améliorer la qualité de vie et la santé publique en réduisant la pollution atmosphérique (CO₂, particules fines) et le bruit causé par le trafic à l'arrêt dans les quartiers denses.
- Fluidifier le trafic et ainsi libérer du temps précieux pour les usagers et les professionnels.

De plus, elle note que le public défend le COM non pas comme une simple infrastructure routière, mais comme le « maillon essentiel » d'une stratégie globale de mobilité. Il est vu comme un prérequis stratégique pour délester les axes urbains, permettant ainsi la requalification de ces espaces en faveur des transports en commun (via les Voies Réservées aux Transports en Commun intégrées au projet) et des mobilités douces (piétons, cyclistes).

Ce soutien est conditionné par des exigences environnementales fortes, auxquelles ASF a répondu par des engagements pour un programme compensatoire efficace allant au-delà des exigences réglementaires (y compris la restauration de zones humides et des passages pour la faune) et l'utilisation de matériaux bas carbone lors du chantier.

Enfin, les contributeurs apprécient le fait que le financement du projet est entièrement privé (par ASF) et que le contournement sera gratuit pour ses usagers. Ils insistent sur la légitimité du projet, déclaré d'utilité publique (DUP) en 2021, face à une opposition jugée minoritaire et idéologique.

5.2. Avis défavorables du public.

5.2.1. Observations du public.

Les opposants au projet de COM dénoncent principalement l'impact environnemental désastreux (destruction de biodiversité, artificialisation de 77 hectares de sols) et l'inefficacité du projet routier, le qualifiant d'anachronique et servant des intérêts privés.

Ils qualifient le projet « d'écocide », « d'aberration environnementale », et « d'anachronique ». Ils critiquent également l'inefficacité du projet face aux défis de mobilité et des problèmes de gouvernance et de transparence.

Les principaux arguments développés sont les suivants.

1/ Dégradation environnementale et biodiversité.

- Destruction des sols et artificialisation : Le projet est perçu comme une continuation de la « bétonisation massive » et entraînerait la destruction irréversible de 77 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers, y compris des zones humides et des terres agricoles. Cette artificialisation est jugée en contradiction directe avec l'objectif national du Zéro Artificialisation Nette (ZAN).
- Menace pour la biodiversité : Le projet est un « désastre » et un « massacre » pour la faune et la flore. L'aire d'étude est considérée comme un « hotspot » mondial de biodiversité. Les critiques listent la destruction d'habitats pour 136 espèces protégées, dont des amphibiens, des reptiles (comme la Cistude d'Europe), 50 espèces d'oiseaux nicheurs (comme le Rollier d'Europe), et 22 espèces de mammifères (dont la Loutre d'Europe et plusieurs chauves-souris).
- Fragmentation écologique : Le COM est accusé d'agir comme une barrière infranchissable, fragmentant les corridors écologiques essentiels à la survie des espèces.
- Compensations illusoire : Les mesures compensatoires proposées sont jugées inefficaces, « aberrantes », dérisoires en surface (3,3 ha de désimperméabilisation), et souvent géographiquement déconnectées des zones détruites.

2/ Projet climaticide et obsolète

Le projet est qualifié de « projet d'un autre temps » et de « solution des années 90 », totalement inadapté à l'urgence climatique et aux objectifs de transition écologique.

- Augmentation des émissions de GES : De nombreux contributeurs estiment que le COM va aggraver les émissions de gaz à effet de serre (GES), contredisant les engagements climatiques de la France et allant à l'encontre des recommandations du Haut Conseil pour le Climat (qui préconise un moratoire sur les projets routiers). Une estimation de +400 000 tonnes de CO₂e sur 20 ans est citée.
- « Tout-voiture » : Le projet renforce la dépendance à la voiture individuelle. Les fonds publics (jugés coûteux et inutiles, plus de 300 millions d'euros) devraient être réinvestis dans des alternatives durables : transports en commun (TC, bus, tram), trains régionaux, pistes cyclables et covoiturage.

3/ Inefficacité du projet et trafic induit

L'utilité du COM est jugée faible, voire négative, car il ne résoudrait pas les problèmes de congestion.

- Trafic induit : C'est un argument récurrent soutenu par un « consensus scientifique ». Les contributeurs affirment que l'augmentation de la capacité routière génère inévitablement un trafic supplémentaire (le phénomène de « trafic induit »), annulant rapidement tout gain de fluidité.
- Gain de temps minime : Les gains de temps annoncés sont jugés « minimes » et temporaires (évoquant un gain de temps de 3 % ou quelques minutes).
- Trafic de transit : Le projet est perçu comme visant principalement à fluidifier le trafic de transit national et international (notamment les poids lourds), transformant la métropole en un « corridor à camions » au détriment des besoins locaux.

4/ Impact sur la santé et la qualité de vie

L'impact sur les populations riveraines est une préoccupation majeure.

- Pollution de l'air et sonore : Le projet déplacerait et augmenterait la pollution (particules fines, dioxyde d'azote), exposant les riverains et des établissements sensibles (écoles, crèches) à des risques sanitaires graves. Les modélisations acoustiques sont jugées sous-estimées.
- Dégradation du cadre de vie : Les nuisances sonores, la destruction des paysages, et la perte d'espaces verts de proximité sont dénoncées. Le projet est vu comme une « grande saignée » qui défigure le paysage.
- Nuisances du chantier : Les riverains craignent les perturbations importantes dues aux travaux, notamment le bruit (y compris de nuit ou les jours fériés) et la pollution liée au chantier.

5/ Logistique du chantier et transports en commun

L'interruption de la ligne 2 du tramway est un point de crispation spécifique pour les usagers.

- Interruption du Tramway : La coupure prévue de la ligne 2 du tramway (entre Sabines et Saint-Jean-de-Védas Centre) est jugée « aberrante et inacceptable » et pourrait durer « plus d'un an ». Cette coupure est considérée comme une atteinte grave à la mobilité quotidienne et rendrait les navettes de remplacement « totalement inefficaces ».

6/ Transparence, études et coûts

Le processus est critiqué pour son manque de démocratie et d'honnêteté scientifique.

- Défaut démocratique : L'enquête publique, tenue en plein été (du 28 juillet au 29 août 2025), est perçue comme un « simulacre de démocratie » et un choix « sciemment orchestré pour limiter la participation ».
- Projet au service d'intérêts privés : Le projet est soupçonné de servir avant tout les « intérêts économiques d'entreprises privées comme Vinci » (ASF étant une société de Vinci Autoroutes), plutôt que l'intérêt général.
- Coût élevé et financement : Le coût est jugé « colossal » (oscillant entre 270 et plus de 300 millions d'euros). Le financement par sur-péage sur l'A9 est perçu comme une charge « inéquitable » pour les usagers qui n'utiliseront pas le COM.
- Études jugées lacunaires : Les études d'impact sont jugées insuffisantes, utilisant des données obsolètes et n'intégrant pas l'analyse des effets cumulés ou du trafic induit. Les avis d'autorités environnementales (Ae, CNPN) sont cités pour souligner les lacunes initiales du dossier.

5.2.2. Réponses du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage répond exhaustivement aux critiques en défendant la légalité, la nécessité, et l'impact environnemental maîtrisé du projet, souvent en rappelant que la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de 2021 a déjà figé les principes de conception du projet.

Les réponses du maître d'ouvrage (ASF) aux principales critiques soulevées par le public sont présentées ci-après.:

1/ Sur l'impact environnemental et la biodiversité.

Le MOA minimise la sensibilité écologique de la zone d'étude et affirme maîtriser et compenser les impacts.

- Artificialisation et Emprise (77 ha vs 40 ha) : L'emprise totale du projet est de 77 hectares (y compris la phase travaux et les délaisés), mais la surface nouvellement artificialisée ne serait que d'environ 40 hectares.

- Absence de ZAN (Zéro Artificialisation Nette) : Le COM est classé Projet d'Envergure Nationale et Européenne (PENE). À ce titre, il n'est pas soumis aux limitations locales de surfaces d'artificialisation.
- Désartificialisation volontaire : Bien que la compensation de l'artificialisation ne soit pas réglementaire, ASF prévoit la désartificialisation volontaire d'environ 4 hectares de terrain (initialement 3,3 ha, relevé à 4 ha) au sein de la bande DUP et des mesures compensatoires.
- Richesse de la biodiversité : Bien que la région méditerranéenne soit un "hotspot" mondial de biodiversité, l'aire d'étude du COM est "pour l'essentiel composée de zones en déprise agricole de part et d'autre d'un axe routier déjà existant".
- Protection de la Mosson : La vallée de la Mosson fait exception. C'est pourquoi le projet la franchit par un viaduc de près de 280 mètres pour éviter le lit mineur et ne pas créer de rupture de continuité. Le COM est même jugé avoir un effet positif sur les continuités écologiques grâce à l'utilisation de voiries existantes et la création de passages à faune là où il n'y en a pas actuellement.
- Compensations écologiques : ASF affirme que son programme de compensation est "globalement approprié" selon l'avis du CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature), lequel a émis un avis favorable sous conditions. Ces conditions ont été levées par ASF et le CEN Occitanie en proposant une solution alternative validée par la DREAL Occitanie en août 2025, incluant 16 sites compensatoires et 4 hectares de désartificialisation.

2/ Sur l'efficacité, le trafic induit et les GES

Le MOA récuse l'idée que le projet soit inefficace ou augmente significativement le trafic et la pollution.

- Trafic induit limité : Le phénomène de trafic induit sera "extrêmement limité". Une expertise indépendante menée par les économistes des transports, Emile Quinet et Marc Gaudry, pour Montpellier Méditerranée Métropole a conclu à la validité des prévisions de trafic. Le trafic induit devrait être d'environ 3 000 à 5 000 véhicules par jour sur le COM, ce qui est conforme aux attentes pour un aménagement "modeste" par rapport à la taille de la Métropole.
- Bilan GES et Utilité : L'évaluation socio-économique réalisée lors de la DUP conclut à une légère diminution des émissions de GES à l'échelle de la Métropole, grâce au déchargement d'autres axes urbains. ASF considère le COM comme un outil structurant indispensable pour la mise en œuvre du Plan de Déplacements Métropolitain (PDM 2032), permettant de requalifier les axes urbains pour y développer des alternatives à la voiture.
- Gain de temps : Le gain de 3 % ne concerne pas le trajet sur le COM, mais la "réduction globale du temps passé en véhicule dans l'aire d'étude", qui atteint près de 10 000 heures de transport par jour.
- Trafic de poids lourds : ASF estime qu'il est difficile de croire que le COM attirera un trafic significatif de poids lourds de transit (Normandie/Benelux vers PACA), car l'axe A75 représente un allongement de parcours d'environ 100 km et présente des coûts d'exploitation plus élevés que la vallée du Rhône (topographie, viabilité hivernale).

3/ Sur la santé et les nuisances

Le MOA affirme que les impacts sur la santé et la qualité de vie seront maîtrisés et globalement positifs.

- Pollution de l'air : L'étude air et santé montre que la légère hausse locale des émissions sur le COM est largement compensée par :
 - La baisse structurelle des émissions due au renouvellement du parc automobile.
 - Un déplacement des flux vers une zone moins dense.
 - La fluidification du trafic qui réduit les pics de pollution liés aux congestions.
 - Le projet aura un impact globalement positif sur la santé publique en matière de qualité de l'air.
- Risques sanitaires : L'évaluation des risques sanitaires sur les établissements sensibles (écoles, crèches) conclut à une absence de risque sanitaire. L'ensemble des quotients de danger est inférieur à 1.

- Nuisances sonores : Le projet intègre des dispositifs acoustiques importants pour respecter la réglementation applicable :
 - 5 200 mètres d'écrans (entre 2 et 5 mètres de hauteur).
 - 1 540 mètres de merlons.
 - Isolation des façades sur 36 bâtiments.

4/ Sur les alternatives et la multimodalité

Le MOA défend l'intégration du projet dans la stratégie de mobilité durable de la Métropole.

- Voies réservées (VRTC) et mobilités douces : Le projet contribue aux mobilités durables en intégrant des Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC) sur son linéaire, ainsi que des surlargeurs sur les ouvrages d'art pour les mobilités douces et des pistes cyclables le long des contre-allées dans la zone de la Condamine.
- PDM 2032 : Le projet est jugé indispensable par la Métropole pour atteindre les objectifs de réduction de la part de la voiture individuelle dans le cadre du PDM 2032.
- Alternatives au "boulevard urbain" (AU 70) : L'État a produit une étude comparative des référentiels VSA 90 (vitesse autoroutière 90 km/h) et AU 70 (boulevard urbain). Cette étude conclut que le référentiel AU 70 induirait une plus grande largeur de plateforme pour les transports en commun et ne réduirait pas significativement les impacts, tout en présentant un bilan socio-économique moins favorable.

5/ Sur le financement et la transparence

Le MOA justifie le coût et la méthode de financement.

- Coût du projet : Le coût a été arrêté à 270 millions d'euros HT (valeur 2021), soit 258,8 millions d'euros HT (valeur septembre 2018), validé par un décret en 2022.
- Financement : Le financement est assuré par un surpéage prélevé par ASF sur l'A9 et n'utilise pas de fonds publics. Réglementairement, ce financement ne peut être utilisé pour financer des projets sans lien avec les concessions autoroutières, ce qui exclut les projets de transports en commun ou de mobilités douces de la Métropole.
- Rôle d'ASF/Vinci : L'intervention d'ASF, en tant que Maître d'ouvrage, a été sollicitée par l'État pour assurer le financement, la construction et l'exploitation. Ce rôle est encadré par un avenant au contrat de concession entre l'État et ASF, qui est public.
- Processus démocratique : Le projet est connu du public depuis des années (trois phases de concertation : 2004, 2006, 2016, et une enquête DUP en 2020). La tenue de l'enquête publique environnementale en été (du 28 juillet au 29 août 2025) est conforme aux exigences réglementaires et n'a pas nui à la participation, qui s'est avérée exceptionnelle.

6/ Sur les nuisances du chantier

ASF s'engage à minimiser l'impact des travaux.

- Interruption du Tramway Ligne 2 : La coupure du tramway entre Saint-Jean-le-Sec et Sabines ne pourra être inférieure à un an. ASF assure que la durée sera optimisée et qu'un service de remplacement (navettes assurées par la Métropole 3M) sera mis en place, accessible aux personnes en situation de handicap et personnes âgées.
- Gestion des nuisances : Un dossier réglementaire de "bruit de chantier" sera réalisé pour encadrer les conditions de travaux sous contrôle préfectoral, y compris pour les travaux nocturnes justifiés par la nécessité de réduire l'impact sur le trafic. Le MOA a intégré des mesures obligatoires pour la prévention des risques de pollution en phase travaux

Commentaire de la commission d'enquête publique.

La Commission d'enquête publique a analysé les très nombreuses contributions du public (5 260 contributions déposées) et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage remis le 22 septembre 2025. Ses commentaires se concentrent sur la maîtrise des impacts du projet par le maître d'ouvrage, ASF, dans le cadre réglementaire fixé par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de 2021, modifié par l'arrêté ministériel du 14 octobre 2024.

1. Contexte du projet et légalité.

- Cadre réglementaire : La Commission rappelle que l'objet de l'enquête n'est pas de remettre en cause l'utilité publique du Contournement Ouest de Montpellier (COM) (déclarée en septembre 2021), mais d'évaluer et d'encadrer les incidences du projet sur l'environnement et de fixer les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.
- Participation publique : Malgré la tenue de l'enquête publique environnementale pendant la période estivale (du 28 juillet au 29 août 2025), la Commission constate que cela n'a pas nui à l'expression du public. La participation a été jugée exceptionnelle (5 260 observations).
- Coût du projet : Le coût du projet, actualisé et validé par décret en 2022, s'élève à 258,8 millions d'euros HT (valeur septembre 2018). Le financement est assuré par un sur-péage prélevé par ASF sur l'A9 et ne peut réglementairement pas être utilisé pour d'autres projets de mobilité (tels que les transports en commun de la Métropole).
- Transparence : L'intervention d'ASF, sollicitée par l'État pour le financement, la construction et l'exploitation, est encadrée par un avenant public au contrat de concession.

2. Impact environnemental et biodiversité maîtrisés.

- Bilan environnemental : Le bilan environnemental global est jugé maîtrisé et compensé.
- Artificialisation et ZAN : La Commission note que le projet artificialise environ 40 hectares (et non 77 ha, qui correspond à l'emprise totale). Le COM est classé Projet d'Envergure Nationale et Européenne (PENE) et est donc non soumis aux limitations locales d'artificialisation.
- Compensation des sols : ASF s'engage à désartificialiser volontairement 4 hectares.
- Biodiversité : L'aire d'étude est principalement composée de zones agricoles en déprise. Seule la vallée de la Mosson présente un enjeu écologique sensible, qui est protégé par un viaduc de près de 280 mètres pour éviter une rupture de continuité écologique.
- Compensations écologiques : Le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) a émis un avis favorable sous conditions, qui ont été levées par ASF et le CEN Occitanie en proposant 16 sites compensatoires et 4 hectares de désartificialisation. La DREAL a validé ce dispositif en août 2025.

3. Efficacité du trafic et émissions de GES.

- Trafic induit : La Commission s'appuie sur une expertise indépendante (Quinet et Gaudry) menée pour la Métropole, qui confirme la validité des prévisions de trafic et estime que le trafic induit sera limité à environ 3 000 à 5 000 véhicules par jour sur le COM. Expertise jointe en annexe.
- Gains de mobilité : Le projet génère un gain collectif substantiel de 10 000 heures de transport quotidiennes économisées à l'échelle de l'aire d'étude.
- Bilan carbone : L'évaluation socio-économique de la DUP conclut à une légère diminution des émissions de GES à l'échelle métropolitaine, grâce au délestage des axes urbains.
- Trafic de poids lourds : La Commission observe qu'il est peu probable que le COM attire significativement le trafic de transit national/international, car l'itinéraire via l'A75 représente un allongement de parcours d'environ 100 km par rapport à la vallée du Rhône, et l'A75 présente des coûts d'exploitation plus élevés pour les poids lourds.

• Intégration PDM : Le projet intègre des voies réservées aux transports en commun (VRTC) et des aménagements pour les mobilités douces sur les ouvrages d'art, s'inscrivant ainsi dans le Plan de Déplacements Métropolitain (PDM 2032) de la Métropole.

4. Nuisances et santé publique.

• Acoustique : Les nuisances sonores sont considérées comme maîtrisées par l'installation de dispositifs collectifs importants : 5 200 mètres d'écrans et 1 540 mètres de merlons, complétés par l'isolation de 36 façades. Le projet respecte la réglementation.

• Qualité de l'air : L'étude air-santé démontre un bilan globalement positif sur la santé publique, car le déplacement des flux vers une zone moins dense et la fluidification du trafic compensent l'augmentation locale des émissions sur le COM. Les établissements sensibles proches présentent une absence de risque sanitaire car l'ensemble des quotients de danger est inférieur à 1.

• Alternatives techniques : L'étude comparative des référentiels VSA 90 (choix du projet) et AU 70 (boulevard urbain) a montré que l'option AU 70 nécessiterait une plateforme plus large pour les transports en commun, augmentant potentiellement les impacts fonciers au lieu de les réduire.

• Urbanisation : La Commission rappelle que l'étalement urbain ne résulte pas du projet de COM, mais des décisions politiques d'urbanisme (PLUi-C).

5. Nuisances de chantier.

• Interruption du tramway Ligne 2 : La commission prend acte de l'inquiétude publique concernant la coupure de la ligne 2 du tramway, mais note que le maître d'ouvrage et la TaM s'engagent à en amortir les impacts (sur une durée inférieure à un an) et qu'un service de navettes de remplacement sera mis en place par la Métropole (3M).

• Gestion des travaux : Un dossier réglementaire de « bruit de chantier » encadrera les conditions de réalisation des travaux sous contrôle préfectoral, y compris la nécessité de travaux nocturnes. Un contrôle extérieur garantira la bonne application des mesures relatives à la prévention des risques de pollution en phase travaux.

En conclusion, la commission constate que le projet du COM respecte les standards environnementaux actuels, que ses impacts écologiques et sociaux sont maîtrisés et qu'ils sont compensés par ASF dans le cadre des exigences de l'autorisation environnementale.

6. CONTRIBUTIONS DOCUMENTEES DU PUBLIC.

Quelques contributions soutiennent fermement le COM, le jugeant essentiel pour désengorger la métropole et soulignant les mesures environnementales compensatoires intégrées.

Cependant, la majorité des observations documentées du public, souvent inspirées par les associations AutreCOM et Saint Jean de Védas Environnement, expriment une opposition catégorique, citant des impacts négatifs majeurs sur le climat, la biodiversité et l'artificialisation des sols, et remettant en question l'efficacité du projet face à la congestion et au trafic induit.

Le maître d'ouvrage, ASF, répond systématiquement aux critiques en réaffirmant l'application des mesures "éviter-réduire-compenser" (ERC) et en s'appuyant sur des expertises pour minimiser l'impact, notamment en ce qui concerne l'hydrologie, les espèces protégées comme la loutre d'Europe, et l'absence de trafic induit significatif.

6.1. Contributions favorables.

Les observations documentées des contributeurs qui se sont exprimés en faveur du projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM) soulignent principalement les bénéfices suivants pour la métropole et ses résidents :

Utilité générale et fluidification du trafic.

Les partisans du COM considèrent ce projet comme essentiel pour la métropole de Montpellier et ses environs. Il est présenté comme une solution indispensable visant à résoudre les problèmes existants de :

- Congestion du trafic.
- Pollution et bruit.
- Insécurité routière.

Le COM est conçu pour fluidifier la circulation en recentrant les flux sur une infrastructure adaptée, tout en facilitant le trafic.

Avantages sociaux et locaux.

Le projet apporterait une amélioration significative de la qualité de vie des habitants du secteur Ouest :

- Il contribuerait à la pacification des communes adjacentes en réduisant les embouteillages, la pollution et le bruit pour les résidents locaux.
- Il vise à améliorer la sécurité routière et à stimuler le développement économique local.
- Le COM est vu comme une infrastructure structurante et moderne pour l'avenir de la métropole, conciliant efficacité et sécurité.

Compatibilité environnementale et mesures spécifiques.

Les contributions favorables soutiennent que le projet est conçu pour minimiser les impacts et intégrer des mesures positives :

- Le COM est défendu comme étant compatible avec les objectifs climatiques.
- Les impacts environnementaux sont considérés comme minimaux et sont compensés.
- Le projet prévoit des mesures pour la protection de la faune et de la flore, telles que des clôtures, des passages pour animaux, et la plantation de nouveaux arbres.
- Il est perçu comme une opportunité de réhabiliter la Mosson, actuellement dégradée (transformée en décharge sauvage), et de restaurer les zones humides.
- Des aménagements spécifiques sont mis en avant, comme des viaducs et des bassins de dépollution, qui sont censés améliorer la gestion de l'eau et renforcer la protection environnementale.
- Le projet intègre une stratégie multimodale qui favorise également les mobilités douces et les transports en commun.

Commentaire de la commission d'enquête publique.

La commission relève que ces observations favorables présentent le COM comme une solution nécessaire, moderne et structurante, qui permettra de résoudre des problèmes de congestion et d'améliorer la qualité de vie, tout en intégrant des mesures de protection environnementale et de développement durable.

6.2. Contributions défavorables.

Les observations et critiques formulées par les contributeurs défavorables au projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM) s'articulent autour de préoccupations majeures concernant l'environnement, le climat, la santé publique et l'efficacité à long terme du projet.

Plusieurs de ces contributions documentées sont fortement inspirées de l'avis détaillé déposé par l'association AutreCom.

1/ Incompatibilité climatique et inefficacité du trafic.

Les opposants estiment que le projet COM, en particulier dans sa version autoroutière, est incompatible avec les engagements climatiques de la France et les objectifs de neutralité carbone.

- Augmentation des émissions : Le projet est critiqué pour son augmentation significative des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de CO₂, ainsi que des polluants atmosphériques.
- Modèle dépassé et dépendance : Le COM est jugé basé sur un modèle de mobilité dépassé qui favorise la voiture individuelle au détriment des transports collectifs et renforce la dépendance au pétrole.
- Trafic induit et congestion : Le projet est considéré comme inefficace et inutile, incapable de réduire la congestion routière. Les opposants soulignent que l'augmentation de la capacité routière entraînera un phénomène de trafic induit, ce qui rétablira les bouchons à long terme et aggravera les nuisances.
- Favorisation du transit : L'opposition s'inquiète du fait que la continuité autoroutière A75-A9 encouragerait le transit de poids lourds à travers la Métropole.

2/ Impacts environnementaux et destruction de la biodiversité.

C'est l'axe de critique le plus fréquent et le plus détaillé :

- Artificialisation des sols : Le projet est dénoncé pour l'artificialisation massive des sols et la perte irréversible de 77 hectares d'espaces naturels et agricoles, impactant directement douze exploitations agricoles.
- Destruction de la biodiversité : Les critiques mentionnent la destruction d'habitats d'espèces protégées et menacées (insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères), y compris des espèces spécifiques comme la Loutre d'Europe, l'Outarde canepetière, ou la Pie-grièche à tête rousse.
- Fragmentation écologique : Le COM entraînerait une fragmentation des habitats et des populations d'espèces déjà encadrées par l'urbanisation.
- Insuffisance des mesures ERC : Les mesures d'atténuation et de compensation écologiques sont jugées insuffisantes, inefficaces ou basées sur des inventaires incomplets ou obsolètes.
- Hydraulique : Des doutes sont émis quant à la bonne gestion des eaux et au risque d'augmentation du ruissellement et d'inondations, ainsi qu'à la prise en compte de l'intensification des pluies liée au changement climatique.

3/ Nuisances sanitaires et sociales.

Le projet est accusé d'avoir des conséquences négatives sur la santé des résidents :

- Pollution de l'air : Le COM dégraderait la qualité de l'air, avec un déplacement du risque sanitaire et des concentrations de polluants (NO₂, particules fines) du centre-ville vers les zones périphériques et à proximité d'établissements sensibles (écoles).

- Nuisances sonores : Augmentation des nuisances sonores.
- Critique des études sanitaires : L'évaluation du risque sanitaire est critiquée pour être calculée sur une période trop courte, omettant l'effet cumulatif d'exposition pour les résidents de longue date, et pour ignorer l'effet combiné de centaines de polluants.

4/ Critique des études et des alternatives.

L'opposition remet en question la transparence et la légitimité du projet :

- Lacunes du dossier : Le dossier d'autorisation environnementale présenterait de graves lacunes, avec des données obsolètes, des incohérences de coûts/énergie, et un manque de détails.
- Absence d'alternatives : Les alternatives réalistes, notamment le développement des transports en commun (TC) et des pistes cyclables, n'auraient pas été sérieusement étudiées. Ronan Perez critique par exemple la section de 10 voies, la jugeant surdimensionnée, et milite pour que le COM devienne un boulevard urbain limité à 70 km/h.
- Problèmes de transparence : Des préoccupations sont soulevées concernant l'indépendance des études écologiques et la non-prise en compte de toutes les critiques importantes soulevées par l'Autorité environnementale

6.3. Réponses du maître d'ouvrage, ASF.

Les réponses du Maître d'Ouvrage (Autoroutes du Sud de la France, ASF) aux contributions documentées du public, en particulier celles qui sont défavorables au projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM), justifient l'utilité, la légalité, et la conformité environnementale du projet.

Assez souvent, certaines des réponses du maître d'ouvrage sont des renvois aux réponses apportées aux contributions de l'association AutreCOM.

1/ Trafic et efficacité (Trafic Induit).

ASF réfute l'argument selon lequel le COM engendrera un trafic induit significatif ou qu'il sera inefficace à long terme :

- Avantages de temps de parcours : Le projet est conçu pour améliorer globalement les déplacements dans la banlieue ouest et décharger les axes pénétrants de Montpellier, ce qui se traduirait par une réduction globale du temps passé en véhicule de près de 10 000 heures par jour dans l'aire d'étude.
- Inversion du trafic induit : ASF soutient que, dans le contexte actuel de forte congestion, les résidents sont contraints de parcourir des distances plus longues sur l'A709 ou l'A750 pour trouver des itinéraires plus rapides que ceux existants près du centre (e.g., Juvignac vers Gignac plus rapide que Juvignac vers La Lauze). Le COM permettra aux usagers d'accéder plus rapidement à ce qui se trouve au plus près.
- Validation par expertise : Un rapport d'expertise mené par Émile Quinet et Marc Gaudry pour Montpellier Méditerranée Métropole a confirmé la validité des prévisions de trafic d'ASF. Ce rapport conclut que le trafic induit potentiel est modeste (environ 3 000 à 5 000 véhicules par jour), ce qui correspond à la précision de l'étude de trafic.

2/ Hydrologie et gestion des eaux.

ASF assure que le projet intègre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) pour protéger le cycle de l'eau et prévenir les inondations :

- Gestion des eaux de ruissellement : Le COM prévoit des bassins d'assainissement pour collecter, traiter et rejeter les eaux de ruissellement à débit maîtrisé. Ces bassins seront dimensionnés pour une pluie centennale. Cela représente une amélioration significative par rapport aux voiries existantes (RM132, RM132e2, RM612) qui ne possèdent aucun bassin d'assainissement.
- Franchissements : Le franchissement de la Mosson s'effectue par un viaduc, ce qui permet d'éviter le lit mineur et de maintenir la continuité de la ripisylve.

- Rieu Coulon : Le projet améliore la situation en rouvrant partiellement le lit majeur du Rieu Coulon (sur 47 m) et en restaurant la zone d'expansion de crues, ainsi qu'en raccourcissant un ouvrage hydraulique existant.
- Intensification des pluies : Bien que l'étude se base sur des données antérieures, ASF affirme avoir retenu la pluviométrie la plus pénalisante pour le dimensionnement des ouvrages.

3/ Impacts sur l'environnement et la biodiversité.

ASF détaille les mesures spécifiques d'ERC et justifie les inventaires réalisés :

- Loutre d'Europe : La perturbation de l'habitat sera limitée en phase chantier par l'évitement du lit mineur et l'absence de travaux de nuit lors des fondations. En phase d'exploitation, le risque de collision sera supprimé grâce au viaduc et aux clôtures spécifiques renforcées à mailles fines pour la petite faune.
- Outarde canepetière / Pie-grièche : Seule une présence ponctuelle de l'Outarde est avérée (pas de nidification). L'impact sur la Pie-grièche à tête rousse (espèce migratrice ponctuelle) est jugé négligeable. Ces espèces bénéficieront des milieux ouverts gérés dans le cadre des compensations.
- Chiroptères (Chauves-souris) : ASF affirme avoir réalisé un effort de prospection maximal des gîtes potentiels. Le viaduc sur la Mosson, situé à une dizaine de mètres de hauteur, le maintien de la ripisylve, et la pose de filets sur le viaduc permettront de réduire fortement les risques de collision et de perturbation par rapport à la situation actuelle. Des mesures de compensation (installation de gîtes, îlots de sénescence) sont prévues.
- Pollinisateurs/Odonates : Aucune espèce protégée de pollinisateurs n'est présente dans la zone d'étude. Des mesures de gestion différenciée, de remise en état écologique et l'interdiction de produits phytosanitaires près du captage de Flès seront mises en place, conformément aux objectifs des PNA.

4/ Artificialisation et compensation.

ASF clarifie la consommation d'espace et les mesures de compensation foncière :

- Surface artificialisée : Le chiffre de 77 ha correspond à la surface totale de milieux naturels *dans l'emprise* du projet (incluant talus et délaissés végétalisés). La surface nouvellement artificialisée n'est que d'environ 40 ha (bassins et délaissés compris). De plus, 8 hectares feront l'objet d'une remise en état écologique spécifique.
- Organisme de compensation : Le Conservatoire d'Espaces Naturels (CEN) d'Occitanie, association agréée, est le partenaire pour la recherche foncière, le diagnostic agroécologique et la mise en œuvre des mesures compensatoires.
- Sites de compensation : Le projet prévoit deux restaurations importantes dans la vallée de la Mosson : la démolition d'une propriété bâtie au Campagne du Pont et le remplacement de vignes par une zone humide à l'Engarran. Ces mesures visent à améliorer la qualité écologique de la vallée.

5/ Santé publique et qualité de l'air.

- ASF admet un déplacement de la pollution mais assure une amélioration globale et l'absence de risque sanitaire grave :
- Concentrations de polluants : L'étude Air et Santé montre une augmentation locale des concentrations en polluants (NO₂, particules fines) à proximité du tracé due à l'augmentation du trafic. Cependant, les concentrations près du COM ne deviendront pas supérieures à celles du centre de Montpellier.
- Bilan Métropolitain : Le bilan global au niveau de la Métropole indique une diminution des émissions de polluants.
- Absence de risque sanitaire aigu : L'étude conclut à l'absence de risque sanitaire lié aux substances à effet de seuil (Quotients de Danger inférieurs à 1), y compris pour les établissements sensibles proches du tracé. L'étude montre que le projet entraîne une très faible diminution des Excès de Risque Individuel (ERI), bien que ceux-ci restent supérieurs au seuil de vigilance, ce qui serait également le cas sans le projet.

6. Nature du projet et DUP.

ASF rappelle que le périmètre et la nature du projet sont largement contraints par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) :

- Statut du projet : Les grandes caractéristiques du COM ont été figées par l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique du 2 septembre 2021. Le Maître d'Ouvrage (ASF) ne remet pas en question les décisions prises lors de la DUP.
- Voies réservées : Le projet est une infrastructure à 2x2 voies dont la bande d'arrêt d'urgence est élargie pour permettre le passage des transports en commun (VRTC). L'aménagement des VRTC se fait conformément aux guides techniques du CEREMA et est un modèle éprouvé sur le réseau national. La définition et l'exploitation de l'offre de transport (BHNS ou CHNS) relèvent de l'Autorité Organisatrice des Mobilités (Métropole).
- Absence d'alternatives : Les solutions alternatives (transports en commun) relèvent du Plan de Déplacement Métropolitain (PDM), dont la réalisation du COM est jugée un préalable indispensable à la mise en œuvre de la politique globale de réduction des capacités viaires en zone urbaine

Commentaire de la commission d'enquête publique.

La Commission d'enquête publique prend note des contributions défavorables à la demande d'autorisation environnementale et elle considère que concernant :

1/ La nature du projet et les critiques d'urbanisation :

- La géométrie et le tracé du projet sont acquis depuis la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) ;
- Le droit à construire ne résulte pas du projet de COM, mais des décisions politiques prises dans le cadre du PLUi-C ;
- Le PLUi-C, récemment adopté, a déjà largement réduit les possibilités d'urbanisation dans les communes riveraines du COM.

2/ L'efficacité du trafic et la circulation induite :

- L'expertise Quinet, réalisée à la demande de Montpellier Méditerranée Métropole, confirme la validité des prévisions de trafic (voir annexe 8) ;
- Cette expertise conclut également à l'absence de trafic induit significatif sur ce tronçon de 6 km ;
- L'aménagement des voies réservées aux transports collectifs (VRTC) est réalisé conformément au guide technique du CEREMA. L'offre de transport collectif relève cependant de la Métropole, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités.

3/ Les impacts sur la biodiversité et l'environnement :

- Concernant la Loutre d'Europe, le risque de collision est écarté grâce au viaduc qui enjambe le lit majeur et aux clôtures spécifiques installées sur les bretelles. Un risque de perturbation demeure toutefois en phase chantier, nécessitant la mise en place de procédures adaptées (travaux exécutés en diurne) ;
- Seule une présence ponctuelle de l'Outarde canepetière est avérée, mais cette espèce bénéficiera des sites de compensation. L'impact sur la Pie-grièche à tête rousse, présente ponctuellement, est négligeable ;
- Le projet prend en compte l'enjeu fort représenté par la faune en général en appliquant les mesures d'Éviter, Réduire, Compenser (ERC). Le risque de collision pour la faune sera amélioré par la mise en place de protections adaptées ;
- Le CEN Occitanie et le bureau d'étude ECO-MED ont travaillé de concert pour juger de la pertinence des terrains alloués à la compensation. La DREAL et le CNPN ont entériné le calcul du besoin compensatoire concernant les espèces aquatiques (odonates, loutre d'Europe).

4/ L'hydrologie et la gestion des eaux.

Les mesures du Maître d'Ouvrage sont conformes aux objectifs de protection hydraulique :

- Les mesures ERC relatives au volet hydraulique sont appliquées ;

- L'aménagement du projet est favorable sur le Rieu Coulon, notamment grâce à la réouverture du lit majeur sur 47 m, à la restauration de la ZEC (Zone d'Expansion de Crue), et à la restauration des EMBF fonctionnels ;
- Le risque d'inondation n'est pas aggravé, car le COM s'implante sur une voirie déjà existante ;
- Pour le dimensionnement des ouvrages, la pluviométrie la plus pénalisante a été retenue ;
- Les bassins de rétention sont calibrés pour une pluie centennale, ce qui permet de stocker les pluies dues aux épisodes méditerranéens ou cévenols ;
- L'entretien des bassins prévoit un curage régulier pour permettre la décantation des polluants, préservant ainsi les eaux des captages, notamment celui du Flès.

5/ La santé publique et l'artificialisation.

- Le projet entraîne une très faible diminution des ERI (Excès de Risque Individuel). L'ensemble des quotients de danger est inférieur à 1, traduisant l'absence de risque sanitaire lié aux substances à effet de seuil, notamment à proximité des établissements sensibles ;
- Globalement, au niveau de la Métropole, les émissions de polluants diminueront, bien que l'augmentation soit localisée sur le tracé et à proximité immédiate du COM ;
- Les parcelles concernées par l'artificialisation sont strictement nécessaires à la réalisation du COM.

7. CONTRIBUTIONS DES ASSOCIATIONS.

Les associations, telles qu'AutreCOM et Saint-Jean-Environnement, remettent en question l'utilité publique du projet, notamment les impacts environnementaux (pollution de l'air, bruit, biodiversité, artificialisation des sols) et les aspects socio-économiques (trafic induit, gains de temps, financement par sur-péage).

Les autres associations, défavorables au projet de COM, reprennent dans l'ensemble les critiques avancées par AutreCOM.

7.1. Principales critiques développées par AutreCOM.

Les principales critiques de l'association AutreCOM concernant le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM) portent sur la nature du projet, son impact sur le trafic, les lacunes environnementales et les procédures d'évaluation.

1/ Critique de la conception et des alternatives :

- Vitesse et alternative à 70 km/h (AU 70) : AutreCOM critique le fait qu'aucune étude sérieuse basée sur une alternative à une vitesse maximale de 70 km/h (référentiel AU 70) n'a été présentée au public ni réellement prise en compte par le porteur du projet. L'association juge cette lacune préjudiciable à un véritable débat démocratique ;
- Solution alternative : AutreCOM propose des aménagements alternatifs visant à favoriser la circulation locale et le report vers les modes alternatifs (transports en commun, équipements cyclables, covoiturage), tout en évitant de générer du trafic de transit de poids-lourds ;
- Échangeur Nord surdimensionné : L'association demande le maintien de l'échangeur Nord dans son état actuel, arguant que le nouvel ouvrage beaucoup plus important prévu par le COM ne résoudrait en rien les difficultés de circulation locales. Cet ouvrage impacterait inutilement la ripisylve, les berges de la Mosson et une zone de vignobles de grande qualité (Domaine de l'Engarran).

2/ Trafic, Congestion et Efficacité :

- Trafic induit : La critique majeure est que le dossier n'a pas pris en compte le trafic induit, dont l'existence est pourtant reconnue dans le milieu scientifique. AutreCOM affirme que ce phénomène annulerait rapidement les gains de temps supposés par le projet, déconstruisant la valorisation économique du COM.
- Impact climatique du trafic induit : Citant l'analyse des Shifters, AutreCOM estime que le trafic induit sur le COM émettrait entre 269 000 et 460 000 tonnes de CO₂ dans l'atmosphère entre 2028 et 2048. L'association demande à ce que des simulations intégrant le trafic induit soient présentées.
- Accroissement du trafic poids-lourds : AutreCOM craint que la continuité autoroutière A75 – A9 ne crée un nouvel itinéraire attractif pour le transport routier de « Grande Logistique ». Ce trafic additionnel traverserait l'A709 (boulevard de desserte urbaine), en contradiction avec la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du dédoublement de l'A9.
- Saturation de l'A709 : L'association alerte sur le fait que le COM déverserait 15 000 à 20 000 véhicules additionnels dans chaque sens sur l'A709, créant de nouveaux bouchons et annulant les gains de temps escomptés.

3/ Impacts environnementaux et sociaux :

- Artificialisation des sols et ZAN : Le projet induit une importante artificialisation, supprimant définitivement 77 hectares d'espaces naturels, forestiers et agricoles. L'association déplore l'absence de réflexion sérieuse pour inscrire le projet dans l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN).
- Pollution de l'air : AutreCOM observe une contradiction dans les simulations de CO₂ (une augmentation des émissions est indiquée dans les nouveaux calculs). L'association affirme que le COM ne résout pas la pollution, mais la déplace vers des zones habitées de l'ouest Montpellierain (avec des augmentations de concentrations pour les riverains).
- Nuisances sonores : Les modélisations acoustiques pourraient être sous-estimées car elles ne prennent pas en compte le trafic induit. De plus, 113 bâtiments dépasseront les seuils sonores, et les protections individuelles (changement de fenêtre) n'offriront pas de protection pour les espaces extérieurs (terrasses, jardins).

- Refus de limitation de vitesse : L'association dénonce le refus du maître d'œuvre d'étendre la limitation de vitesse à 70 km/h comme mesure de réduction de la pollution de l'air, ce choix étant privilégié au détriment des mesures de réduction.

4/ Procédures et Évaluation :

- Évaluation socio-économique (ESE) obsolète : L'ESE (datée de 2019) n'a pas été mise à jour, malgré les recommandations de l'Autorité environnementale (AE). Notamment, la monétarisation des émissions de GES utilise des valeurs tutélaires jugées obsolètes, faussant grandement l'évaluation.
- Coûts sous-estimés : L'association estime que le coût réel dépasse 310 millions d'euros, alors que le budget initial de 231 M€ HT était sous-estimé.
- Urbanisation induite : AutreCOM rappelle que l'étude n'analyse pas les conséquences de l'étalement urbain à distance (favorisé par la fluidification du trafic), un point soulevé par l'AE.
- Mobilités actives et transports en commun imprécises : Le dossier manque de détails sur l'intégration des transports en commun (VRTC), ce qui a été critiqué par l'AE. L'absence de stations d'arrêt sur le COM risque de dissuader les usagers d'emprunter les transports en commun. AutreCOM note également l'absence de voie dédiée au covoiturage et craint une complication des déplacements à vélo.
- Calendrier de l'enquête : L'association déplore que l'enquête publique ait eu lieu en plein été, réduisant le temps d'analyse pour un dossier complexe, en particulier pour les volets biodiversité et compensations.

7.2. Observations des autres associations.

Les associations opposées au projet de COM reprennent et complètent les critiques développées par AutreCOM.

1/ Nature et alternatives du projet :

- Projet surdimensionné : De nombreuses associations, telles que Saint-Jean Environnement (SJE), et le Groupe Citoyens Védasiens 2026 (GCV2026), critiquent le COM comme étant un projet autoroutier surdimensionné (conçu en VSA 90/110) plutôt qu'un boulevard périurbain.
- Alternatives non étudiées : Elles déplorent qu'aucune étude sérieuse sur une alternative à une vitesse maximale de 70 km/h (référentiel AU 70) n'ait été présentée au public ni réellement prise en compte, privant les citoyens d'un vrai débat démocratique. L'alternative proposée par AutreCOM visait à favoriser la circulation locale et les modes alternatifs, sans générer de trafic de transit de poids-lourds.

2/ Trafic, Congestion et Objectifs :

- Trafic induit : La critique la plus récurrente est que le dossier n'a pas pris en compte le trafic induit. Ce phénomène, largement reconnu dans le milieu scientifique, ferait en sorte que les gains de temps seraient rapidement annulés par un retour à la congestion. Les Shifters ont estimé que le trafic induit sur le COM émettrait entre 269 000 et 460 000 tonnes de CO₂ entre 2028 et 2048.
- Accroissement du trafic de poids-lourds : Les associations craignent que la continuité autoroutière A75 – A9 offerte par le COM ne crée un nouvel itinéraire attractif pour le transport routier de « Grande Logistique ». Ce trafic additionnel traverserait alors la Métropole sur l'A709, en contradiction avec la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du dédoublement de l'A9.
- Non-réponse aux objectifs : Le projet risquerait de causer des impacts majeurs sans que les bénéfices (contenir la circulation périurbaine et valoriser l'accès au réseau multimodal) ne soient suffisamment démontrés. Le double objectif du projet fragiliserait sa justification, selon le CNPN (Conseil National de Protection de la Nature).

3/ Impacts environnementaux et sanitaires :

- Pollution de l'air : Les associations notent des contradictions dans les simulations de CO₂ (une augmentation des émissions est même indiquée dans les nouveaux calculs du dossier d'enquête environnementale, à l'inverse des premières simulations lors de la DUP). Elles affirment que le COM ne résout pas la pollution, mais la déplace vers des zones habitées de l'ouest Montpelliérain.

- Biodiversité et artificialisation : Le projet induit une importante artificialisation, supprimant définitivement 77 hectares d'espaces naturels, forestiers et agricoles. Il contredit l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN).
- Destruction d'habitats : Les associations (comme Groupe Naturaliste Loutres Mosson) soulignent l'impact sur des espèces protégées comme la Loutre d'Europe (*Lutra lutra*), avec la destruction de 2,63 hectares d'habitat favorable et des risques de collision ou de dérangement. Elles critiquent l'insuffisance des relevés floristiques et des mesures compensatoires proposées.
- Nuisances sonores : Le projet risque d'entraîner des dépassements des seuils sonores pour 113 bâtiments. Les modélisations acoustiques sont jugées potentiellement sous-estimées car elles ne prennent pas en compte le trafic induit.

4/ Procédures et évaluation :

- Évaluation socio-économique (ESE) : L'ESE (datée de 2019) n'a pas été mise à jour malgré les recommandations de l'Autorité environnementale (AE), notamment concernant la monétarisation des émissions de gaz à effet de serre (valeurs tutélaires obsolètes).
- Mobilités et transports en Commun (TC) : L'intégration des TC (Bus à Haut Niveau de Service ou BHNS) est jugée imprécise. L'AE elle-même a critiqué le manque de détails sur l'usage et l'impact des voies réservées aux transports en commun (VRTC). L'absence de stations d'arrêt sur le COM risque de dissuader le report modal.
- Urbanisation induite : Les conséquences de l'étalement urbain à distance, qui pourrait être favorisé par la fluidification du trafic, n'ont pas été analysées par le maître d'ouvrage.
- Communication et calendrier : Les associations dénoncent une enquête publique lancée en plein été, réduisant le temps d'analyse d'un dossier complexe, et critiquent la communication de Vinci-ASF, qu'elles jugent excessivement publicitaire et biaisée.

7.3. Réponses du maître d'ouvrage.

ASF en tant que maître d'ouvrage délégué, a répondu aux critiques des associations en s'appuyant principalement sur le respect des décisions antérieures (Déclaration d'Utilité Publique) et sur des données techniques visant à justifier la conception et les impacts limités du projet.

1/ Fondement du projet et alternatives (Vitesse et conception) :

- ASF rappelle que le Contournement Ouest de Montpellier (COM) a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) par arrêté préfectoral du 2 septembre 2021 ;
- Référentiel de Conception (VSA 90 vs AU 70) : Il n'appartient pas à ASF, dans le cadre de l'enquête actuelle relative à l'autorisation environnementale, de remettre en question les choix de référentiel de conception et de vitesse de circulation figés par la DUP ;
- Étude AU 70 : Une étude comparative des référentiels VSA 90 et AU 70 (vitesse limitée à 70 km/h) a été réalisée par l'État. Cette étude conclut que les différences de conception entre les deux référentiels sont limitées. De plus, l'insertion des transports en commun sur une chaussée conçue selon le référentiel AU 70 exigerait la création d'un site unidirectionnel latéral séparé, ce qui induirait une largeur de plateforme plus importante, allant à l'encontre d'une réduction des impacts fonciers ;
- Vitesse et Attractivité : ASF refuse l'extension de la limitation de vitesse à 70 km/h sur l'ensemble du tracé, car cela risquerait de compromettre l'attractivité du COM et, par conséquent, les objectifs fixés par la DUP (notamment le délestage des axes urbains congestionnés).

2/ Trafic et Congestion :

- Accroissement du trafic poids-lourds (PL) : ASF conteste la crainte que le COM n'attire un important trafic de « Grande Logistique » entre le Nord et la Méditerranée via l'A75. L'axe A75 est environ 100 km plus long que celui de la Vallée du Rhône et présente des coûts d'exploitation plus élevés pour les véhicules lourds (topographie difficile, viabilité hivernale). Les flux de PL existants entre les régions Normandie et Provence-Alpes-Côte d'Azur ne représentent qu'environ 50 PL par jour, 2 sens confondus, loin des 12 000 PL/jour retirés de l'A709 lors du déplacement de l'A9 ;

- Trafic induit : ASF maintient que la quantification du trafic induit est un exercice complexe et non scientifiquement cadré. Le projet de COM est perçu comme une exception, car il permet aux habitants d'accéder plus rapidement à des opportunités plus proches, alors que la congestion actuelle les pousse à se déplacer plus loin ;
- Validation externe du trafic : Un rapport d'expertise commandé par la Métropole à Émile Quinet et Marc Gaudry, experts en économie des transports, conclut que l'absence de calcul spécifique du trafic induit n'invalide pas les prévisions de trafic. Ce rapport estime que le trafic induit devrait être limité à environ 3 000 à 5 000 véhicules par jour, ce qui correspond à la précision de l'étude de trafic ;
- Mise à jour des études de trafic : ASF a fait réaliser de nouvelles études de trafic en 2022 par Trafalgare, lesquelles ont confirmé la pertinence des valeurs initiales (estimations de trafic sur l'itinéraire sans projet et sur le COM, ainsi que les reports de trafic).

3/ Impacts Environnementaux et qualité de l'air :

- GES (CO2) et contradictions : ASF explique les différences entre les calculs de GES initiaux et les nouveaux chiffres (indiquant une augmentation) par l'utilisation de périmètres d'étude différents. L'évaluation socio-économique (DUP) utilisait un périmètre plus large intégrant les bénéfices globaux de la réduction de la congestion. ASF rappelle que le COM vise à réduire les congestions qui dégradent la qualité de l'air et que le projet présente un bilan global positif en termes de qualité de l'air à l'échelle métropolitaine ;
- Pollution de l'air et déplacement des nuisances : L'étude Air et Santé conclut à une diminution de l'exposition des populations à l'échelle métropolitaine (mesurée par l'Indice Pollution Population ou IPP) car le trafic est reporté loin des zones densément habitées (comme l'Avenue de la Liberté). Les augmentations de concentration observées localement près du COM sont jugées très inférieures à la réduction attendue grâce à l'amélioration des motorisations du parc automobile (Euro 6/VI, électrification) d'ici 2049 ;
- Solutions techniques (Air) : ASF confirme l'efficacité des mesures réductrices comme les merlons végétalisés et les protections phoniques pour limiter la dispersion des polluants, bien que ces effets ne puissent être pris en compte dans les logiciels de modélisation standards. Des études de terrain confirment leur efficacité, avec une chute rapide des concentrations de polluants derrière ces protections ;

4/ Biodiversité, artificialisation et compensations :

- Viaduc de la Mosson : Le franchissement de la vallée de la Mosson est réalisé par un viaduc de près de 280 mètres, évitant le lit mineur du cours d'eau, ce qui permet de préserver la continuité écologique de la Mosson et de réduire l'impact sur la ripisylve ;
- Loutre d'Europe : Le projet intègre des mesures spécifiques : le franchissement en viaduc et des clôtures spécifiques à mailles fines le long des bretelles élimineront le risque de collision en phase d'exploitation. La dérogation concerne uniquement la perturbation limitée d'individus pendant la phase chantier ;
- Artificialisation (ZAN) : Le COM, en tant que projet d'envergure nationale/européenne (inscrit sur une liste nationale en 2024), n'est pas soumis au décompte régional du ZAN (Zéro Artificialisation Nette). Néanmoins, ASF a mis en œuvre la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser) et a proposé un effort supplémentaire de désartificialisation d'environ 4 ha en réponse aux recommandations du CNPN ;
- Mesures compensatoires : Les compensations écologiques (282 hectares sécurisés pour 77 hectares impactés) ont été jugées globalement appropriées par le CNPN. Suite aux recommandations, ASF a privilégié 16 sites compensatoires sous la gestion du Conservatoire d'Espaces Naturels (CEN) Occitanie, assurant ainsi leur pérennité à long terme (terrains inaliénables).

5/ Mobilités et transports en commun (TC) :

- Voies réservées aux TC (VRTC) : L'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) pour accueillir les VRTC fait partie intégrante du projet de la DUP et est un préalable indispensable à la mise en œuvre du Plan des Mobilités (PDM 2032) de la Métropole, visant à réduire la capacité viaire en zone urbaine ;
- Stations d'arrêt : L'absence de stations d'arrêt sur le COM est justifiée par le fait que le projet vise à favoriser la multimodalité en périphérie (desserte des lignes de TC ou des parkings relais situés près des carrefours de raccordements) et qu'aucun arrêt en ligne n'a été demandé par les autorités organisatrices de mobilité ;

- Modes doux : Le projet améliore la circulation des modes actifs (piétons, cycles) à Saint-Jean-de-Védas, notamment grâce à l'intégration de surlargeurs et de pistes cyclables dédiées sur les ouvrages de franchissement et le long des contre-allées, en concertation avec la Métropole.

6. Procédures et financement :

- Évaluation socio-économique (ESE) non actualisée : ASF affirme que l'actualisation de l'ESE n'était pas requise pour l'autorisation environnementale, car les incidences socio-économiques du projet avaient été complètement identifiées et appréciées lors de la DUP de 2021.
- Coût du projet : Le coût initial (237,1 millions d'euros HT, valeur 2018) a été actualisé à 270 millions d'euros HT (valeur 2021), soit 258,8 millions d'euros HT en valeur 2018. Ce montant est bien inférieur au seuil de 300 millions d'euros mentionné par certains critiques.
- Financement par sur-péage : Le financement du COM est assuré par un sur-péage prélevé par ASF sur l'A9, lequel ne peut réglementairement pas être utilisé pour financer des projets sans lien avec les concessions autoroutières (tels que les projets de tramway ou de mobilités douces de la Métropole). Ce sur-péage est de faible ampleur (10 centimes d'euros pour un trajet périurbain) et temporaire.

Commentaire de la commission d'enquête publique.

La commission d'enquête publique exprime principalement ses considérations sur la portée de l'enquête, le trafic induit, les mesures environnementales et la communication.

1/ Champ d'application de l'enquête publique (DUP).

La commission considère que :

- La majorité des critiques soulevées par les associations, notamment AutreCOM et Saint-Jean Environnement (SJE), sont étrangères à l'objet de la présente enquête publique ;
- L'enquête actuelle porte sur la demande d'autorisation environnementale (AE) et non sur une remise en cause de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de 2021 ;
- Les choix de référentiel de conception, les caractéristiques géométriques et l'emprise du COM sont considérés comme déjà validés par la DUP. Ces choix ont été validés par l'analyse de l'intégration du référentiel AU 70 dans la conception du Contournement Ouest de Montpellier, demandée par le commissaire enquêteur dans ses conclusions relatives à l'enquête publique, conduite en 2021 concernant la DUP du COM. L'étude, réalisée par SETEC, conclue que la solution VSA 90/110 à caractéristiques réduite répond au mieux à l'analyse socio-économique du COM. L'analyse de SETEC est consultable en annexe 7 ;
- Le projet soumis à l'enquête AE est conforme au projet ayant fait l'objet de la DUP ;
- Les associations semblent méconnaître l'objet de la présente enquête.

La commission souligne également l'absence d'observations sur des volets importants de l'AE, tels que les demandes de défrichement et d'abattage d'arbres d'alignement.

2/ Trafic et évaluation des impacts.

La commission observe que :

- La quantification et la mesure du trafic induit (phénomène central des critiques des associations) donnent lieu à des interprétations divergentes et des résultats très contrastés.
- Une étude d'expertise réalisée pour la métropole (MM. Quinet, Gaudry et Prager), conclut que l'impact du trafic induit est très limité (estimé entre 3 % et 10 % du trafic total du contournement, soit 1 500 à 5 000 véhicules par jour), un niveau comparable à la marge d'erreur des études de trafic.

- De nouvelles études de trafic ont été réalisées par ASF en 2022, confirmant la pertinence des données initiales.

3/ Aspects environnementaux et mobilités.

La commission note que :

- Le maître d'ouvrage confirme une diminution de l'exposition des populations à l'échelle métropolitaine ("Indice Pollution Population" en baisse), ce qui se traduit par une diminution du nombre de personnes impactées, notamment dans les zones densément peuplées comme l'avenue de la Liberté à Montpellier. Cependant, la commission remarque que les études sur la pollution atmosphérique sont sujettes à de multiples interprétations ;
- L'étude comparative (VSA 90 vs AU 70) publiée par l'État, qui conclut que les différences de conception entre les deux référentiels sont limitées et n'entraînent pas de modifications importantes des impacts, aurait pu être joint au dossier pour lever toute ambiguïté ;
- Les continuités écologiques sont maintenues et renforcées dans l'emprise du COM. Le viaduc sur la Mosson est une amélioration significative qui permet de préserver les continuités écologiques, y compris pour des espèces comme la Loutre d'Europe ;
- Les compensations environnementales sont supérieures aux exigences réglementaires. De plus, leur pérennité est assurée par leur intégration au patrimoine foncier du CEN Occitanie (Conservatoire d'Espaces Naturels), rendant les terrains inaliénables ;
- La problématique de l'urbanisation relève des communes et de leur PLU. La politique du ZAN (Zéro Artificialisation Nette) ne concerne pas le projet de COM ;
- Le Plan des Mobilités (PDM 2032) de la Métropole considère le COM comme un élément essentiel à sa réalisation et l'intégration des aménagements pour les modes doux est réalisée en concertation avec la Métropole.

4/ Procédure et communication.

La commission prend acte de la position du maître d'ouvrage (ASF) de ne pas actualiser l'étude socio-économique (datant de 2019), considérant que celle-ci a été validée lors de la DUP et que son actualisation n'est pas requise pour l'autorisation environnementale.

La commission constate qu'un large public s'est mobilisé pour participer à l'enquête publique, indépendamment de la période estivale. Elle note par ailleurs que les experts cités par les associations ont disposé de plus de 47 jours pour examiner les volets spécialisés du dossier.

Concernant certaines réponses du maître d'ouvrage sur l'Indice de Risque Individuel (ERI) et les solutions techniques pour la pollution de l'air, la commission juge les explications "très techniques" et aurait souhaité une approche "plus accessible et plus synthétique".

8. CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITÉS.

Chambres de Commerce et d'Industrie.

Les Chambres de Commerce et d'Industrie des quatre départements concernés (Tarn, Aude, Hérault et Gard) expriment leur adhésion au projet. Cette unanimité révèle l'importance stratégique du COM pour l'économie régionale. Pour la CCI du Tarn, ce contournement représente un levier essentiel pour renforcer les liens économiques avec la métropole montpelliéraine, particulièrement dans des secteurs clés comme la logistique, la santé, l'enseignement supérieur et le tourisme.

La CCI de l'Aude qualifie le projet de "structurant" et "générateur d'emplois", soulignant son potentiel en matière de développement territorial. Cette vision est partagée par la CCI de l'Hérault, qui met en évidence une réalité préoccupante : Montpellier, septième ville de France, souffre de l'absence d'une rocade complète. Cette lacune infrastructurelle, combinée à une croissance démographique soutenue, génère des congestions qui pénalisent habitants, salariés et entreprises.

La contribution de la CCI du Gard apporte une analyse particulièrement structurée du projet, articulée autour de trois dimensions complémentaires. Sur le plan économique, le COM doit favoriser la compétitivité des entreprises en fluidifiant la circulation des marchandises et en améliorant l'accessibilité. Cette infrastructure contribuera à consolider l'attractivité du tissu productif de l'ouest montpelliérain et de l'arc méditerranéen.

Enfin, sur le plan territorial, le COM répond à la nécessité d'un maillage équilibré des infrastructures entre le centre de la France et le littoral méditerranéen, accompagnant ainsi la croissance de l'Occitanie.

Transports de l'Agglomération de Montpellier (TaM).

La contribution de la TaM illustre la volonté d'intégrer le COM dans un écosystème de mobilité multimodal. Le contournement permettra aux usagers de se connecter rapidement aux équipements de transport en commun, notamment au pôle d'échange multimodal de Genneveaux, terminus de la future ligne 5 de tramway.

Cette approche intégrée se traduit concrètement par la création d'une voie spécifique pour les bus sur le COM, renforçant le maillage du réseau en reliant les lignes 2 et 5 de tramway. L'amélioration des mobilités douces, avec la création de trottoirs et pistes cyclables, témoigne d'une vision globale de la mobilité urbaine.

Commentaire de la commission d'enquête publique.

La commission relève que les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) des départements du Tarn, de l'Aude, de l'Hérault, et du Gard sont très favorables au projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM). Ces organismes considèrent le projet comme une nécessité stratégique pour l'aménagement du territoire et la compétitivité économique de l'Occitanie, visant à réduire la congestion routière et à soutenir le développement régional. La CCI de l'Hérault souligne l'absence de rocade complète à Montpellier et les conséquences négatives sur la circulation et l'environnement.

De son côté, la métropole de Montpellier Méditerranée (TaM) détaille comment le COM facilitera l'interconnexion avec son réseau de transports en commun, notamment les lignes de tramway et de BUSTRAM, tout en reconnaissant les perturbations temporaires sur la ligne 2 du tramway.

Enfin, les CCI apprécient que le projet soit entièrement financé par ASF, sans impact financier sur les collectivités locales.

9. CONTRIBUTIONS DES ÉLUS.

9.1. Élus défavorables au projet.

10 élus ont exprimé un avis défavorable au projet de Contournement Ouest de Montpellier.

- Doulain Alenka, Conseillère municipale de Montpellier, Conseillère métropolitaine.
- Manton Coralie, groupe politique "Les Écologistes".
- Reynaud Manu, Adjoint au maire de Montpellier, groupe "Écologistes pour Montpellier".
- Revol René, Maire de Grabels.
- Fiandino Franck, Adjoint au maire de Grabels, en charge de la transition écologique et des finances.
- Oziol Nathalie, Députée de l'Hérault.
- Mysona Emmanuelle, Conseillère municipale de Saint-Jean-de-Védas.
- Carrière Sylvain, Député de l'Hérault.
- Touzard Isabelle, Maire de Murviel-lès-Montpellier.

Leur opposition repose généralement sur le caractère jugé disproportionné de la liaison autoroutière, les impacts environnementaux massifs (destruction de terres naturelles et agricoles), la menace sur la santé publique, et l'idée que le projet est « inutile et inefficace » car il ne résoudra pas la congestion automobile et générera un « trafic induit ». Ils demandent souvent la révision du projet ou sa transformation en un boulevard urbain limité à 70 km/h

Ils remettent en question la pertinence du projet, ses impacts environnementaux et ses fondements techniques. Le maître d'ouvrage, répond à ces critiques en distinguant les arguments de nature politique ou idéologique de ceux nécessitant une réponse scientifique et réglementaire.

Les tableaux suivants présentent une synthèse, organisée par thèmes majeurs, des avis des élus et des réponses du maître d'ouvrage.

Nature du projet et alternatives.

CRITIQUE DES ÉLUS	REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE
Le COM est une liaison autoroutière disproportionnée, conçue par un "opérateur du tout voiture". Il est dimensionné pour une vitesse maximale de 130 km/h, ce qui est inutile pour une desserte locale.	Ces critiques sont jugées politiques ou symboliques. Le COM n'est pas conçu comme une autoroute urbaine à 130 km/h. Il répond à un cahier des charges validé lors de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP, 2021) et vise la fluidité et la sécurité sur un axe structurant.
Un autre modèle est possible : un boulevard urbain à 2x2 voies limité à 70 km/h, intégrant des voies réservées aux transports collectifs (VRTC) et des aménagements cyclables.	L'option "boulevard urbain" a été examinée et écartée avant la DUP. Elle ne permettrait pas d'absorber les flux existants et futurs, entraînant une surcharge du réseau local et une pollution accrue en milieu densément habité. Le projet COM intègre déjà des VRTC et des aménagements intermodaux.

La configuration au niveau de Saint-Jean-de-Védas prévoit jusqu'à 12 voies de circulation parallèles (en incluant les raccordements), ce qui correspond à une infrastructure autoroutière de transit.	La configuration vise à assurer la fluidité et la sécurité, intégrant des voies de délestage et des voies de bus.
---	---

Efficacité et problématique du trafic induit.

CRITIQUE DES ÉLUS	REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE
Le COM est un "projet inutile et inefficace" qui ne résoudra "RIEN aux problématiques de congestion automobile".	Les études de trafic montrent un report de flux significatif depuis l'A709 et la D132 vers le COM, avec environ 35 000 véhicules/jour attendus, dont plus de la moitié en transit. Ce report déchargera l'A709 et l'Avenue de la Liberté, où 11 000 véhicules/jour de transit sont recensés.
Le projet va générer un "trafic induit" (Induced Traffic), augmentant la circulation totale à moyen terme et aggravant la congestion. Ce phénomène est un "consensus scientifique".	L'argument du "consensus scientifique" est nuancé. Les effets de report varient fortement selon les contextes locaux (saturation initiale, transports collectifs, politiques d'accompagnement). L'étude d'impact du COM a intégré ces paramètres, et le projet vise avant tout à redistribuer le trafic existant, en particulier le trafic de transit, pour soulager les zones les plus denses.
Le COM deviendrait un "formidable aspirateur à circulation", facilitant le transit international (poids lourds) entre l'A75 et l'A9, allant à l'encontre des objectifs de transfert modal.	Les études de trafic intègrent le trafic régional, local et national, et elles montrent que les reports identifiés concernent prioritairement le trafic métropolitain et périurbain. Le COM n'est pas conçu pour capter le transit longue distance.
Le projet encouragera l'étalement urbain et la dépendance automobile.	Les documents d'urbanisme (SCoT, PLUi, SRADDET) encadrent déjà fortement l'urbanisation. Le COM est une infrastructure de desserte qui ne définit pas en soi l'évolution urbaine.

Impacts environnementaux, climatiques et sanitaires.

CRITIQUE DES ÉLUS	REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE
Le COM est une "menace écologique inacceptable", conduisant à la destruction de 77 hectares d'espaces naturels et agricoles, menaçant la biodiversité et le cycle de l'eau (infiltration des eaux de pluie). Les mesures de compensation sont un échec.	Le projet intègre des mesures de compensation écologiques supérieures aux pertes (séquence ERC). Des dispositifs d'étanchéité et des bassins de rétention sont prévus pour protéger les ressources aquifères et limiter les risques d'inondation.
Le projet est contraire aux objectifs climatiques. Le trafic induit générerait une augmentation massive des émissions de CO ₂ (+269 000 à +460 000 tonnes sur 2028–2048, selon The Shifters), contredisant l'objectif de neutralité carbone.	Les émissions de GES ont été évaluées selon la méthodologie réglementaire (SECTEN, CITEPA). Les chiffres élevés avancés par les critiques (Shift Project) reposent sur des hypothèses maximalistes non reprises par l'Autorité environnementale. Les émissions de CO ₂ dépendent surtout du mix énergétique des véhicules (électrification).
	Le COM est une mesure de santé publique dont les bénéfices dépassent le coût initial. Les modélisations montrent que la fluidification du trafic et le report hors des zones denses entraînent une diminution nette de l'exposition de la population à l'échelle métropolitaine (Indice Pollution-Population - IPP).

CRITIQUE DES ÉLUS	REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE
Le COM est nocif pour la santé. Il augmentera la pollution atmosphérique (NO ₂ et PM) de 1 à 4 % sur la métropole, et jusqu'à 15 % le long du tracé, exposant les riverains et les sites sensibles (crèches, écoles).	Les études prévoient une baisse importante des émissions de polluants locaux (NO₂: -38%, CO: -34%, COV: -46%) d'ici 2029 grâce au renouvellement du parc roulant (électrification, normes Euro 7). Les hausses localisées de concentrations au droit du tracé restent en-deçà des valeurs limites européennes actuelles. Des dispositifs de protection (merlons, murs anti-bruits, végétalisation) sont intégrés et leur efficacité est prouvée par des suivis (réduction mesurée de 30 % à 55 % des concentrations de NO₂ derrière les merlons).
Les effets cumulés avec d'autres projets (comme l'incinérateur de GaroSud) sont sous-estimés.	Les cartes de l'étude air et santé montrent qu'à 1,2 km de distance, les variations de particules fines liées au COM sont nulles, écartant tout risque d'effet cumulé significatif. Des suivis indépendants seront réalisés avec le CNRS et l'Université de Montpellier après la mise en service.

Procédure et débat démocratique.

CRITIQUE DES ÉLUS	REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE
Le calendrier de la consultation (en plein mois d'août) pose question et fragilise la légitimité de la procédure, constituant un "mépris profond de la participation citoyenne".	Le calendrier de l'enquête publique relève de la procédure réglementaire du code de l'environnement et de l'État, et non du maître d'ouvrage ASF.
Le projet est anti-démocratique car il ne tient pas compte de l'opposition citoyenne et politique.	ASF rappelle que les arguments sur la gouvernance démocratique, les orientations politiques globales ou l'opposition symbolique à l'infrastructure relèvent du débat public et non du périmètre technique et réglementaire de l'enquête environnementale.
Le coût financier du projet est "faramineux" et sera payé par les automobilistes via les péages.	La critique du coût faramineux et de l'impact des péages relève d'une posture politique et non du champ d'analyse scientifique de l'étude d'impact.

Commentaire de la commission d'enquête publique.

À la lecture des réponses de ASF, la commission relève que le COM est une réponse technique et scientifique à une congestion reconnue, visant à réduire l'exposition aux polluants dans les zones urbaines les plus sensibles par la fluidification et le report du trafic existant. La plupart des arguments des élus défavorables au projet sont rejetés par ASF comme relevant du domaine politique ou idéologique, ou comme étant contredite par les modélisations réglementaires qui prévoient un bilan sanitaire globalement positif à l'échelle métropolitaine.

La commission considère également que les thèmes : « Nature du projet et alternatives », « Efficacité et problématique du trafic induit », « Procédure et débat démocratique », sont hors du champ de la demande d'autorisation environnementale.

9.2. Élus favorables au projet.

Les soutiens politiques, allant d'élus nationaux à la Présidente de Région et aux maires locaux, insistent sur la nécessité de cette infrastructure pour fluidifier le trafic, réduire les embouteillages chroniques et améliorer la justice sociale en offrant un meilleur accès à la mobilité pour des dizaines de milliers d'habitants. Le projet est présenté comme un maillon essentiel du système multimodal, intégrant des voies réservées aux transports en commun et des connexions avec le réseau de tramway et de pistes cyclables afin de favoriser les modes actifs.

- **Niveau national** : Patricia Moralès (Secrétaire d'État aux anciens combattants et à la Mémoire) Hussein Bourgi, Christian Bilhac et Jean-Pierre Grand (Sénateurs), Fanny Dombre-Coste (Députée)
- **Niveau régional** : Carole Delga (Présidente Région Occitanie)
- **Niveau métropolitain** : Michaël Delafosse (Président Métropole, Maire de Montpellier), Philippe Saurel (Ancien Président Métropole, ancien Maire de Montpellier)
- **Niveau départemental** : Kléber Mesquida (Président Conseil départemental), plusieurs conseillers départementaux
- **Maires** : Plus de 20 communes représentées (Juvignac, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Georges-d'Orques, Fabrègues, Lattes, etc.)

Observations des élus.

Leurs observations favorables s'articulent autour de plusieurs enjeux majeurs : la fluidification du trafic, l'intégration multimodale, les bénéfices socio-environnementaux, et le développement économique.

1/ Nécessité et fluidification du trafic.

- Les élus soulignent que le COM est un aménagement stratégique attendu depuis plusieurs décennies (souvent 30 à 40 ans) et dont la réalisation est urgente.
- Objectifs principaux du COM :
 - Combler un manque d'infrastructure : Montpellier est considérée comme la seule Métropole n'étant pas dotée de voies périphériques dédiées au trafic de transit. Le projet vise à relier les autoroutes A709 et A750.
 - Réduire la congestion : Le projet permettra de fluidifier la circulation et de désengorger les axes secondaires régulièrement saturés, réduisant ainsi les bouchons interminables que subissent les populations de l'ouest montpelliérain. Il doit "faire sauter le verrou du rond-point Gennevaux".
 - Séparer les flux : Le COM est conçu pour dissocier le trafic de transit (nord-sud) du trafic d'échanges périurbains et de la desserte locale. Ce report des flux vise à apaiser les quartiers (comme Juvignac ou Saint Jean de Védas) qui sont actuellement victimes de phénomènes de « shunt » par 29 000 véhicules par jour.
 - Améliorer l'accessibilité : Il doit assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest et faciliter l'accès aux lieux de travail, aux équipements publics (santé, enseignement), à la culture, au sport, et aux transports en commun pour des milliers de citoyens.
 - L'infrastructure ne générera pas plus de trafic, mais absorbera la circulation rendue plus importante par le dynamisme démographique de la Métropole.

2/ Intégration multimodale et sociale.

Les élus, notamment la Région Occitanie et la Métropole de Montpellier, insistent sur le fait que le COM n'est pas uniquement destiné à améliorer la circulation automobile :

- **Maillon du SERM** : Le COM est considéré comme un maillon essentiel du Service Express Régional Métropolitain (SERM), un projet stratégique de mobilité porté en partenariat étroit avec l'État.

- Transports en commun : Le projet intègre des Voies Réservées aux Transports Collectifs (VRTC) dans chaque sens de circulation (souvent sur l'emprise des bandes d'arrêt d'urgence), garantissant des temps de trajet plus fiables pour les cars express et les bus à haut niveau de service (notamment la future ligne 4 de Bustram).
- Connexions : Il prévoit des connexions avec le réseau de tramway, reliant les pôles d'échanges multimodaux de la Mosson (lignes 1 et 3), Sabines (ligne 2), et le terminus de la ligne 5 (à Gennevaux/Saint-Jean-de-Védas, mise en service prévue en décembre 2025).
- Modes actifs : Des pistes cyclables et des cheminements piétons sont prévus, faisant du COM un axe multimodal également tourné vers les mobilités décarbonées et permettant de faciliter le report vers les modes actifs.
- Justice sociale : Le projet s'inscrit dans une démarche de justice sociale en favorisant un accès plus équitable à la mobilité pour les 80 000 habitants de l'Ouest. Il promet un gain de temps réel pour les usagers (estimé à 10 000 heures de transport par jour).
- Non-payant : L'infrastructure sera libre de péage pour les usagers à son ouverture.

3/ Bénéfices Environnementaux et Qualité de Vie.

Les élus soulignent que, contrairement aux idées reçues, le COM est un progrès environnemental.

- Réduction de la pollution : En regroupant le trafic sur un itinéraire adapté et en fluidifiant la circulation, le projet permettra de réduire la pollution et les nuisances sonores dans les quartiers traversés actuellement par des flux importants. Des études ont montré un gain substantiel sur la qualité de l'air.
- Sécurité et apaisement : La séparation des flux permettra de sécuriser les axes secondaires, notamment en réduisant la circulation des poids lourds dans les zones d'habitation et à proximité des écoles.
- Mesures écologiques : Le projet prévoit des protections acoustiques adaptées, et son tracé réutilise un corridor déjà urbanisé pour limiter l'impact. Le maître d'ouvrage (ASF) a réduit l'emprise globale du projet de 46 hectares par rapport à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et a acquis environ 300 hectares (282 ha sur 16 sites, selon ASF) pour des aménagements écologiques compensatoires. Le projet intègre également le traitement des eaux de ruissellement pour protéger la rivière Mosson.

4/ Cadre administratif et financement.

Le projet bénéficie d'un fort soutien des élus locaux et nationaux.

- Planification : Il figure dans l'ensemble des documents de planification, tels que le SRADDET, le SCOT, et le Plan de Mobilité 2032 de la Métropole.
- Financement : Le financement est sécurisé par la décision du Conseil d'État du 28 décembre 2023, sur le modèle de la concession autoroutière, ce qui libère les ressources des collectivités pour d'autres projets (tramway, bus, aménagements cyclables).

Réponses du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage, ASF (Autoroutes du Sud de la France), a répondu à plusieurs observations des élus en confirmant ses engagements, notamment sur l'aspect environnemental et la gestion du projet.

1/ Mandat et dialogue continu.

ASF a pour objectif de réaliser le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM) conformément à la commande de l'État, son concédant. Le maître d'ouvrage s'engage à mettre tous les moyens nécessaires pour poursuivre l'information et le dialogue régulier et transparent avec toutes les parties prenantes, y compris les élus locaux, les usagers, le monde économique et l'ensemble des riverains.

2/ Réduction de l'emprise du projet.

L'avancement des études et les optimisations ont permis de réduire significativement l'emprise globale du projet. Par rapport aux estimations de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) (166 hectares), l'emprise a été réduite d'environ 46 hectares, s'établissant désormais à 119,2 hectares. Cette évolution illustre la volonté de limiter l'occupation du sol.

3/ Intégration environnementale.

L'environnement occupe une place centrale dans la conception du projet. Une attention particulière est portée à :

- L'intégration paysagère.
- La prévention des nuisances sonores et la mise en œuvre de dispositifs de protection acoustique conformes.
- La préservation des espaces naturels et agricoles.
- L'utilisation d'espèces végétales locales (voire issues de la banque de graines prélevées sur le chantier) pour l'intégration harmonieuse.

4/ Compensations écologiques.

Le maître d'ouvrage a acquis un total de 282 hectares (ha) répartis sur 16 sites compensatoires pour les aménagements écologiques liés aux espèces protégées.

5/ Précision sur la vitesse.

ASF a clarifié que la détermination de la Vitesse Maximale Autorisée (VMA) sur le COM sera de la responsabilité du Préfet, et non de l'entreprise elle-même.

Commentaire de la commission d'enquête publique.

Les élus favorables au projet de contournement ouest de Montpellier soulignent les bénéfices en termes de justice sociale, de réduction de la pollution et d'amélioration de la qualité de vie des riverains, insistant sur le fait que le COM est un maillon indispensable du système de mobilité multimodale. Le projet intègre des voies réservées aux transports en commun et des connexions avec le réseau de tramway et les pistes cyclables, affirmant que l'infrastructure est essentielle non seulement pour la circulation automobile, mais aussi pour le développement des transports collectifs. Les élus mentionnent également que le financement est sécurisé par une concession autoroutière et que les travaux d'aménagement prévus permettront de réduire l'empreinte environnementale du projet.

Leurs contributions sécurisent le projet et renforcent son utilité publique, même si elles ne correspondent pas, la plupart du temps, à l'objet de l'enquête de la demande d'autorisation environnementale

SECONDE PARTIE

PREAMBULE.

L'autorisation environnementale est une procédure unique d'autorisation permettant de regrouper, pour un même projet, plusieurs procédures relevant de législations distinctes et liées à des enjeux environnementaux.

Cette autorisation environnementale s'applique (dès lors que les activités, installations, ouvrages ou travaux en question ne sont pas temporaires) :

- Aux installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumis à autorisation "loi sur l'Eau" ;
- Aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation ;
- Aux projets soumis à évaluation environnementale qui relèvent normalement d'un régime déclaratif (et pour lequel l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement prévoit dès lors une autorisation), lorsque l'autorité compétente pour délivrer cette autorisation est le préfet ;
- Aux projets soumis à évaluation environnementale qui ne relèvent normalement d'aucun régime particulier d'autorisation ou de déclaration (et pour lequel l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement prévoit dès lors une autorisation).

Dans la première partie la commission a présenté ses conclusions concernant :

1. L'objet de l'enquête publique
2. Le cadre juridique ;
3. La composition du dossier ;
4. La nature et les caractéristiques du projet ;
5. L'organisation et le déroulement de l'enquête publique unique, et en particulier l'information du public ;
6. L'analyse des observations recueillies au cours de l'enquête publique et du mémoire en réponse de ASF.

Dans cette seconde partie consacrée à la demande d'autorisation environnementale, la commission présentera ses conclusions concernant :

- L'évaluation environnementale. ;
- La demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau ;
- La demande de dérogation de porter atteinte aux individus et aux habitats d'espèces protégées ;
- La demande d'autorisation de défrichement ;
- La demande d'autorisation d'abattages des allées et alignement d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique.

La commission ne se prononcera pas sur le bien-fondé de l'arrêté ministériel, du 2 septembre 2021 déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement du Contournement Ouest de Montpellier (COM), ni sur la pertinence du référentiel de conception du projet, évoqués par les opposants au projet. Ces points n'entrant pas dans le champ de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale.

1. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.

L'Autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) a émis un avis délibéré n° 2024 – 122 le 15 mai 2025 sur le Contournement Ouest de Montpellier (COM).

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage (Autoroutes du Sud de la France, groupe Vinci Autoroutes) et sur la prise en compte de l'environnement par le projet

L'Autorité environnementale, note que l'étude d'impact est globalement bien faite, mais nécessite des actualisations importantes sur plusieurs aspects, notamment l'étude de trafic, l'analyse coûts-avantages, le bruit et les émissions de gaz à effet de serre.

L'Autorité environnementale met en évidence les principaux enjeux environnementaux du projet, tels que les continuités écologiques, la pollution de l'air, les nuisances sonores, la qualité de l'eau et l'artificialisation des sols. Elle formule également des recommandations pour améliorer l'évaluation et la prise en compte de ces impacts.

Les réponses d'ASF se caractérisent par une combinaison d'adaptations, de clarifications et de défenses de sa position, souvent basées sur une interprétation stricte des exigences légales ou sur la pertinence des études antérieures.

La commission a regroupé en 3 points les recommandations de l'Autorité environnementale et les réponses de ASF :

- Intégration et ajustements significatifs par ASF des recommandations de l'Ae ;
- Compléments d'études, précisions et intégration d'informations existantes apportés par ASF ;
- Maintien de la position initiale d'ASF ou divergence d'interprétation entre ASF et l'Ae.

1.1. Intégration et ajustements significatifs (réponses favorables ou proactives) :

- Coût du projet : ASF a intégré l'estimation actualisée du coût du projet (270 millions d'euros HT en valeur 2021) dans l'étude d'impact.
- État initial acoustique : ASF a répondu favorablement en faisant réaliser un nouvel état initial acoustique basé sur des mesures de janvier 2023 et en intégrant ces résultats.
- Modélisations du bruit et protections phoniques : ASF a fait réaliser de nouvelles modélisations qui ont conduit à une augmentation des protections acoustiques (écrans, merlons, isolations de façade pour 36 bâtiments contre 27 initialement) par rapport au projet de la DUP. L'étude acoustique actualisée a été intégrée.
- Comparaison aux nouvelles limites européennes sur la qualité de l'air : ASF a produit une annexe spécifique (annexe 7, de la pièce C) présentant les cartographies et résultats pour les principaux polluants aux horizons 2029 et 2049.
- Émissions de GES de construction : ASF a intégré le projet dans la démarche "Ambition Environnement 2030" de VINCI Autoroutes, identifié des "solutions décarbonations", et optimisé le bilan carbone de la phase de construction, montrant une réduction de près de 14% des émissions. Ce bilan actualisé a été intégré.
- Gains écologiques des sites de compensation : ASF a abandonné le site de Valmagne pour mieux répondre aux exigences du CNPN et a augmenté la superficie totale des sites compensatoires (16 sites totalisant 282,34 ha), permettant de compenser 125% de la dette écologique. L'ensemble des sites de compensation font partie du patrimoine foncier du conservatoire des espaces naturels (CEN) Occitanie garantissant ainsi la pérennité des compensations.
- Compensation de l'artificialisation : Bien que n'étant pas légalement obligatoire, ASF a augmenté l'effort de désartificialisation de 2,6 ha à 4,05 ha, incluant des opérations sur des sites de compensation écologique.
- Urbanisation : ASF a intégré une analyse du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), montrant que l'urbanisation à proximité du COM sera limitée.
- Résumé non technique : ASF a complété le résumé non technique sur les GES de la phase de réalisation et y a intégré les conséquences des autres recommandations.
- Pérennité des compensations écologiques, limitation de l'artificialisation : ASF a déclaré partager pleinement l'avis de l'Ae sur ces points.

1.2. Compléments d'études, précisions et intégration d'informations existantes :

- Mobilités, trafics et accidentologie : ASF a effectué des compléments d'études pour s'assurer de la permanence des données de trafic et a ajouté des informations sur le Plan des Mobilités (PDM) 2032 de la Métropole et l'accidentologie à l'étude d'impact.
- Report modal : ASF a mis en avant les mesures déjà intégrées au projet (voies réservées aux transports en commun - VRTC, accès facilités aux parkings-relais, surlargeurs pour les modes doux), précisant leur usage et leur potentiel d'usagers.
- Justification de l'isolation de façade : ASF a détaillé, dans l'étude acoustique actualisée, les justifications techniques pour le recours à l'isolation de façade là où les protections à la source étaient contraintes.
- Suivi des mesures de compensation pour les espèces protégées : ASF a précisé que ces informations étaient déjà détaillées dans la Pièce E du dossier d'autorisation environnementale, partie intégrante du dossier soumis à enquête publique, jugeant inutile une redondance dans l'étude d'impact principale.
- Suivi des trafics tous modes et des GES : ASF a indiqué qu'un suivi concerté avec la Métropole serait mis en place dans le cadre du PDM 2032, et a intégré ce principe.
- Gouvernance du suivi : ASF a détaillé la création d'un comité de suivi des engagements de l'État, présidé par le préfet et incluant les acteurs locaux, devant lequel ASF rapportera régulièrement.

1.3. Maintien de la position initiale ou divergence d'interprétation :

- Remarque préalable sur l'actualisation de l'évaluation environnementale : ASF a maintenu une interprétation restrictive de l'article L. 122-1-1 III du code de l'environnement, limitant l'actualisation aux incidences non identifiées ou appréciées lors de la première évaluation et dans le périmètre des autorisations sollicitées. Cependant, des mises à jour ont été faites pour la transparence.
- Émissions de GES dans l'état initial : ASF a soutenu qu'une actualisation n'était pas juridiquement nécessaire pour les GES, car ce sujet avait déjà été traité dans l'évaluation initiale pour la DUP et n'était pas directement lié aux thèmes de l'autorisation environnementale actuelle.
- Études de trafic les plus récentes : Bien que de nouvelles études aient été menées en 2022, ASF a déclaré qu'elles avaient confirmé les valeurs initiales de 2017 et qu'il n'était donc pas nécessaire d'actualiser les incidences dépendant du trafic.
- Trafic induit : ASF a réfuté l'existence de trafic induit par le projet, affirmant qu'il s'agissait principalement d'un report de trafics existants, ce qui, selon eux, ne nécessitait pas de mesures spécifiques pour le réduire.
- Valeurs de référence de l'OMS pour le bruit : ASF a rappelé que ces valeurs sont des recommandations sans valeur réglementaire, non retenues pour la DUP et jugées très difficiles à atteindre.
- Conséquences de la concession et du sur-péage : ASF a qualifié le sur-péage de 10 centimes d'euros de "négligeable et temporaire" (fin en 2036), sans incidence significative sur les trafics, et n'a donc pas jugé nécessaire d'actualiser l'étude d'impact sur ce point.
- Séquence ERC pour la pollution de l'air et limitations de vitesse : ASF a souligné que le projet permettait une légère amélioration globale de la qualité de l'air à l'échelle de la Métropole. Concernant les limitations de vitesse, une limite à 70 km/h est déjà prévue sur la partie la plus urbanisée, et une généralisation à l'ensemble du tracé risquerait de nuire à l'attractivité du COM.
- Bilan carbone et énergétique d'exploitation : ASF n'a pas actualisé les émissions de GES et les consommations énergétiques de la phase d'exploitation, car les études de trafic avaient confirmé les données initiales, et aucune évolution notable n'était attendue. Les mesures ERC pour l'exploitation sont inscrites dans le PDM 2032 de la Métropole.
- Refonte de l'étude socio-économique : ASF a estimé qu'une refonte complète n'était pas l'objet de la procédure actuelle. Les évolutions du projet et les études de trafic n'étaient pas jugées suffisamment significatives pour remettre en cause l'évaluation initiale, et le mode de financement par concession devrait améliorer la rentabilité socio-économique.

Conclusion de la commission d'enquête publique.

La commission considère que le maître d'ouvrage, a pris en compte l'avis et les recommandations de l'Autorité environnementale en apportant des réponses et en justifiant les divergences d'interprétations.

Concernant les émissions de GES et des polluants atmosphériques, des actualisations pourraient être mises en place dans le cadre d'un suivi sur la qualité de l'air, en phase d'exploitation, au niveau du COM et de la Métropole.

2. LOI SUR L'EAU

Le projet est soumis aux rubriques suivantes de la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou déclaration, définies par les articles R.214-1 à R.214-5 du Code de l'environnement.

Description du projet

Ce projet s'inscrit dans le cadre du Contournement Ouest de Montpellier (COM) et prévoit une refonte intégrale de l'infrastructure routière concernant les routes RM612, 132E2 et 132. L'ampleur des travaux inclut l'édification de cinq échangeurs, la construction de multiples ouvrages d'art, le détournement des réseaux en place, des opérations de terrassement, l'installation d'un système d'évacuation des eaux pluviales et la création d'espaces paysagers. Le projet intègre une approche d'économie circulaire privilégiant la valorisation des matériaux excavés et l'emploi de liants à faible empreinte carbone.

Répercussions et interventions sur l'environnement aquatique

L'interaction du projet avec les cours d'eau et zones humides impose des adaptations techniques particulières.

- **Infrastructures hydrauliques :**
 - La construction d'un viaduc enjambant la Mosson constitue l'innovation majeure, cette solution préservant davantage la plaine inondable qu'un aménagement par remblaiement.
 - Hormis cette structure, aucun franchissement supplémentaire de cours d'eau n'est envisagé.
 - Les interventions portent essentiellement sur la rénovation, l'extension ou la modification d'ouvrages préexistants traversant la Fosse, le Rieu Coulon et la Capoulière.
- **Maîtrise des écoulements superficiels et souterrains :**
 - Le dispositif optimisera la gestion pluviale comparativement à l'état actuel dépourvu de régulation et traitement. Un système de collecte nouveau acheminera les eaux issues des nouvelles chaussées vers 9 ouvrages de stockage temporaire, pour un volume global de traitement de 46 310 m³.
 - L'emprise imperméabilisée compensée par ces installations (environ 27,5 ha) excède la nouvelle surface étanchéifiée, générant ainsi un bilan positif.
 - Des interférences avec les aquifères sont prévues pendant les travaux, particulièrement au droit de deux bassins de stockage, des assises du viaduc de la Mosson et d'un passage souterrain au sud. Le secteur présente une sensibilité élevée concernant les ressources souterraines.
- **Conséquences sur les milieux humides et les zones d'expansion de crue :**
 - Le périmètre d'étude recense 15,81 ha de zones humides. Le projet occasionnera l'altération définitive de 3,13 ha de ces milieux (majoritairement des formations boisées rivulaires), nécessitant une procédure d'autorisation assortie d'obligations compensatoires. L'incidence est évaluée comme modérée.
 - Concernant l'espace inondable, un volume de remblais d'approximativement 57 515 m³ sera prélevé, intégralement compensé localement sur la berge droite de la Mosson.

Dispositifs environnementaux et conformité réglementaire

La gestion de ces incidences s'appuie sur une stratégie d'évitement, de réduction et de compensation (ERC).

- **Évitement :** L'option du viaduc sur la Mosson représente la mesure d'évitement principale, garantissant la transparence hydraulique et la préservation des corridors écologiques.
- **Réduction :** Les actions comprennent le rétablissement du fonctionnement naturel des ruisseaux, la restauration écologique de berges et l'implantation d'un réseau de collecte et traitement des eaux de ruissellement calibré pour une occurrence centennale.
- **Compensation :**

- **Milieux humides** : 6,64 ha d'espaces compensatoires sont programmés pour les 3,13 ha impactés.
- **Zones d'expansion de crue (ZEC)** : Le volume de remblais est compensé volumétriquement et surfaciquement sur la rive droite de la Mosson.
- **Linéaires de berges** : 430 mètres seront créés ou réhabilités en compensation de 286 mètres artificialisés.

Compatibilité avec les documents de gestion et de planification de la ressource en eau et les PPRI

PPRI des communes de Juvignac, Saint-Jean-de-Védas et Montpellier : Le projet ne perturbe pas l'application de ces documents. Les bassins de rétention sont situés hors des zones inondables et les continuités hydrauliques sont maintenues pour la Mosson et le Rieu Coulon et améliorées pour le ruisseau de la Fosse par la création d'un chenal.

Le projet est compatible avec les orientations et prescriptions du SDAGE Rhône-Méditerranée 2002-2027, du SAGE du Lez, Mosson et Étangs Palavasiens, des PPRI (Amont et basse vallée de la Mosson, Vallée du Lez) et, des périmètres de protection des captages publics (captage du Flès).

La CLE a émis un avis favorable : Les impacts du projet sur le milieu aquatique sont maîtrisés et les mesures compensatoires sont suffisantes pour la Commission Locale de l'Eau du SAGE Lez-Mosson-Étangs Palavasiens.

Le souhait d'associer l'EPTB Lez au suivi environnemental constitue une démarche positive. Cette approche assure un suivi adapté aux spécificités territoriales du bassin versant.

Le captage du Flès n'est pas impacté directement : Des mesures d'évitement de pollution sont prévues dans le périmètre de protection rapprochée en phase chantier et exploitation (curage des bassins de rétention, interdiction des produits phytosanitaires, etc...).

Moyens de surveillance et d'intervention

Un management environnemental est prévu en phase chantier afin d'éviter toutes pollutions du milieu aquatique.

Les services d'exploitation des Autoroutes du Sud de la France (ASF) assureront l'entretien et la surveillance des ouvrages du COM.

Les plans de secours seront établis en liaison avec les SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours) et le gestionnaire du captage AEP de Flès.

Conclusion de la commission d'enquête publique.

La commission d'enquête publique considère que le projet démontre sa conformité aux orientations de planification et de gestion hydraulique définies par le SDAGE, le SAGE et les Plans de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) des communes de Juvignac, Saint-Jean-de-Védas et Montpellier.

Un système de management environnemental encadrera la phase de réalisation, tandis que la surveillance des ouvrages relèvera de la responsabilité des Autoroutes du Sud de la France (ASF).

3. DEMANDE DE DEROGATION DE PORTER ATTEINTE AUX INDIVIDUS ET AUX HABITATS D'ESPECES PROTEGEES.

Le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) a rendu le 20 mai 2025 un avis favorable pour le projet de Contournement Ouest de Montpellier porté par ASF, sous réserve de deux conditions et avec deux recommandations. Le projet est jugé cohérent avec l'aménagement de la métropole et limite les impacts sur les zones les plus sensibles (Mosson, Rieu Coulon).

Les conditions imposées.

1. Compensation écologique renforcée : Privilégier la compensation sur les sites du Conservatoire d'Espaces Naturels (CEN Occitanie). ASF a répondu en sécurisant 100% de la dette écologique (176 UC) avec une offre de 219 UC répartie sur 16 sites.
2. Désartificialisation : Compenser partiellement l'artificialisation via des projets de désartificialisation. ASF prévoit 4,05 ha de désartificialisation au total (3 ha dans l'emprise + 1,05 ha sur les sites de compensation).

Les recommandations.

1. Solarisation de l'infrastructure : ASF considère cette demande sans lien direct avec la dérogation espèces protégées et techniquement non réaliste.
2. Préservation des continuités écologiques : Le COM intègre des mesures comme le viaduc sur la Mosson et des aménagements pour la faune.

Principales observations du CNPN et réponses d'ASF.

- Favorisation de la voiture : ASF répond que le projet vise à désengorger le centre-ville et intègre des voies pour transports en commun.
- Risque de trafic induit : ASF affirme qu'il s'agit uniquement de reports de trafic existant.
- Inventaires écologiques : 187 espèces identifiées, pression de prospection jugée satisfaisante.
- Effets cumulés : Une analyse des impacts cumulés avec d'autres projets a été réalisée.

Conclusion de la commission d'enquête publique.

La commission considère que :

- Les deux conditions posées par le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) sont satisfaites :
 - Pour la condition 1, le maître d'ouvrage va au-delà de la dette écologique requise. Les Unités de Compensation passent de 176 nécessaires à 219 (soit +25%) et les sites compensatoires sont exclusivement ceux du Conservatoire d'Espaces Naturels d'Occitanie (CEN Occitanie) ;
 - Concernant la condition 2, les surfaces de désartificialisation passent de 2,6 hectares nécessaires à 4,05 hectares (+56%). Pour la désartificialisation à l'échelle métropolitaine, elle demeure envisageable mais relève d'un cadre différent.
- Les réponses aux recommandations 1 et 2 sont convaincantes. La recommandation 2 relative à la préservation des continuités écologiques à l'échelle métropolitaine reste également souhaitable, mais dans un autre environnement juridique.
- Dans ces conditions la dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées peut être autorisée.

4. DEMANDE D'AUTORISATION DE DEFRICHEMENT.

En application du code forestier article L341-3, les défrichements liés au projet du COM sont soumis à autorisation. L'autorisation est requise pour les boisements qui sont simultanément âgés de plus de trente ans et qui ont une superficie supérieure à 4 hectares. La qualification de terrain « boisé » a été validée par la DDTM 34. Les bois et forêts appartenant à l'État ne sont toutefois pas soumis à la législation sur le défrichement

Dans la zone d'étude du COM, 20 boisements ont été recensés. Sur ces derniers, 3 sont totalement évités, 17 sont partiellement impactés. Parmi les 17 impactés, 4 répondent aux critères d'autorisation (plus de 30 ans et > 4 ha), représentant 6,85 ha au total, dont 5,65 ha sont effectivement soumis à autorisation préalable.

Évaluation des enjeux spécifiques à chaque boisement

Pour chaque boisement soumis à autorisation, une évaluation détaillée des enjeux a été réalisée, incluant :

- Les enjeux écologiques : identification des habitats d'espèces protégées (chiroptères, oiseaux, reptiles) et évaluation de leur importance (forte, modérée, faible) ;
- Les enjeux sociaux : rôle du boisement pour la qualité de vie des riverains, lieux de promenade, animations, proximité de monuments historiques ou de vestiges archéologiques ;
- Les enjeux économiques : estimation du volume et de la valeur du bois à défricher ;
- Risque incendie : évaluation de la sensibilité du boisement aux incendies.

Mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Afin de limiter les impacts du défrichement, le projet prévoit les mesures suivantes :

- **Mesures d'évitement** : Un viaduc de 280 m de long sera construit pour franchir la Mosson, préservant ainsi les continuités écologiques des ripisylves.
- **Mesures de réduction** : Le projet privilégie l'élargissement de voiries existantes pour minimiser l'impact. Près de 8 hectares d'emprises temporairement utilisées seront restaurés, permettant le retour à l'état naturel. La ripisylve abattue de la Mosson en rive gauche et celle du Rieu Coulon seront reconstituées par replantations après les travaux.
- **Mesures de compensation** : ASF s'engage, en accord avec l'Office National des Forêts, à des travaux forestiers compensatoires d'un montant de 113 250 € dans les forêts domaniales de l'Espinouse et du Smail, situées dans le Nord-Ouest du département de l'Hérault. Cela inclura des dépressages sur 55,4 ha et de l'élagage sur 1,35 ha.

La DDTM34 a déterminé la mise en œuvre d'un coefficient de compensation unique de 3 hectares de compensation pour 1 hectare défriché, appliqué à l'ensemble des surfaces concernées par l'autorisation de défrichement.

ASF s'est engagé à compenser les impacts sur la totalité des boisements soumis au code forestier, y compris les surfaces situées sur des terrains de l'État, exemptées de demande d'autorisation.

De plus, les mesures compensatoires qui portaient initialement sur une surface à compenser de 7,55 ha a été réduite suite aux échanges avec l'ONF et à la mise en place des mesures de réduction et d'évitement. Cependant, ASF a fait le choix de maintenir le montant compensatoire calculé sur la surface initialement impactée, supérieure à la surface finale (5,65 ha).

Conclusion de la commission d'enquête publique.

La commission considère que les mesures ERC prévues par ASF et la DDTM 34 sont satisfaisantes. Dans ces conditions la demande de défrichement peut être autorisée.

5. DEMANDE D'AUTORISATION D'ABATTAGE DES ALLEES ET ALIGNEMENTS D'ARBRES BORDANT LES VOIES OUVERTES A LA CIRCULATION PUBLIQUE

L'article L350-3 du code de l'environnement stipule que les allées et alignements d'arbres le long des voies publiques bénéficient d'une protection spécifique et qu'il est interdit d'y porter atteinte. Cependant, une autorisation d'abattage peut être accordée par le représentant de l'État si cela est nécessaire pour des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

L'abattage est jugé nécessaire pour la réalisation de trois nouvelles voies : deux dédiées aux véhicules et une troisième pour le bustram 4. Malgré l'étude de différents scénarios, les contraintes techniques et les études de trafic ont montré que l'abattage des arbres situés entre le giratoire de Gennevaux et le passage Charles Tillon est indispensable.

La demande concerne l'abattage d'un alignement de 16 platanes sur un alignement de 22, plantés il y a 25 ans lors du doublement de la RM5 à Montpellier. Le diagnostic phytosanitaire indique que l'état de ces platanes est très satisfaisant.

Les enjeux écologiques, paysagers et historiques liés à cet alignement sont considérés comme faibles :

- Aucune cavité pour oiseaux ou chiroptères ni espèce protégée n'a été détectée.
- Les arbres, visibles uniquement depuis la voirie, présentent un faible enjeu paysager.
- Ayant été plantés il y a 25 ans, ils n'ont pas d'enjeu historique.

En compensation des 16 arbres abattus, 50 nouveaux arbres seront plantés.

- Ces plantations compensatoires seront réalisées au sein des emprises du projet COM, spécifiquement dans le secteur des chemins de l'Hérande et de Bugarel, situés à environ 2 km à l'Est de l'alignement abattu, sur la commune de Saint-Jean-de-Védas.
- Les essences d'arbres choisies pour la compensation sont le Micocoulier de Provence (représentant les 2/3 des plantations) et le Chêne vert (représentant 1/3).
- Ces essences locales ont été sélectionnées pour leur insensibilité à la maladie du chancre coloré, contrairement aux platanes.
- La plantation des arbres compensatoires sera effectuée à l'issue des travaux de rétablissement des voiries concernées, notamment le chemin de Bugarel, la voie latérale Hérande-Bugarel et la RM613.

Dans le cadre de la protection des allées et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique, présents pour tout ou partie au sein des emprises du projet du COM, sur les 5 alignements (représentant 111 arbres), 4 alignements ont pu être évité en « amont », lors de l'élaboration du projet, en adaptant les caractéristiques du projet, tout en tenant compte des impératifs techniques de conception routière. Un seul alignement est donc concerné par la demande d'autorisation.

Le choix de l'emplacement des plantations compensatoires respecte l'article L.350-3 du code de l'environnement, qui exige une compensation prioritairement à proximité des alignements concernés et dans un délai raisonnable.

Conclusion de la commission d'enquête publique.

La commission considère que la demande d'autorisation d'abattage des allées et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique est justifiée.

En effet, d'une part, les enjeux écologiques, paysagers et historiques sont faibles et le nombre de platanes abattus est peu élevé. D'autre part les mesures de compensation sont conformes à la réglementation.

Cependant, la commission recommande, en phase de travaux, de mettre en place des mesures de protection et de prévoir des compensations dans le cas d'un abattage accidentel.

AVIS AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE.

Après avoir contrôlé que :

- Le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et de l'Arrêté du préfet de l'Hérault ;
- Le dossier présenté à l'enquête publique a été déclaré complet et recevable par le Service eau risques et nature de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de l'hérault ;
- Le public a été largement informé sur l'existence de l'enquête publique et a pu participer au débat tout au long de la durée de l'enquête publique en faisant part de ses observations, avis et propositions soit, sur un registre support papier déposé en mairie de Montpellier, Juvignac et Saint-Jean-de-Védas, siège de l'enquête, soit par courrier postal, soit sur un registre dématérialisé,
- Toutes les observations, avis et propositions des services concernés, des collectivités territoriales, des associations et du public ont été pris en compte par le maître d'ouvrage qui a apporté une réponse à chaque contribution,
- Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage a répondu aux attentes et demandes de la commission d'enquête publique.

Après avoir examiné que :

- Les avis et les recommandations de l'Autorité environnementale, du Conseil National de la Protection de la Nature, de l'Agence Régionale de Santé Occitanie et de la Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Lez – Mosson - Étangs Palavasiens, ont été pris en compte par ASF ;
- Le projet du COM est conçu pour :
 - Relier la RN109 et l'A709 ;
 - Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier ;
 - Contenir la circulation d'échanges péri-urbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés ;
 - Valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers les centres urbains de Montpellier, Juvignac et Saint-Jean-de-Védas ;
 - Réduire significativement le trafic sur les axes urbains et interurbains concurrents ;
 - Améliorer la sécurité routière ;
 - Réduire la pollution atmosphérique dans les zones densément peuplées ;
 - Protéger la ressource en eau.
- Le projet de COM a été élaboré en tenant compte du risque d'inondation et que plusieurs mesures ont été mises en place pour minimiser l'impact du projet sur le ruissellement des eaux de pluie et qu'il améliore la situation hydraulique du secteur ;
- Le projet est compatible avec les orientations et prescriptions du SDAGE Rhône-Méditerranée 2022-2027, du SAGE du Lez, Mosson et Étangs Palavasiens, des PPRI (Amont et basse vallée de la Mosson, Vallée du Lez) et, des périmètres de protection des captages publics (captages de Flès) ;
- Le projet satisfait aux exigences des articles L211-1 et D211-10 du code de l'environnement concernant une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau ;
- La demande d'autorisation d'abattage des allées et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique est justifiée.
- Les conditions et recommandations du CNPN sont prises en compte par ASF, la dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées peut être autorisée ;

- Les mesures ERC prévues par ASF et la DDTM 34 sont satisfaisantes, la commission considère que dans ces conditions la demande de défrichement peut être autorisée.

Après avoir enregistré que le maître d'ouvrage s'engage à :

- Prendre en compte les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique,

En proposant :

- De réaliser une réflexion à l'échelle nationale pour :
 - Définir un mode de participation du public limitant l'usage de l'anonymat lors des enquêtes publiques ;
 - Élaborer un cahier des charges d'un outil informatique permettant aux commissaires enquêteurs de traiter un volume important d'observations ;
 - Encadrer l'utilisation de l'IA générative dans le champ de l'enquête publique.

En recommandant :

1. D'associer l'Agence Régionale de Santé au suivi de la mise en œuvre du projet afin qu'elle puisse constater l'application effective de ses prescriptions ;
2. D'associer l'EPTB Lez au suivi environnemental prévu en phase chantier et lors de la mise en œuvre des mesures compensatoires prévues dans le cadre du projet ;
3. De mettre en place des protections renforcées pour les alignements d'arbres et, en cas d'abattage accidentel, de prévoir des mesures compensatoires ;
4. De réaliser, après la mise en service du COM, une campagne de suivi à long terme portant sur les nuisances sonores, la qualité de l'air et la fluidité du trafic. Ce dispositif permettra d'évaluer objectivement les nuisances réelles et, sur cette base, d'envisager les évolutions nécessaires.

La commission d'enquête publique émet un avis FAVORABLE à la demande d'autorisation environnementale du projet de Contournement Ouest de Montpellier.

Mauguio le 1^{er} octobre 2025

Richard AUGUET

Assesseur



Sylvine HELLEY

Assesseur



Georges RIVIECCIO

Président de la Commission

