



RÉGIONS

À Montpellier, les élus écologistes continuent de dire non aux « autoroutes en ville »

Les élus écologistes montpelliérains ne lâchent rien tant que les travaux n'ont pas commencé... Ils ont présenté, le 1er février, une alternative au projet de Contournement ouest de Montpellier (COM) opéré par Vinci Autoroutes. Leur proposition : réaliser deux boulevards urbains, l'un à l'ouest et l'autre au sud de la ville, en adéquation avec les enjeux environnementaux actuels.

Tandis que le premier Copil consacré au futur contournement ouest de Montpellier (COM) - 2x2 voies de 6,2 km devant relier, à horizon 2029-2030, les autoroutes A750 et A709 entre Juvignac et Saint-Jean-de-Védas - doit se tenir le 15 février en préfecture, les élus écologistes montpelliérains souhaitent soumettre au débat public une nouvelle proposition.

« *« Vinci autoroutes a chiffré les travaux du Contournement ouest de Montpellier à 300 millions d'euros : nous proposons, pour le même coût, la réalisation de deux boulevards urbains, l'un à ouest et l'autre au sud de la ville », lance leur porte-parole Manu Reynaud, 2e adjoint au maire, accompagné de Marie Massart, élue de la Ville déléguée à la politique alimentaire et à l'agriculture urbaine, Eddine Ariztegui, délégué au bien-être animal et Fatma Nakib, déléguée à l'Égalité et aux droits des femmes.* »

« Des recours juridiques vont être lancés »

Concrètement, le premier boulevard urbain se substituerait

au projet actuel de Contournement ouest de Montpellier sur la RD 132, le second succéderait à l'actuelle A709, anciennement A9. La vitesse de ces deux boulevards urbains serait limitée à 70 km/h, « *ce qui permet de ne pas avoir de bande d'arrêt d'urgence* », précise Manu Reynaud. Aussi bien pour le 2x2 voies à l'ouest que le 3x2 voies au sud, « *une voie serait réservée dans chaque sens pour le covoiturage et les bus* ».

L'échangeur actuel avec l'A750 serait conservé à l'ouest et un nouvel échangeur, au niveau d'Odysseum/gare Sud de France, serait mis en place au sud ainsi que « *les bretelles manquantes, notamment au niveau du rond-point du Zénith, sur les échangeurs existants* ».

D'autres choix sont-ils encore possibles aujourd'hui ? Manu Reynaud assure que « *des études parcellaires et environnementales sont à venir* » et que « *des recours juridiques vont être lancés par le collectif AutreCom* ».

« *« Tant qu'il n'y a pas eu le premier coup de pioche, on veut re-poser le débat car il est*

toujours temps d'adapter le projet », veut-il croire. »

Lire aussi Contournement ouest de Montpellier : « Il y aura moins de surfaces impactées que prévu » (Vinci Autoroutes) (lien : <https://objectif-languedoc-roussillon.latribune.fr/economie/infrastructures/2024-01-19/contournement-ouest-de-montpellier-il-y-aura-moins-de-surfaces-impactees-que-prevu-vinci-autoroutes-988318.html>)

Contre « le projet Vinci du Com »

L'objectif de la future infrastructure routière : désengorger les entrées de Montpellier, sujettes à des embouteillages monstres et auxquels le doublement de l'A9, également opéré par Vinci Autoroutes, était supposé mettre fin.

« *« En réalisant ces deux boulevards urbains avec ce budget de 300 millions d'euros, nous anticipons les 150 millions d'euros qui seront nécessaires au terme de la concession de Vinci Autoroutes pour l'A709 en 2032, ajoute l'écologiste. Ces 150 millions d'euros représentent la somme que la*

Métropole de Montpellier devra consacrer à la rénovation des voies et à l'ajout d'échangeurs ». »

Une contre-proposition donc à ce que les élus écologistes appellent « *le projet Vinci du Com* » et que le délégataire autoroutier de l'État prévoit de financer sur la base de la redevance des deux péages de l'A9.

Manu Reynaud dénonce un opérateur « *en roue libre* » : « *Depuis 2020, aucune consultation de la Métropole sur ce parcours ouest n'a eu lieu, or le temps des autoroutes en ville est fini. Au sein de la métropole, nous faisons plus de pistes cyclables pour qu'ils y aient plus de cyclistes, plus de voies ferrées pour qu'il y ait plus de tramways, plus de voies piétonnes pour plus de piétons... S'il y a davantage de routes, il y aura davantage d'automobilistes et plus il y de la vitesse, paradoxalement,*

moins la circulation sera fluide ! ».

L'élue appelle « *à revoir entièrement, aux conditions de 2024, un projet qui date de 1993* »...

Lire aussi Contournement ouest de Montpellier : pourquoi le Conseil d'Etat retoque les modalités de financement par Vinci Autoroutes (lien : <https://objectif-languedoc-roussillon.latribune.fr/economie/infrastructures/2023-01-31/contournement-ouest-de-montpellier-pourquoi-le-conseil-d-etat-retoque-les-modalites-de-financement-par-vinci-auto-routes-949968.html>)

« Servir des alternatives à la voiture »

L'impact environnemental est également avancé pour justifier cet appel à tourner la bride. En matière de décarbonation, l'association environnementale Shifters estime que l'augmentation du trafic entraî-

nera 269.000 tonnes équivalent CO2 supplémentaires en vingt ans d'exploitation, tandis que « *28.000 tonnes seront économisées par les cinq lignes de bus-tram en trente ans d'exploitation* », alerte Manu Reynaud.

Et l'élue de rappeler « *le postulat de base de l'accord passé avec la majorité au moment du deuxième tour des municipales : l'argent public doit servir pour des alternatives à la voiture individuelle* ». ■



Le futur contournement ouest de Montpellier (COM) est une infrastructure routière de 2x2 voies de 6,2 km devant relier, à horizon 2029-2030, les autoroutes A750 et A709 entre Juvignac et Saint-Jean-de-Védas.

par Nelly Barbé

