

Le 7 septembre 2020,

Monsieur le commissaire enquêteur,

Le **collectif SOS Oulala** lutte contre la construction de la Liaison Intercantonale d'Évitement Nord de Montpellier (ci-après abrégé LIEN) au nord de Montpellier, entre Saint Gély du Fesc et l'A750. Ce projet routier est climaticide, écocide et polluant ; c'est pourquoi nous demandons son annulation. Nous ne défendons pas ici des intérêts de riverains mais une nouvelle vision de l'aménagement du territoire où ces projets d'un autre temps n'ont plus leur place. Le projet routier du Contournement Ouest de Montpellier (ci-après abrégé COM) est sur bien des aspects similaires au projet du LIEN et a les mêmes impacts néfastes sur l'environnement, aussi nous sommes défavorables à sa réalisation et lutterons localement pour empêcher son aboutissement.

Trafic et embouteillage : un projet inutile

Avant d'étudier les impacts néfastes de ce nouvel axe routier, nous constatons que le projet même repose sur une tromperie du public. La plupart des riverains défenseurs du projet voient en lui une solution à la congestion du trafic sur cet axe, or celle-ci n'est en rien prouvée dans l'étude d'impact.

Le gain de temps présenté dans l'étude de trafic est seulement de 3%, c'est à dire 54 secondes sur un trajet d'une demi-heure, autant dire non significatif. Les entrées du COM seront congestionnées dès sa mise en service. La diminution du trafic sur les voies secondaires (avenue de la Liberté, Recambale...) représenteraient seulement 10 à 15% , et ce sans prendre en compte les aménagement sur ces axes pour faciliter le transport multimodal (voies réservées aux bus, vélo...) qui pourraient (et devraient !) diminuer la capacité en nombre de véhicule de ces axes.

En fait, l'étude montre une augmentation globale du trafic due au COM, de l'ordre de 6% dès 2028, accompagnée d'une augmentation de la distance de trajet de 6% également. Nous critiquons au passage que cette étude de trafic tient comme acquis la construction du dernier tronçon du LIEN, et de la Déviation Est de Montpellier. Or si ces projets ne sont effectivement pas réalisés, l'étude se retrouve entièrement faussée.

De plus, le projet du COM, en augmentant la capacité routière, pourrait favoriser par appel d'air l'apparition de nouveaux usagers de cet axe routier, et provoquer donc une augmentation supplémentaire du trafic. Ce phénomène de trafic induit est bien documenté, et peut représenter jusqu'à une augmentation de 20% du trafic, mais ne semble pourtant pas pris en compte dans l'étude de trafic.

En outre, nous craignons que ce type d'aménagement ait un impact sur l'éloignement croissant des lieux de vie (et donc des distances domicile-travail) comme c'était le cas pour l'A9-A750. Plus symboliquement, la construction d'un tel axe représente un encouragement à l'usage quasi-exclusif de la voiture. Ces impacts indirects ne sont pas étudiés.

En somme, le COM provoquera une augmentation globale du trafic routier et ne règlera pas les problèmes d'embouteillage.

Conséquences sur le climat

En 2020, dans une ville qui a déclaré l'urgence climatique en 2019, il n'est désormais plus question de discuter l'intérêt collectif de diminuer urgemment et drastiquement nos émissions à effet de serres pour limiter la crise climatique en cours. Or le transport routier est responsable de 30% des émissions de gaz à effet de serre en France.

Nous avons montré que la mise en place du COM provoquera une augmentation du trafic routier global sur l'agglomération montpelliéraine, voire sur l'aire urbaine de Montpellier.

On s'étonne donc que dans la partie «incidences du projet sur le climat» de l'étude (page 373), soit indiqué le postulat suivant : «Le projet engendrera une redistribution du trafic actuelle de la voirie existante vers la nouvelle infrastructure. Le trafic routier existe donc déjà.». On nous indique ensuite que le projet devrait provoquer une légère diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Ce calcul semble bien simpliste : l'augmentation globale des distances de trajet, l'augmentation globale du nombre de véhicules, les incidences indirectes sur les trajets et l'usage de la voiture, sans parler du trafic induit, ne semblent pas pris en compte.

Il est choquant de voir que pour un projet routier, l'étude de l'impact sur les gazs à effet de serre soit traité en une seule page ! Nous demandons une étude plus détaillée, avec de le détail des indicateurs utilisés.

Pollution de l'air

Dans [l'avis de l'Autorité environnementale \(Ae 2018 – 75\) sur le SCOT de Montpellier](#), il est écrit qu'un des enjeux environnementaux principaux du SCOT est « la réduction des nuisances liées aux déplacements (bruit et

pollution de l'air) et l'exposition de la population aux risques sanitaires ». En quoi le projet du COM est compatible avec les objectifs environnementaux du SCOT de la métropole validé en décembre 2019 ?

La métropole de Montpellier souffre de gros problème de pollution notamment dû au NO₂ et PM₁₀, principalement émis par le trafic routier. Les grands projets de routes intensifient le trafic et donc la pollution et représentent un risque de santé publique très important (68 000 décès / an en France dû à la pollution atmosphérique). En octobre 2019, [la Cour de justice européenne a condamné la France pour non-respect de la directive européenne de 2008 sur la qualité de l'air](#) avec notamment le dépassement « systématique et persistante (de) la valeur limite annuelle pour le NO₂ depuis le 1^{er} janvier 2010 dans douze agglomérations » dont celle de Montpellier.

Le projet du COM va-t-il permettre à la métropole de Montpellier de respecter les seuils de pollution autorisés par la directive européenne relative à la qualité de l'air ? Nous pensons au contraire qu'il aggravera un problème déjà persistant.

A ce sujet, Greenpeace a proposé dans son avis une analyse que nous partageons et nous demandons que ces arguments soient étudiés et pris en compte dans l'étude.

Destruction de la biodiversité

Le COM fragmente également un [corridor écologique](#) nécessaire au bon fonctionnement des écosystèmes de la métropole et va à l'encontre des orientations nationales sur la protection du vivant (loi Grenelle 2).

Il détruira les individus et ou les habitats de 53 espèces protégées.

Nous rappelons que nous vivons actuellement la 6^{ème} extinction de masse du vivant et qu'il est urgent d'enrayer les impacts humains sur la biodiversité. Une telle destruction, d'autant plus pour un projet inutile, est abhorrée.

Agriculture

Le COM détruira directement 16 ha de terres agricoles et impactera l'activité agricole sur une superficie de 45 ha au total. Ces terres, d'après l'étude, ont un haut potentiel agricole et sont pour beaucoup irriguées. Ces terres sont rares et donc précieuses pour le développement d'une agriculture locale et de qualité. Rappelons qu'un maraîcher en agriculture biologique peut nourrir jusqu'à [100 familles / ha](#). Au lieu de construire le COM (et pour un coût bien moindre !), on pourrait fournir jusqu'à 4500 familles en légumes biologiques, soit toute la population de Saint-Jean-de-Vedas.

L'enjeu de l'artificialisation des sols, qui engendre une raréfaction des terres de qualité, un encouragement de l'enfrichement, des ruptures des entités agricoles et une augmentation des prix du foncier, est pourtant relevé par tous les syndicats agricoles et de nombreuses associations. L'objectif «Zéro artificialisation nette des sols», qui va dans le sens d'une sanctuarisation des terres agricoles et qui est valorisé dans le [SRADDET](#) de la Région Occitanie, n'est finalement pas pris en compte.

La crise du Covid19 nous a révélé à tous la fragilité de notre système de distribution alimentaire et la résilience de l'approvisionnement en circuit court. Mais comment imaginer de manger local quand il n'y a plus de terres pour produire localement ?

Pour une vision des impacts au long court, il faudrait non pas étudier les impacts d'après la situation agricole actuelle mais d'après le potentiel de ces terres, et convertir ce potentiel en terme alimentaire : combien de personnes pourrait-on nourrir si le projet n'avait pas lieu ?

Pour identifier ce potentiel, il faudrait réaliser une étude de potentiel détaillée sur le terrain (l'étude ici est seulement basée sur des cartes au 1/25000ème, ce qui n'est pas suffisant).

CONCLUSION

En tant que commissaire enquêteur, vous avez la mission de rendre compte des positions actuelles de vos concitoyens, mais aussi d'anticiper leurs opinions futures, et à ce titre d'être à l'écouter des changements qui se produisent dans notre société. En effet, un projet d'envergure comme le COM ne verrait pas le jour avant 2028, cela demande un effort de projection : quel sera l'état du monde alors ? Ce projet sera-t-il toujours dans le domaine de l'acceptable pour nos concitoyens ?

L'urgence bioclimatique, appuyée scientifiquement par le GIEC depuis des années, ne fait désormais plus rire grand monde. La protection de l'environnement et les politiques de sobriété qui les accompagnent prennent de plus en plus de place, et c'est heureux, dans les pensées et les débats : sobriété des modes de production, des modes de déplacement, des modes de vie. Quand on donne le temps et les informations à 150 français et françaises lors de la Convention Citoyenne pour le Climat, ils proposent de « développer les autres modes de transports que la voiture individuelle » (objectif 1, famille « se déplacer ») ou encore de "lutter contre l'artificialisation des sols et l'étalement urbain" (objectif 3, famille "se loger"). Que penseraient ces citoyens d'un projet comme le COM, qui encourage l'usage de la voiture tout en aggravant le phénomène d'artificialisation des sols de l'agglomération montpelliéraine ?

Pourquoi dépenser 278 millions d'euros dans un projet inutile et destructeur de l'environnement ?

Localement, et ce depuis le début de l'année 2020, nous constatons un changement net est visible dans l'opinion de la société civile au sujet du projet routier du LIEN et plus largement des projets routiers comme le Contournement Ouest de Montpellier et la Déviation Est. Comme nous, de plus en plus de citoyen.e.s les trouvent obsolètes et se rendent compte de l'intérêt de stopper la consommation d'espaces naturels et agricoles.

Le collectif SOS Oulala a soutenu deux pétitions en 2020 :

- [4700 signatures](#) ont été récoltées contre le défrichement en vue de la construction du LIEN.
- [Près de 1000 signatures](#) ont été récoltés cet été contre les projets du COM et du LIEN.

Pour toutes ces raisons, le collectif SOS Oulala émet un avis très défavorable au projet du COM.