

Hérité du siècle dernier, ces grands projets routiers qui entourent l'agglomération montpelliéraine ont été source de débats lors de la campagne des municipales. Mais l'enjeu environnemental pourrait bien rebattre les cartes de ces histoires sans fin, 20 ou 30 ans après leurs premières esquisses.

Dem, Com, Lien... Dans les années 80 et 90, ces grands projets résumés en une ou deux syllabes promettaient de contourner la ville de Montpellier de bout en bout en un battement de cil. Jusqu'en 1986, il faut se souvenir que la fontaine des Trois Grâces, place de la Comédie, faisait encore office de rond-point. Autrefois symbole d'émancipation et de liberté, le véhicule individuel est devenu synonyme de dépendance, de pollution et de pompe à fric. Mais faute d'alternative, difficile de s'en passer.

Com : après la « gloire », la « vigilance »

Le 7 septembre dernier, l'enquête publique du Contournement ouest de Montpellier (Com) touchait donc à sa fin dans une atmosphère électrique. Militant de Greenpeace et membre du collectif Montpellier respire, Marc-Axel fulmine. « On estime à 67 000 le nombre de décès prématurés liés à la pollution de l'air en France chaque année ! Ce projet n'a jamais été remis aux goûts du jour, et ne répond pas aux enjeux actuels », peste-t-il.

Les premiers débats autour du Com voyaient le jour en 1995. A l'époque, l'engorgement du centre-ville de Montpellier et les embouteillages du matin étaient déjà au centre de toutes les attentions. L'idée était donc de construire une sorte de route périphérique capable de fluidifier le trafic et de relier l'A750 à cette portion de l'A9, devenue A709. Lors des dernières municipales, ce projet de 6 km dont le budget avoisine les 280 millions d'euros a fait l'objet de nombreux revirements. Favorable au Com avant le premier tour, l'industriel Mohed Altrad a fini par s'y opposer au second, sous la pression de [sa nouvelle alliance](#) avec le trio Doulain-Gaillard-Ollier. Pour la candidate EELV Coralie Mantion, c'était nié dès le départ. Et tandis que le socialiste Michaël Delafosse ne s'était jamais prononcé contre, [il a consenti à faire un pas](#) vers son acolyte écologiste au second tour, en promettant que la Métropole de Montpellier n'y mettrait pas un centime.

Une véritable patate chaude en somme, sur laquelle EELV veut rester vigilant. « On est encore dans le moment de gloire, mais ce n'est pas parce que nous avons des élus à la mairie qu'on ne sera pas force de propositions », argue Hassan Quarouch, porte-parole des écologistes à Montpellier. « Nous ne sommes pas fondamentalement contre l'idée d'un contournement, mais nous ne voulons pas qu'il soit à caractère autoroutier. Nous voulons un boulevard urbain, où les voitures seront limitées à 50 ou 70km/h, et comprenant des voies cyclables et de bus. Il faut sortir de cet individualisme outrancier. Là, on nous propose une route qui passe à 5 km du centre-ville de Montpellier, traverse la Mosson, le Rieucoulon et va détruire des terres agricoles... » Une opinion partagée par le collectif Nous sommes, qui précise refuser le Com... « en l'état ». Un *Oui mais* dont le nouveau maire de Saint-Jean-de-Védas, François Rio, ne s'encombre pas : « Aujourd'hui ce contournement est une priorité pour moi », [confiait-il au micro de France 3](#) le 18 septembre dernier.

D'après le dossier d'enquête, cette deux fois deux voies, déjà réalisée en grande partie, drainera entre 60 000 et 90 000 véhicules par jour d'ici 2032 et permettra une réduction du temps passé... « de l'ordre de 3% ». Des données qui, mises côte à côte, font grincer quelques dents. « Le Com sera saturé dès sa mise en service, donc ça ne résout pas le problème des embouteillages. Quand on construit une nouvelle route ou qu'on améliore l'existant de nouvelles voitures s'ajoutent. C'est ce qu'on appelle le trafic induit. Or si on veut sortir des embouteillages sur le long terme, il faut permettre à la population de se déplacer autrement qu'en voiture », lâche Marc-Axel.

Il y a trois mois, le collectif Montpellier respire lançait donc [une pétition en ligne](#) pour demander l'arrêt de tous les projets routiers de l'agglomération montpelliéraine et appeler les pouvoirs publics à concentrer leurs efforts sur les mobilités durables. Une vindicte plus radicale que celle des anciens candidats aux municipales, mais soutenue par l'ensemble du milieu militant et associatif, dont SOS Oulala, le collectif Ceinture verte, ou encore Greenpeace...

Dem, Lien : serpents de mer et espèces menacées

En avril dernier, l'enquête publique de la Déviation Est de Montpellier (Dem) a été validée en conseil départemental. Destiné à relier le boulevard Philippe Lamour à l'A709, le projet a été bouclé malgré les réticences des communes de Mauguio, ou de Saint-Aunès, dont le maire LR Alain Hugues dénonçait l'empiètement du tracé sur des vignes classées en AOC. Ce dernier exprimait les mêmes critiques que celles opposées au Com : « Ce projet ressort des cartons, ce n'est pas un projet innovant contrairement à ce qui a été dit », expliquait-il [au micro de France Bleu Hérault](#) en juin 2019.

Même topo pour le Lien (Liaison Intercantonale d'Évitement Nord). Autre serpent de mer porté par le Département de l'Hérault, cette voie censée relier l'autoroute A750 au niveau de Grabels, à la RD 986 à Saint-Gély-du-Fesc, mûrit dans les cartons des collectivités territoriales depuis les années 80. Après de multiples recours, les premiers travaux du deuxième tronçon ont finalement démarré en février dernier par une opération de défrichement. A l'arrivée du printemps, le collectif SOS Oulala a donc mandaté un naturaliste pour réaliser l'inventaire animalier de cette zone naturelle en sursis. « Les spécialistes ont attesté la présence de sept espèces menacées qui ne sont répertoriées ni dans l'étude d'impact, ni dans la dérogation « Espèces protégées », comme la libellule cordulie à corps fin, l'engoulevent d'Europe et plusieurs chauves-souries », détaille Chloé Lérin, membre du collectif. Ce mardi 22 septembre, Me Alice Terrasse, l'avocate des militants, a adressé une mise en demeure à la préfecture de l'Hérault pour « enjoindre le conseil départemental de déposer un dossier de dérogation » visant à prendre en compte ces nouveaux éléments. « Et nous lui demandons de suspendre les travaux le temps que cette nouvelle dérogation soit examinée », poursuit l'avocate.

De son côté, le maire LFI de Grabels René Révol a lancé un énième recours auprès du conseil d'Etat pour contester le tracé. Si l'homme se bat depuis 2011 contre ce projet qu'il juge écocide, il l'affirme : « le fond de l'air a changé ». « Maintenant que le Com a du plomb dans l'aile, c'est encore pire de faire le Lien, parce ce qu'il n'y a plus de débouché. On envoie les gens vers un endroit où il n'y a rien, ce n'est pas sérieux », argue-t-il, furieux que les premiers débroussailllements aient été autorisés. L'édile est par ailleurs en train d'initier un « atlas de la biodiversité communale » pour recenser toutes les espèces présentes sur son territoire. « D'ici deux ans, nous allons produire un document qui va montrer que nous sommes un réservoir naturel exceptionnel. Cela me donnera des armes pour bloquer les décisions qui mettraient en danger nos zones agricoles et naturelles. Aucune de ces zones ne sera 'urbanisable' ! », résume René Revol, qui a toujours plaidé pour un tracé moins impactant, à mi-chemin entre Combaillaux, Grabels et Saint-Gély-du-Fesc, et dans un secteur déjà modifié par la main de l'homme. Pour lui, le Com, la Dem ou le Lien restent ancrés dans une logique du siècle dernier. « J'ai le sentiment que tous les aménagements qu'on nous propose sont dépassés. Un peu comme un canard à qui on a coupé la tête et qui continue de marcher », souffle-t-il. Des arguments auxquels Philippe Vidal, élu du conseil départemental en charge de l'urbanisme, goûte peu. « C'est toujours mieux chez le voisin, on a l'habitude de ça. Mais moi je suis un pragmatique. On est en train de finir la rocade de Béziers, on y aura mis 120 millions en six ans... C'est simple : là où on est retardé, on ne fait pas ; et là où on n'est pas retardé, on fait ».

« Il faut bien des solutions... »

Plus globalement, le président de la Métropole Michaël Delafosse juge tous ces projets « nécessaires pour sortir le trafic de transit de la ville ». « Quand vous venez de Saint-Gély-du-Fesc, pour aller vers l'aéroport vous êtes obligés de passer par la rue Saint-Louis (*quartier des Arceaux*, ndlr), donc il faut bien une solution pour les habitants de la rue Saint-Louis ! Il faut aussi une solution pour ceux qui vivent boulevard Gambetta, à la Chamberte ou à la Martelle... ». L'élu socialiste estime que le principe des rocade n'est pas incompatible avec le développement des mobilités douces. « Si on veut des voies cyclables dans la ville, il faut évacuer le trafic de transit ; d'ailleurs dans toutes les métropoles qui ont engagé des politiques volontaristes autour du vélo, il y a deux ou trois rocade, comme à Copenhague, Amsterdam, Rotterdam... » Des modèles, que les militants des collectifs considèrent d'arrière-garde, regrettant une « sanctuarisation du centre-ville de Montpellier » au détriment des habitants des villages alentours. « La transition écologique doit impliquer tout le monde, et pas seulement les privilégiés du centre-ville », martèle Marc-Axel.

Biodiversité versus artificialisation des sols, voiture versus mobilités douces, ville propre versus ruralité « carbonée »... Pas facile de concilier les causes, surtout quand le dialogue est au point mort.

Prisca Borrel

Lire aussi :

[Montpellier : verdure et patates chaudes au menu de l'alliance PS-EELV](#)

[La Graine, la monnaie montpelliéraine qui ne demande qu'à pousser](#)

[« Des terres, pas d'hypers », retour sur dix ans de lutte contre Oxylane, projet porté par Décathlon](#)

[Autonomie alimentaire : un mirage salubre ?](#)

