

Expertises autour du Contournement Ouest de Montpellier (COM)

Articulation COM – Aménagement du territoire

Jean-Paul VOLLE

Géographe, professeur émérite de géographie urbaine et régionale à
l'université Paul-Valéry-Montpellier

L'essentiel en quelques mots

“ Le COM est un dispositif d'aménagement qui doit servir à désengorger les voies saturées du quadrant ouest de la métropole et améliorer la vie quotidienne de ses habitants. Sillon de transit structurant entre les deux systèmes autoroutiers, il est un maillon d'un bouclage du contournement de Montpellier cœur de l'aire métropolitaine et remodèle, par les équipements qui l'accompagnent, la desserte locale des 10 communes de l'ouest. Elles comptent aujourd'hui plus de 60 000 habitants (35 % de la population des communes de l'aire métropolitaine hors Montpellier) et ont gagné plus de 50 % de leur population d'origine en 25 ans. Le COM irrigue et connecte leur bassin de vie, accompagne leur transition écologique, énergétique et solidaire vers un système de déplacement débarrassé du trafic de transit. Il finalise et conforte son rôle de tête du réseau multimodal du grand ouest – 4 lignes de tramway, 3 Pôles d'échange (PEM), plusieurs lignes du réseau express vélo (REV), une branche du Service Express Régional Métropolitain (SERM) – pour réduire l'usage de la voiture, gagner en sécurité et sur les temps de parcours. Maillon nord/sud stratégique en frange de ville, il est facteur de modernité, de confort et de lien social, la garantie d'une mobilité équitable, sobre et décarbonée. Il s'insère dans un espace de vie associant résidences périurbaines et lieux de travail en respectant au mieux les ambiances de nature des vallées de La Mosson et du Rieucoulon. Projet prospectif, il contribue au dynamisme des communes, il en valorise le bien-être, et au rayonnement de la métropole dont il qualifiera, à terme, la « porte d'entrée ». Facteur d'intégration, il initie en termes d'aménagement du territoire, la « redirection urbaine » du grand ouest et prend donc figure de réponse juste et équitable aux besoins de mobilité de la population résidente.”

Septembre 2025

Flots, vers Mende (D17), vers Quissac (D21), vers Sommières, Nîmes et Alès (D613). La D24 dessert Mauguio au Sud-Est, la D612 rejoint Sète. La RN113 trace le sillon majeur Est-Ouest vers Nîmes par Lunel, vers Béziers par Pézenas.

* Au Nord, le contournement intercommunal existant doit prendre appui sur l'axe autoroutier méridional notamment celui du tracé de l'A709 entre Saint-Jean-de-Védas et Vendargues pour concrétiser le bouclage de la ville centre, véritable cœur métropolitain. Le premier niveau, la ceinture-rocade de la D65 devenue boulevard intra urbain, est inachevé à l'Est comme à l'Ouest pour être branché au système autoroutier de l'A9/A709. Cette rocade est doublée plus au Nord par le Lien lui-même encore inachevé entre Saint-Gély-du-Fesc et l'échangeur de Bel-Air sur l'A750.

* À l'Est, les deux axes D610 et D613 assurent la jonction avec les autoroutes, mais le barreau intermédiaire vers la route de la mer (D66) reste en attente. Cette Déviation Est de Montpellier, DEM, prend forme de boulevard urbain de liaison à la limite des communes de Castelnau-le-Lez et du Crès puis d'une section voie express à construire pour assurer la jonction avec l'autoroute A709.

* À l'Ouest, alors que débouche en carrefour l'autoroute A750, le contournement intercommunal enregistre une importante discontinuité entre Juvignac et Saint-Jean-de-Védas. L'avenue de la Liberté et la RM65 servent de compromis pour rejoindre les échangeurs autoroutiers Sud et les zones d'activités et commerciales des Prés d'Arènes, de Tournezy, Massane, Mas de Grille, Mas d'Astre ou encore de la Lauze et du Larzat. Depuis l'échangeur de Juvignac avec l'A750, la RM132 longe le cours de La Mosson jusqu'au carrefour avec la RM5, puis sous l'étiquette RM132E2 rejoint au Rieu Coulon l'axe de la D613, route de Montpellier à Béziers, la D612 route de Sète, et l'échangeur autoroutier de Saint-Jean-de-Védas. Les héritages routiers qui parcourent ce couloir sont inadaptés en termes de capacité à absorber la circulation actuelle, de liaison pour le transit régional et inter régional, de desserte locale à l'échelle de l'aire métropolitaine. Les liaisons Nord-Sud et la desserte des communes du bassin de plaine de Saint-Georges-d'Orques à Fabrègues et Gigan souffrent de cette inadaptation. « *Devant les congestions rencontrées, les automobilistes ont tendance à emprunter des itinéraires de substitution, par la voirie locale, perturbant ainsi le fonctionnement des zones urbanisées* (des communes voisines) » (DREAL). Le projet du COM emprunte ce

couloir naturel entre Juvignac (A750) et les autoroutes méridionales, l'échangeur futur sur l'A709 se situant entre celui de Montpellier Ouest et celui de Saint-Jean-de-Védas. La structure fonctionnelle de cet axe long de quelque 6 km (échangeurs, rond-points et carrefours intermédiaires) a été intégrée dans les documents de planification (SRADDET, SCoT, PLUI, PDM) et a fait l'objet d'une DUP en 2021. Le projet stratégique du Plan de Mobilité (PDM) développe une hiérarchisation du réseau routier selon les fonctions des voies en réseau structurant, primaire et secondaire afin de mieux distribuer les trafics et réduire les saturations et congestions actuelles. Axe structurant, le COM est donc défini comme un « dispositif d'aménagement, pièce maîtresse du système de désengorgement des voies à l'ouest » (dossier de l'enquête publique).

Le réseau structurant du Plan de Mobilité 2032 approuvé en juillet 2025



Le COM, ses objectifs

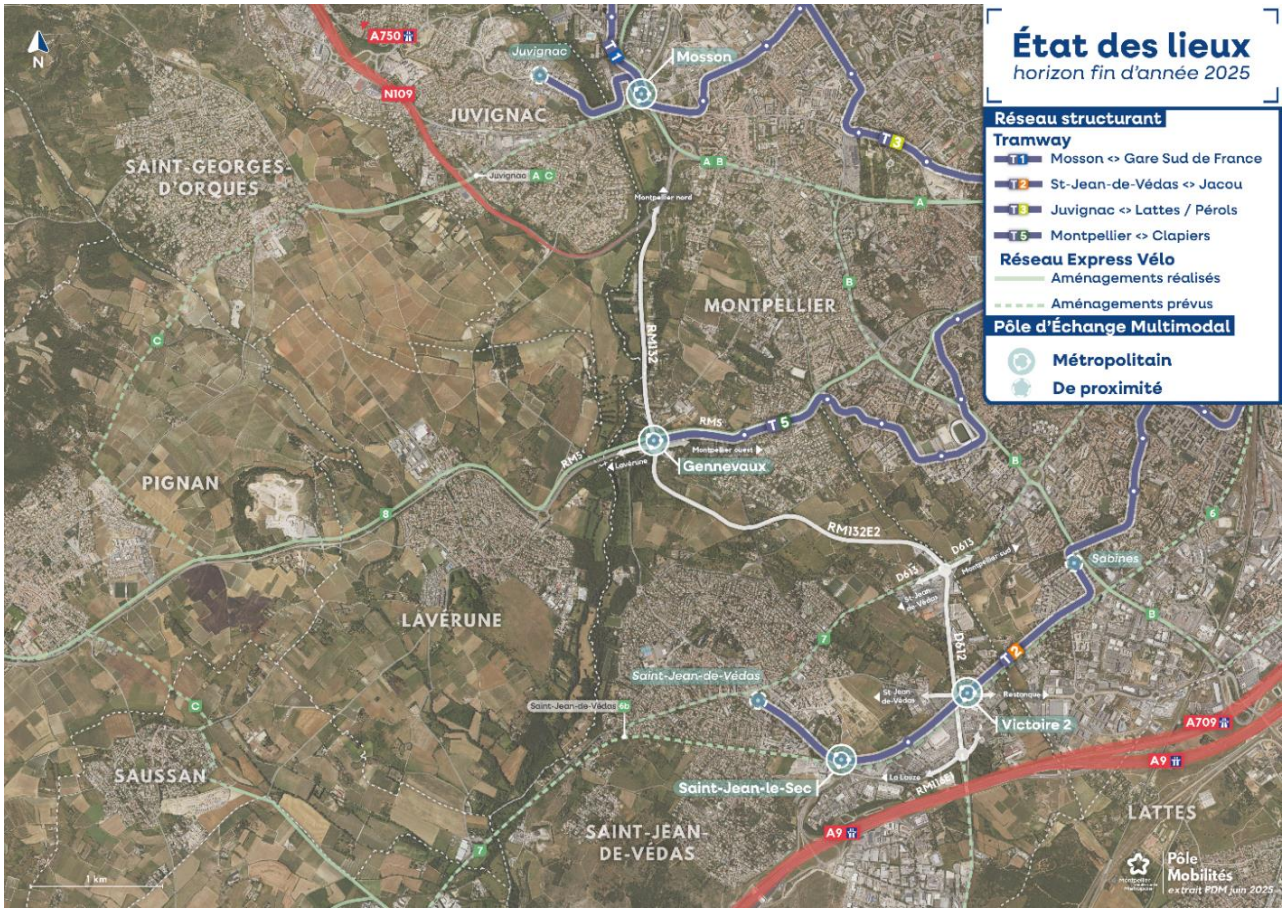
Le dossier d'enquête publique affiche et qualifie plusieurs objectifs, quatre étant clairement exposés. Nous les résumons ainsi :

* Relier l'A750 à l'axe autoroutier du couloir languedocien (A9/A709) pour optimiser « l'irrigation » du département au niveau de sa métropole.

* achever le bouclage de l'espace occidental du cœur de la métropole pour assurer, en complément, une meilleure desserte des quartiers urbains et des communes de la périphérie par des modes doux et des transports publics. Le bouclage assure également une amélioration des trajets quotidiens domicile-travail-achats-loisirs-santé... en termes de gain de temps et de sécurité notamment, pour plusieurs milliers de citoyens.

* Alléger la voirie secondaire d'une circulation étrangère à l'origine des « congestions récurrentes » et lui rendre son usage initial de desserte de proximité, « apaisée et sécurisée ». Le COM prend alors figure d'axe de transfert attractif pour tout l'espace occidental de la métropole.

* Le COM est également une infrastructure permettant de finaliser le réseau multimodal du grand secteur ouest de la Métropole. Diminuer la voiture en ville, favoriser le rabattement et l'intermodalité (accessibilité à tous les modes de mobilité), rendre au final le trafic plus fluide et gagner sur les temps de parcours sont autant de facteurs qui définissent le COM. Il sera en connexion avec 4 lignes du réseau de tramways et 3 pôles d'échanges multimodaux (PEM), plusieurs lignes du réseau express vélo (REV), une branche du SERM entre le Pays Cœur d'Hérault et le PEM de la Mosson. À terme, il sera axe de jonction vers la gare Sud de France et par le Bustram 4 vers le Nord de la métropole depuis Cournonsec et Gennevaux.



Retenons également que le COM est un facteur qui joue positivement sur l'organisation des déplacements au sein du maillage communal de l'ouest métropolitain, facilite les accroches aux espaces fonctionnels de l'aire urbaine, contribue au développement de la vie économique et sociale locale. **Il est la garantie d'une mobilité équitable.**

Il a comme finalité par le biais de l'amélioration des déplacements au quotidien d'assurer le mieux-être de la population résidente et celle des communes voisines assujetties à une mobilité contrainte, notamment pour le travail et les services, à partir d'un réseau de routes hérité, à mal de répondre à leurs besoins. **Il est un facteur de modernité, de sécurité, de confort et de lien social.**

Il consolide la charpente du réseau routier hérité et facilite les liaisons d'échange et de transfert à l'échelle des grands flux de transit. **Il constitue un élément fort de la trame viaire.**

Il assure, en site propre, la jonction autoroutière entre le système de l'A9/A709 à l'échangeur de Saint-Jean-de-Védas et l'arrivée de l'A750 à Juvignac. **En frange de ville, il est un maillon Nord/Sud nécessaire au transit et contournement.**

Il induit des modalités nouvelles d'échanges et de relations au quotidien avec les territoires voisins, les pôles et espaces fonctionnels de l'aire métropolitaine, de proximité ou plus éloignés, au Nord, au Sud et à l'Est. **Il irrigue et connecte le bassin de vie, il s'affirme tête de réseau des inter connexions métropolitaines.**

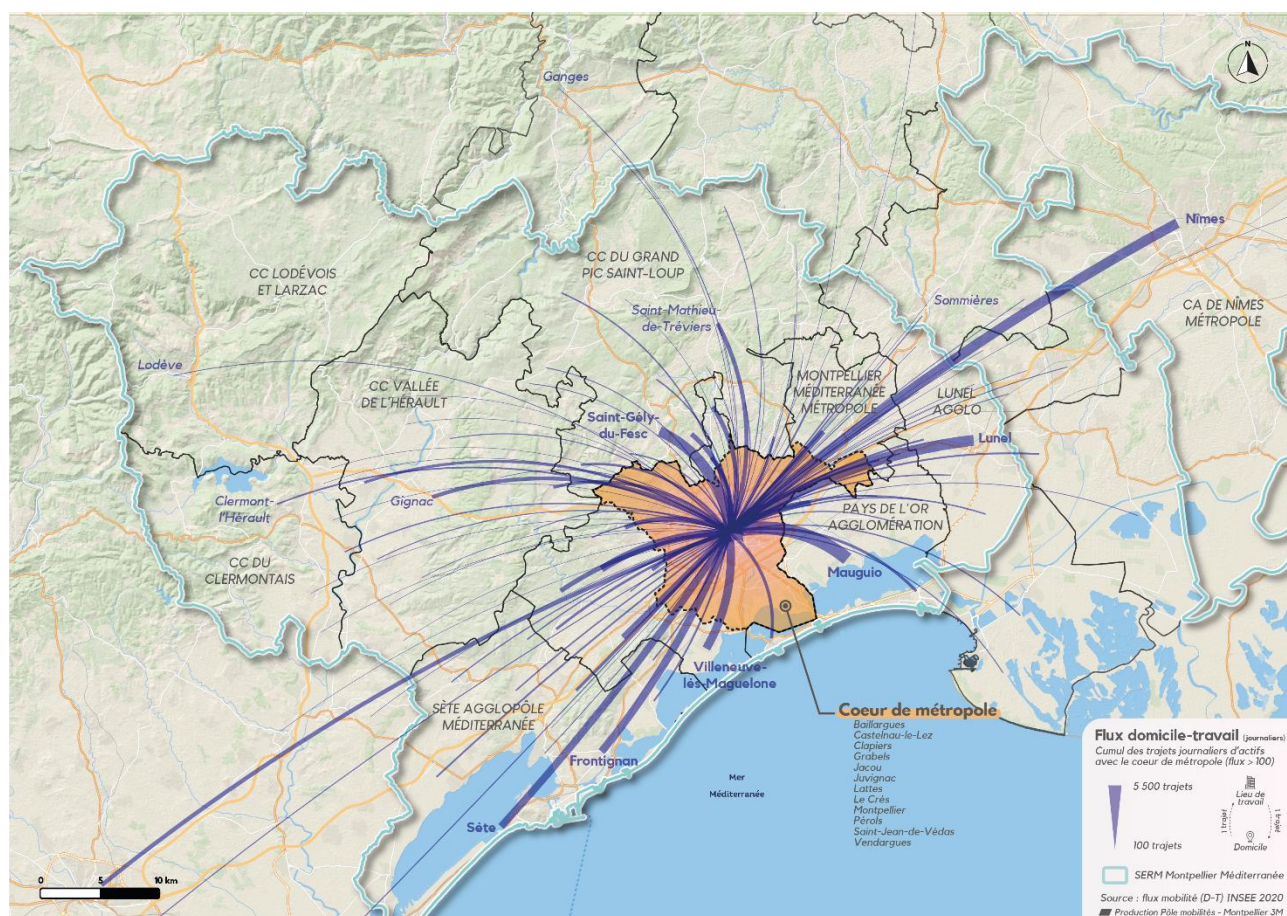
Il repose sur la mise en place d'une intermodalité associant des voies réservées aux transports collectifs (VRTC) pour des bus ou cars à haut niveau de service (BHNS et CHNS), des aménagements modes actifs le long des contre-allées. L'infrastructure de la voie et son rattachement au réseau existant, valorisent donc les modes actifs et les transports publics avec le souci de protection des écosystèmes naturels et de réduction de l'empreinte environnementale des mobilités. **Il est l'assurance de l'amélioration des critères de la résilience collective et d'une transition réussie vers un monde nouveau.**

Au-delà de sa dimension technique d'infrastructure, le COM s'impose aujourd'hui comme **maillon économique et social stratégique** pour la métropole et plus particulièrement pour son bassin de vie occidental qui formalise les liaisons vers Sète et l'étang de Thau d'une part, vers le Pays de Cœur d'Hérault d'autre part.

Vision prospective : le COM maillon essentiel du SERM

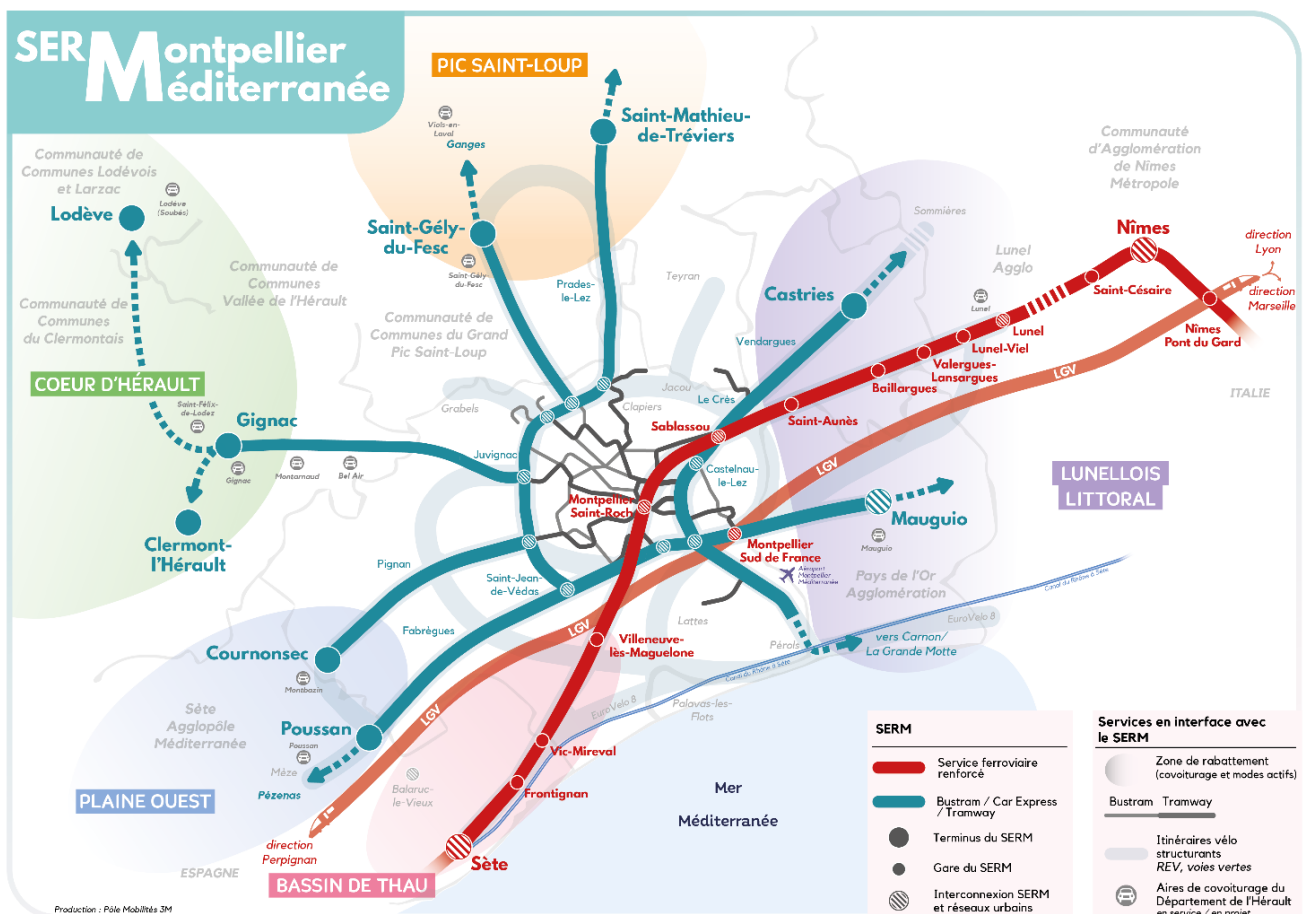
L'organisation des mobilités se pose à l'échelle des EPCI voisins des 31 communes de Montpellier Méditerranée Métropole (3M). Le projet de Service Express Régional Métropolitain en est l'illustration. Un mois après les 1ères rencontres Mobilités et Territoires du 24 mai 2024 à Montpellier qui se sont concrétisées par une lettre d'engagement des EPCI partenaires du SERM, le Ministre délégué des transports et le Ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires ont notifié aux collectivités, par courrier du 27 juin 2024, la labellisation du SERM Montpellier Méditerranée. La reconnaissance du projet, de son « ambition générale, des acteurs locaux mobilisés, du périmètre concerné et des grandes orientations stratégiques » ouvre la voie à la poursuite des travaux par les territoires et le comité de pilotage afin d'élaborer le « dossier de synthèse » conduisant à l'obtention du statut de SERM.

Principaux flux de déplacements domicile-travail entre le cœur de Metropole et les EPCI voisins



Le SERM est le révélateur de la pensée aménagiste du bassin de mobilité de Montpellier selon deux dynamiques spatiales, celle linéaire des grandes infrastructures le long du couloir languedocien, celle concentrique qui caractérise le fonctionnement de l'aire métropolitaine. Dans ce contexte, le COM participe des deux comme axe de liaison entre les deux systèmes autoroutiers et voie de bouclage de la ceinture métropolitaine. Le SERM concerne donc 9 intercommunalités dont celles des espaces étroitement reliés à 3M (Pays Cœur d'Hérault, Pays de l'Or, Pic Saint-Loup, Lunel, et Sète) et qui sont réunis dans la démarche de Projet de territoire ; et celle de Nîmes, relevant des relations entre les deux préfectures : soit, 219 communes et près de 1 200 000 habitants. Gouvernance partenariale d'instances spécifiques en termes de transport (AOM et GART) et contrats de réciprocité avec certains de ces périmètres de gestion en ce qui concerne les volets transport, mobilité, développement économique et aménagement, témoignent de la pertinence de l'approche spatiale du SERM.

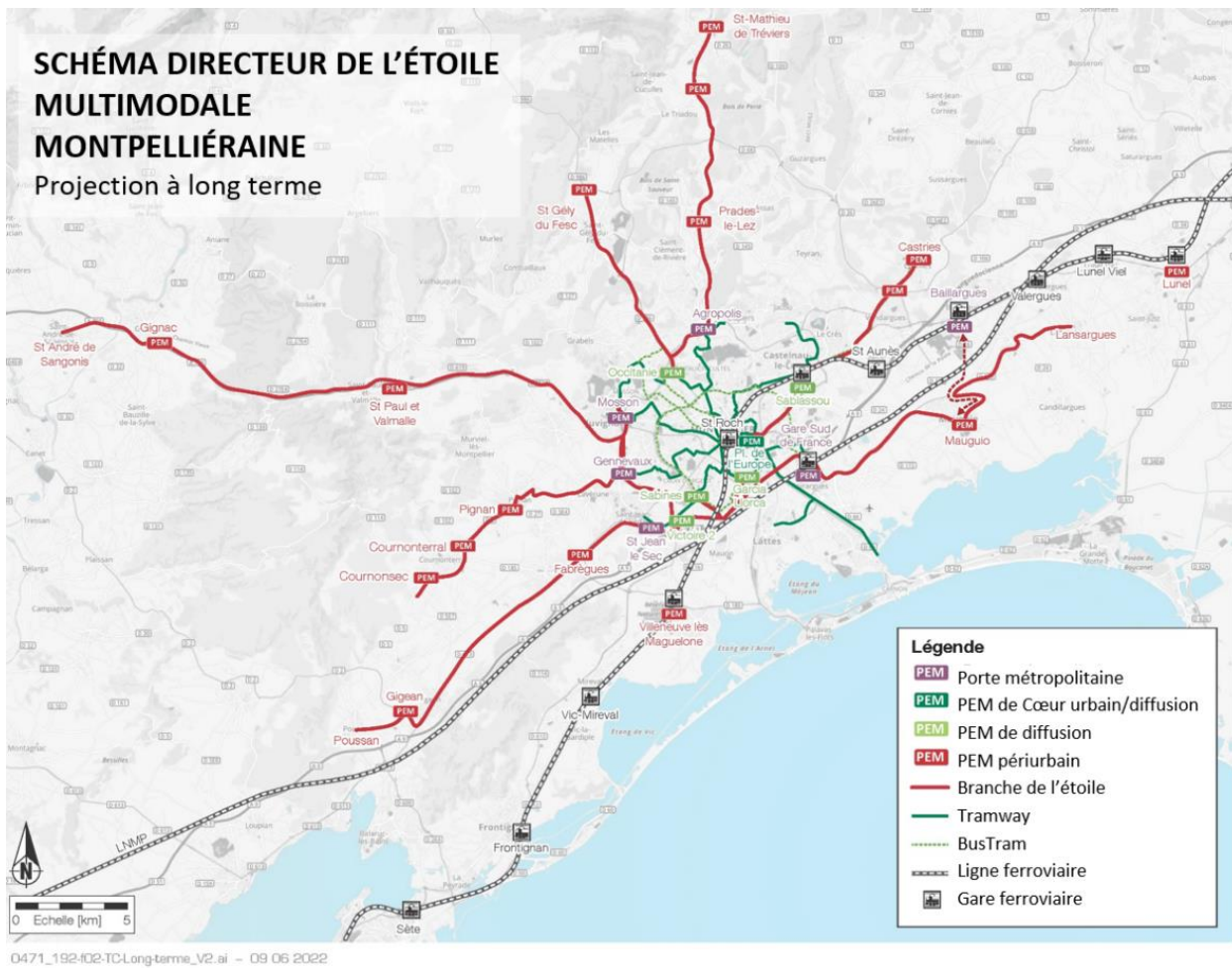
Carte du projet de SERM : dossier minute, 2024



En relation étroite avec le SERM, le Plan de Mobilité porte sur le territoire métropolitain (PDM 2032), mais ce projet stratégique joue d'effets indirects sur l'aire d'attraction urbaine de la métropole (plus de 12 000 habitants supplémentaires par an, taux de croissance annuelle de +1,42% entre 2017 et 2021). Quelque 130 communes d'un grand territoire de près de 900 000 habitants, sont ainsi fortement reliées à Montpellier Méditerranée Métropole par le biais de relations pendulaires liées au travail, aux services, à la formation, à la santé, aux loisirs, à la culture ... Le projet qui traduit les ambitions de la métropole définit « *l'accès à la mobilité comme un droit pour chacun... (accès qui) ne doit pas créer de fracture sociale ou territoriale... (et dont) les enjeux portent sur l'inclusion sociale, l'équité et le dynamisme économique.* » Le programme du PDM porte un projet basé sur 2 piliers : une mobilité universelle et une mobilité sobre et décarbonée, en accompagnement de la transition écologique, énergétique et solidaire. Ce projet considère que la mobilité est un facteur de lien social et source de solidarité territoriale. Il s'agit de proposer des réponses justes et équitables en termes d'aménagement du territoire.

Le schéma directeur de l'étoile multimodale de Montpellier a été validé en Juin 2022. Les PEM sont élaborés selon la stratégie « rabattre-transporter-diffuser » et le quadrant de la plaine Ouest est nettement dessiné : quatre branches de l'étoile, trois radiales et le COM, quatre lignes de tram, quatre PEM périurbains et deux PEM Porte métropolitaine à Gennevex et Saint-Jean-le-Sec, entre celles de Mosson et de Villeneuve-lès-Maguelone. L'Ouest trouve là cohérence en terme d'aménagement spatial et de fonctionnement au quotidien. La desserte des pôles urbains et économiques, les interconnexions offrant une bonne diffusion, les temps de parcours optimisés et compétitifs par rapport à la voiture, les rabattements assurés tous modes sont autant d'acquis dont le COM permet le déploiement. Il s'inscrit sur ce plan comme facteur de régulation de l'intensification des caractéristiques métropolitaines dont le SCoT souligne la nécessaire articulation avec l'offre de mobilité.

Le COM est donc un schéma fonctionnel qui accorde place à la multimodalité des mobilités dans un contexte de fluidité des échanges et des parcours, de réduction de la voiture dans les pratiques quotidiennes. Les mobilités décarbonées s'affichent prioritaires comme réponse aux enjeux liés au climat et à la consommation d'énergie.



Le COM initie de nouvelles pratiques de mobilité bien inscrites dans la dynamique globale de la transition écologique.

Le COM affiche ainsi sa fonctionnalité selon une double dimension. Celle d'une infrastructure calibrée pour un trafic de transit méridien entre le Nord et le Sud, versant occidental de la métropole, préservant des nuisances induites les quartiers résidentiels à ce jour traversés par une circulation étrangère à leur statut urbain. Celle d'une voie métropolitaine intégrée au système multimodal de l'aire 3M, aux caractéristiques urbaines affirmées, voie de desserte et d'échanges locaux, porteuse de modernité en réponse aux besoins de mobilité de plus de 150 000 habitants du grand quadrant Ouest jusqu'à la vallée de l'Hérault et l'étang de Thau. Il est sur ce plan en parfaite adéquation avec les ressorts et valeurs du Plan de Mobilité quant aux usages, aux modes, au temps des contraintes et à l'espace des territoires. Tout en favorisant la transition comportementale et énergétique (axe C du PDM), il sert de front à l'irrigation du bassin de vie de l'Ouest (axe B du PDM) et donne sens aux mobilités futures par les

cohérences de l'ensemble du réseau associé (axe A du PDM). Il est le maillon occidental indispensable au réseau structurant du contournement intercommunal ossature du système global des mobilités.

II. Le bassin de vie occidental de Montpellier Méditerranée Métropole

Le bassin de vie occidental de l'aire métropolitaine de Montpellier court entre deux lignes d'horizons de garrigues, celle de la montagne de La Gardiole au Sud quasi infranchissable, et celle des vastes étendues des garrigues d'Aumelas au Nord, entre Murviel-les-Montpellier et Villeveyrac (montagne de La Moure).

Juvignac et Saint-Jean-de-Védas (vallées de La Mosson et du Rieu Coulon aux franges de la ville) en tracent les limites orientales et constituent les points d'articulation avec les espaces de Montpellier métropole compris entre Mosson et les zones d'activités méridionales, de La Lauze et du Mas de Grille à celle des Prés d'Arènes, en bordure de l'autoroute.

Cournonsec en est le point terminal, en front des communes de Montbazin, Gigean, Poussan et celles bordières de l'étang de Thau. Le contournement Ouest en est le réceptacle pour toutes leurs relations avec le cœur de métropole, notamment par la RM/D5 qui converge vers le rond-point Maurice Gennevaux où se concentrent les échanges.

Les 10 communes de Montpellier Méditerranée Métropole ici localisées, ont conquis ces basses terres agricoles parcourues de ruisseaux affluents de La Mosson à l'Est, de La Vène à l'Ouest qui rejoint Balaruc-le-Vieux et l'étang de Thau. Trois axes majeurs en dessinent les lignes de force. L'autoroute au Sud, le plus récent, en flanc de Gardiole, est comme étrangère au territoire, sinon par ses échangeurs de Saint-Jean-de-Védas et de Poussan. La RN113 devenue RD613 absorbe une partie des trafics de transit entre Montpellier et Béziers. Entre Saint-Jean-de-Védas et Gigean, Fabrègues signale la halte traditionnelle qui rayonne sur ses voisines. Au Nord, la D5 dessert, depuis Lavérune, Pignan, Cournonterral et Cournonsec. Montbazin est en ouverture vers l'étang de Thau par Poussan et vers la vallée de l'Hérault par Villeveyrac.

Les unités paysagères

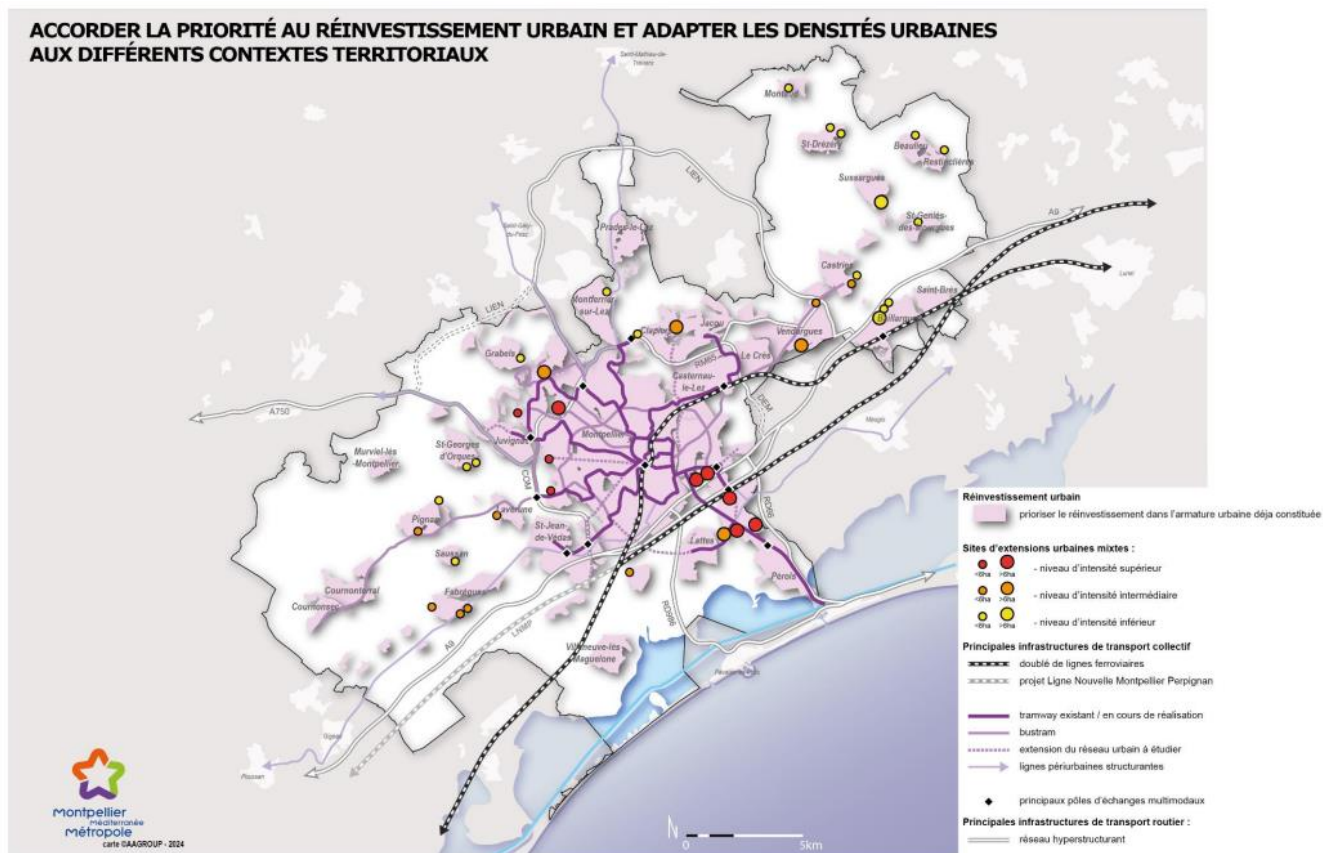


Source : atlas cartographique du projet de territoire, Montpellier Méditerranée Métropole, Acadie, 2024

L'unité de cet espace géographique a été fondée sur la mise en valeur agricole (vigne et polyculture) des terres villageoises, et sur ses relations avec la ville-centre. Cette unité de lieux s'énonce au travers de la dynamique d'urbanisation intense qui a prévalu au cours des quarante dernières années. Le lotissement qui couvre des dizaines d'hectares est devenu la figure dominante de l'habitat dans chaque commune, des plus lointaines, Cournonterral et sa voisine jointive Cournonsec, à la plus isolée en garrigues, Murvielles-Montpellier. Mais ces dernières années, cette dynamique d'urbanisation est à nuancer avec la densification raisonnée des villes et villages et les objectifs ZAN du SCoT et du PLUI. La diversification des formes urbaines va de pair avec le renforcement des liaisons avec la frange occidentale de Montpellier métropole, de Juvignac point d'arrivée de l'autoroute A750, au carrefour du Rieu Coulon et vers l'échangeur

autoroutier de Saint-Jean-de-Védas par les D132 et D132 E7, axes devenus majeurs pour la vie du bassin occidental.

Carte du PADD du PLUi approuvé le 16 juillet 2025

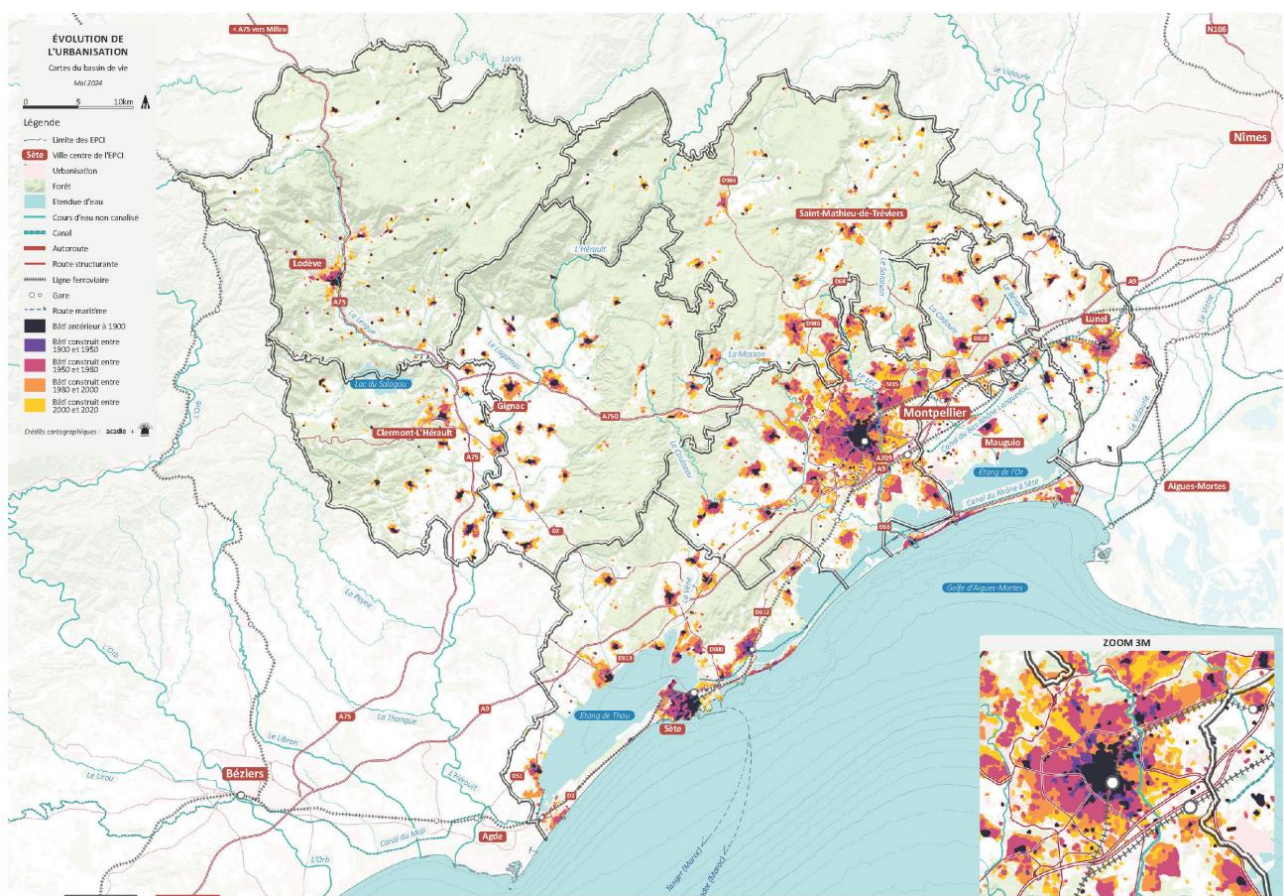


Dynamique d'urbanisation : une terre de conquêtes urbaines

Le bassin de vie occidental de la métropole — dénommé « quadrant Nord Gardiole » dans l'Étude Transitec/3M-Région, Systra du doublet de ligne Nîmes - Montpellier, lot N° 4 l'Etoile montpelliéraine — compte plus de 60 000 habitants soit 35% de la population des communes de l'aire métropolitaine hors Montpellier. Il réunit les communes de Saint-Jean-de-Védas, Cournonterral, Cournonsec, Saint-Georges d'Orques, Pignan, Fabrègues). Il a gagné plus de 50% de sa population d'origine en 25 ans sur la base d'un millier d'habitants par an (plus de 1 200 par an depuis 2015). Murviel-les-Montpellier et Saussan demeurent au seuil des 2 000 habitants, Lavérune et Cournonsec ont franchi celui des 3 000 résidents, les 6 autres en comptent plus de 5 000, Juvignac et Saint-Jean-de-Védas approchant les 14 000. Dans le dossier

d'enquête publique il est précisé que 5 communes sont directement impactées par le projet, Juvignac, Saint-Georges d'Orques, Laverune, Pignan et Saint-Jean-de-Védas. Les cinq autres, d'arrière-plan, sont concernées en termes d'usage et de service. Les premières, les plus proches de Montpellier, regroupent les deux tiers de la population du bassin occidental en 2025, mais ont gagné près de 9 500 habitants au cours des 10 dernières années soit 80% de la croissance démographique totale. Cette croissance est surtout concentrée à Saint-Jean-de-Védas (+ 4 200 habitants), Juvignac (+ 3 100) et Pignan (+ 1 700).

Dynamiques d'urbanisation



Source : atlas cartographique du projet de territoire, Montpellier Méditerranée Métropole, Acadie, 2024

COMMUNES	Population totale 2025	Population totale 2015	Population totale 1999	VAR 1999-2025	VAR 2015-2025	VAR 1999-2015	% VAR 1999-2025	% VAR 2015-2025	% VAR 1999-2015
Cournonsec	3 628	3 234	1 964	1 664	394	1 270	84,7	12,2	64,7
Courmonterral	7 085	5 790	5 069	2 016	1295	721	39,8	22,4	14,2
Fabrègues	7 282	6 739	5 901	1 381	543	838	23,4	8,1	14,2
Juignéac	13 893	10 629	5 592	8 301	3264	5 037	148,4	30,7	90,1
Lavérune	3 355	3 161	2 603	752	194	558	28,9	6,1	21,4
Murviel-les-Montpellier	2 035	1 900	1 208	827	135	692	68,5	7,1	57,3
Pignan	8 420	6 669	5 665	2 755	1751	1 004	48,6	26,3	17,7
St Georges d'Orques	5 780	5 421	4 398	1 382	359	1 023	31,4	6,6	23,3
St Jean-de-Védas	13 460	9 069	8 056	5 404	4391	1 013	67,1	48,4	12,6
Saussan	1 950	1 488	1 445	505	462	43	34,9	31,0	3,0
M3M OUEST	66 888	54 100	41 901	24 987	12788	12199	59,6	23,6	29,1
Montpellier	310 611	282 143	225 392	85 219	28468	56 751	37,8	10,1	25,2
M3M	523109	457 839	366 985	156 124	65 270	90 854	42,5	14,3	24,8
M3M moins MTP	212498	175 696	141 593	70905	36802	34 103	50,1	20,9	24,1
M3M moins MTP et quadrant Ouest	145 610	121 596	99 692	45 918	24 014	21 904	46,1	19,7	22,0
% Ouest/M3M	12,8	11,8	11,4	16,0	19,6	13,4			
% Ouest/30 communes	31,5	30,8	29,6	35,2	34,7	35,8			
% Ouest/20 Communes	45,9	44,5	42,0	54,4	53,3	55,7			

Source : Insee, 2025

Aujourd'hui, les communes de l'Ouest vivent de relations préférentielles avec les pôles d'emploi et de services de Montpellier Méditerranée Métropole, ceux localisés au Sud (Prés d'Arènes, Massane, mas de Grille, La Lauze, Lattes) pour plus de 30% des migrants domicile-travail, ceux qui longent l'axe de la mer (Millénaire, Odysseum, Aéroport, Lattes et Pérols... plus de 20%), ceux de la frange orientale (Vendargues, Baillargues, Castries...10%) et avec les unités de Montpellier Nord (Universités, CHU, Euromédecine, Conseil départemental..., 20%). Soit des milliers de migrants alternants dits pendulaires. Même s'il ne répond pas à l'ensemble des mobilités au sein du quadrant Nord Gardiole, le Contournement Ouest est le barreau manquant pour les échanges inter-métropolitains d'actifs au quotidien par la double liaison avec les autoroutes au Sud, le périphérique D65 et le Lien au Nord. Cette configuration est identique en ce qui concerne la liaison de l'ensemble Mosson et des retombées de l'A750 avec les zones d'emploi de la métropole afin de délester l'axe D65 et l'Avenue de la Liberté de leur trafic au sein des quartiers résidentiels de Montpellier Ouest (Plus de 55 000 véhicules/jour sur l'Avenue de la Liberté en 2021).

Il est clair également que le contournement Ouest reliant l'A750 et le système autoroutier de l'A9 assure une continuité du réseau d'armature du contournement

absente à ce jour. Les voiries locales urbaines non adaptées à ce type de trafic seront d'autant allégées, les temps de déplacement améliorés, l'accès au réseau des transports en commun facilité. Le COM s'insère dans un espace de vie dont on lit les composantes au travers des trois segments identifiés. Au Nord, de Juvignac au rond-point de Geneveaux, la vallée de la Mosson impose des ambiances de nature. Au centre, jusqu'au rond-point du Rieu Coulon, les lotissements situés au Sud du parc du Château Bon (Malamort, La Fermaude, quartier du Pas du Loup-Bagatelle) et les Hauts de Saint-Jean se rapprochent de l'axe routier. Au Sud, du Rieu Coulon à l'échangeur autoroutier, les zones d'activités économiques occupent de vastes surfaces.

Villes, villages et territoires : les enjeux des mobilités

Les dynamiques d'urbanisation sont le reflet d'une somme d'enjeux arrimés au système de relations unissant les communes du quadrant occidental aux espaces voisins, ceux de la métropole dans ses quartiers en bordure, ceux des communautés encadrantes, Sète Agglopôle et pays Cœur d'Hérault. Nous avons souligné la dimension stratégique du COM dans le contexte du lien social que génère l'accès aux mobilités et de desserte performante des zones d'activités qui structurent l'espace méridional du secteur. Le COM est un élément majeur d'organisation future du territoire selon les principes directeurs du Plan de Mobilité et du projet SERM, à savoir rabattre/transporter/diffuser. Nous avons évoqué son rôle majeur comme axe support des flux qui viennent de l'Ouest tant par les autoroutes que par les radiales énoncées ci-dessus et à ce titre, il fluidifie les trafics et raccourcit les temps de transport. Par les infrastructures fonctionnelles qui lui sont associées (pôles d'échanges multimodaux, lignes de tramway et de bus, voies cyclables...), nous avons conclu qu'il était l'armature future de diffusion de la desserte vers les unités de vie de la métropole. Les communes du quadrant Ouest directement impactées ou placées sous raccordement par les radiales sont sujettes à des déplacements conséquents de leur population. Longtemps régies par le rapport à la mise en valeur agricole, elles se situent aujourd'hui dans la même dynamique d'urbanisation et de mobilités induites que les autres communes périphériques de l'aire métropolitaine. La dépendance à la voiture y est très forte : s'effectuent en voiture et encore peu en covoiturage plus de 80% des déplacements selon l'INSEE (2022) et près de 90% pour les communes les plus éloignées qui sont mal

desservies par les transports en commun. Cette dépendance est d'autant plus accusée que les migrations alternantes de travail concernent quelques 30 000 actifs dont plus de 80% travaillent hors de leur commune de résidence.

Ainsi, les 5 communes les plus éloignées comptent quelque 9 000 actifs ayant un emploi, mais plus de 8 000 travaillent hors de leur commune de résidence. Rien d'étonnant donc à ce que la voiture soit l'équipement de base des ménages, leur nombre représente 40% de la population légale des 10 communes du quadrant Ouest. Ce nombre se partage en part quasi égale entre une voiture par ménage et 2 ou plus, et l'équivalence des équipements prévaut entre les communes, signe de comportements similaires. Les dynamiques de mobilité concernent toute la vie quotidienne de la population résidente au point qu'être sans voiture peut signifier isolement social et précarisation à l'échelle des communes les moins équipées ou pour accéder aux services éloignés.

Pour la population de plus de 2 ans scolarisée (tous niveaux confondus y compris universitaire) les flux de mobilité entre la résidence et le lieu d'études confirment ce bilan. Sur une population de près de 15 000 individus, 45,5% seulement sont scolarisés dans leur commune de résidence, ces dernières peu dotées en équipements structurants au-delà des écoles primaires. Les quelque 7 000 jeunes scolarisés ne disposent que de trois collèges publics (Fabrègues, Pignan, Saint-Jean-de-Védas), un collège privé (Saint-Georges d'Orques) et un lycée privé Montessori à Lavérune. La dépendance des équipements de la métropole détermine les mobilités qui reposent sur la desserte en bus et l'usage de la voiture. L'ouverture en 2026 du lycée de Cournonterral et la jonction par le Bustram numéro 4 de Gennevaux à Cournonsec vont modifier les dépendances et les modes de mobilité.

La stratégie élaborée au sein du PDM fournit réponse à cette situation de dépendance par un renforcement des connexions à partir des infrastructures de proximité accompagnant le tracé du COM. Les PEM « points forts de la chaîne intermodale » (PDM) et les échangeurs sont les noyaux durs des solutions proposées pour améliorer l'équité sociale et la solidarité territoriale, jouant à la fois sur l'offre, le temps et le coût des déplacements. Le COM trouve là un rôle déterminant en terme d'amélioration de la qualité de vie des ménages. Place d'autant plus accusée que des projets d'aménagement futurs vont remodeler le territoire à l'échelle des zones d'emploi, des extensions urbaines communales (ZAC...) et dans les quartiers limitrophes de Montpellier (Château Bon,

Grèzes, Bouisses, Pas du Loup., Bagatelle, Marquerose). Les dessertes depuis les quartiers résidentiels et vers les zones d'activités n'en seront que plus intenses en termes d'échanges et les polarités plus affirmées tout au long du COM, notamment celle de Gennevaux. Le COM, espace de coordination des maillons de la chaîne des déplacements, rapproche donc les villages de la métropole centre et leur offre la capacité de s'affirmer progressivement comme lieux de vie de la « ville du quart d'heure » qui reste un des objectifs majeurs du PDM.

Comme axe de liaison, les enjeux des mobilités se situent à une autre échelle. Le COM facilitera les échanges depuis Juvignac-La Mosson en direction des parcs d'activités et zones d'emploi situés au Sud et, dans l'autre sens, l'accès direct au contournement nord qui dessert notamment la zone hospitalo-universitaire, ses accompagnements commerciaux et de services. Les mobilités habituelles n'en seront qu'améliorées, la part de la voiture réduite suite au développement des transports collectifs branchés sur les infrastructures du COM, les liens de proximité entre territoires vécus mieux organisés. Les échanges depuis et vers le Pays Cœur d'Hérault et le bassin de Thau bénéficieront de la continuité du contournement métropolitain, des connexions au réseau SERM de l'étoile montpelliéraine et aux équipements d'un espace qui qualifie, à terme, la « porte d'entrée » dans la métropole. À cette échelle, le COM est une réponse au dynamisme des territoires voisins sur le plan résidentiel et contribue au rayonnement de la métropole sur cet espace occidental du Grand Montpellier par les interconnexions qui y prennent appui.

Conclusion, les mobilités, le COM axe privilégié des interconnexions, l'Ouest en devenir

Le COM affiche sa modernité en tant que lien entre les infrastructures métropolitaines pour un espace occidental en devenir. Il est attendu et réclamé sur le plan local par des résidents largement intégrés dans les réseaux de mobilité pour le travail, les écoles, la formation, les loisirs, les services... Il contribue donc à l'amélioration de la desserte d'un territoire qui affirme ses identités économiques et sociétales. Par sa dimension structurante, il se glisse dans les figures identitaires qui construisent et enracinent ce territoire. Le projet, souvent jugé raisonnable, ouvre le champ des représentations qui inscrivent l'axe dans l'univers des pratiques du quotidien. Pour les résidents de la métropole, mais aussi pour ceux des territoires voisins, notamment du Pays Cœur d'Hérault relié à l'aire centrale de la métropole par l'A750, sur laquelle transitent chaque jour plus de 40 000 véhicules. Il apparaît tout aussi indispensable pour satisfaire aux mobilités entre l'ouest métropolitain et les communes voisines de Sète Agglopol Méditerranée bordant notamment l'étang de Thau.

Au-delà du rôle de lien majeur de desserte des territoires associés et de réponse à des besoins clairement affirmés, l'axe du COM par les services d'infrastructures misent en place — trémie routière, couloirs réservés aux bus express et au SERM (*Service Express Régional Métropolitain*), lignes et stations de tramway, systèmes harmonisés et cadencés pour des gains de temps — valorise une offre de mobilités adaptée, souple et multimodale qui s'inscrit dans la durée. De ce fait, il dévoile les avantages d'une mobilité vécue inclusive, au cœur d'une planification territoriale juste, équilibrée et équitable, accordant place à l'idée même de transition vers un mieux vivre des espaces résidentiels et fonctionnels de l'aire métropolitaine.