



Sondage sur le contournement ouest de Montpellier – V4

Notice technique



FD / HL N° 121835

Contacts Ifop :

Frédéric Dabi / Hugo Lasserre

Département Opinion et Stratégies d'Entreprise

TEL : 01 45 84 14 44

prenom.nom@ifop.com

SEPTEMBRE 2025

Méthodologie

Ce document présente les résultats d'une étude réalisée par l'Ifop. Elle respecte fidèlement les principes scientifiques et déontologiques de l'enquête par sondage. Les enseignements qu'elle indique reflètent un état de l'opinion à l'instant de sa réalisation et non pas une prédiction.

Aucune publication totale ou partielle ne peut être faite sans l'accord exprès de l'Ifop.

Etude réalisée par IFOP VINCI Autoroutes

Echantillon



L'enquête a été menée auprès d'un échantillon de **812** personnes, représentatif de la population de certains quartiers de Montpellier (Hôpitaux-Facultés, Mosson, Les Cévennes, Croix d'Argent, Près d'Arènes) et des communes alentour (Grabels, Juvignac, Lattes, Saint-Jean-de-Védas, Cournonsec, Cournonterral, Fabrègues, Lavérune, Pignan, Saussan, Saint-Georges-d'Orques, Villeneuve-lès-Maguelone, Aniane, Clermont-l'Hérault, Gignac et Saint-André-de-Sangonis).

Méthodologie



La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, profession de la personne interrogée) après stratification par commune et quartier de résidence.

Mode de recueil



Les interviews ont été réalisées par téléphone du 1^{er} au 10 septembre 2025.

L'enquête a fait l'objet d'un redressement sociodémographique.

Précision relative aux marges d'erreur

La théorie statistique permet de mesurer l'incertitude à attacher à chaque résultat d'une enquête. Cette incertitude s'exprime par un intervalle de confiance situé de part et d'autre de la valeur observée et dans lequel la vraie valeur a une probabilité déterminée de se trouver. Cette incertitude, communément appelée « marge d'erreur », varie en fonction de la taille de l'échantillon et du pourcentage observé comme le montre le tableau ci-dessous :

INTERVALLE DE CONFIANCE A 95% DE CHANCE						
Taille de l'échantillon	Si le pourcentage trouvé est...					
	5 ou 95%	10 ou 90%	20 ou 80%	30 ou 70%	40 ou 60%	50%
100	4,4	6,0	8,0	9,2	9,8	10,0
200	3,1	4,2	5,7	6,5	6,9	7,1
300	2,5	3,5	4,6	5,3	5,7	5,8
400	2,2	3,0	4,0	4,6	4,9	5,0
500	1,9	2,7	3,6	4,1	4,4	4,5
600	1,8	2,4	3,3	3,7	4,0	4,1
700	1,6	2,3	3,0	3,5	3,7	3,8
800	1,5	2,1	2,8	3,2	3,5	3,5
900	1,4	2,0	2,6	3,0	3,2	3,3
1 000	1,4	1,8	2,5	2,8	3,0	3,1
1 100	1,3	1,8	2,4	2,7	2,9	3,0
1 200	1,2	1,7	2,3	2,6	2,8	2,8
1 300	1,2	1,6	2,2	2,5	2,7	2,7
1 400	1,1	1,6	2,1	2,4	2,6	2,6
1 500	1,1	1,5	2,0	2,3	2,4	2,5
2 000	1,0	1,3	1,8	2,0	2,2	2,2
3 000	0,8	1,1	1,4	1,6	1,8	1,8

Exemple de lecture du tableau : dans le cas d'un échantillon de **800** personnes, si le pourcentage mesuré est de **10%**, la marge d'erreur est égale à **2,1**. Le vrai pourcentage est donc compris entre 7,9% et 12,1%.

Exemple de lecture du tableau : dans le cas d'un échantillon de **1 400** personnes, si le pourcentage mesuré est de **10%**, la marge d'erreur est égale à **1,6**. Le vrai pourcentage est donc compris entre 8,4% et 12,6%.

Exemple de lecture du tableau : dans le cas d'un échantillon de **1 500** personnes, si le pourcentage mesuré est de **10%**, la marge d'erreur est égale à **1,5**. Le vrai pourcentage est donc compris entre 8,5% et 11,5%.

Exemple de lecture du tableau : dans le cas d'un échantillon de **2 000** personnes, si le pourcentage mesuré est de **10%**, la marge d'erreur est égale à **1,3**. Le vrai pourcentage est donc compris entre 8,7% et 11,3%.

Structure de l'échantillon

	Redressé	Brut
	%	%
SEXE		
Un homme	47,1	46,9
Une femme	52,9	53,1
RAGEIRIS		
15-17 ans	0,0	0,0
18-24 ans	17,4	15,5
25-39 ans	26,2	26,7
40-54 ans	22,7	23,5
55-64 ans	13,1	13,4
65-74 ans	11,2	11,6
75 ans et plus	9,5	9,2
PI1		
Total Agriculteurs, Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	3,9	4,9
Professions libérales, cadres supérieurs	10,0	12,2
Professions intermédiaires	15,7	16,4
Employés	16,6	18,6
Ouvriers	9,7	9,9
Retraités	21,8	21,1
Autres	22,4	17,0
VILLE		
Hôpitaux Facultés (<i>Toulouse</i>)	16,5	15,4
Mosson (<i>Toulouse</i>)	8,8	8,6
Les Cévennes (<i>Toulouse</i>)	15,4	15,5
Croix d'Argent (<i>Toulouse</i>)	13,9	12,6
Près d'Arènes (<i>Toulouse</i>)	6,9	7,4
GRABELS	2,9	3,0
JUVIGNAC	3,8	7,3
LATTES	5,8	4,9
ST JEAN DE VEDAS	3,5	6,2
COURNONSEC	1,1	1,4
COURNONTERRAL	2,0	1,4
FABREGUES	2,4	1,4
Lavérune	1,1	1,1
PIGNAN	2,4	1,5
ST GEORGES D ORQUES	1,8	2,0
SAUSSAN	0,5	1,2
VILLENEUVE LES MAGUELONE	3,4	1,4
ANIANE	1,0	1,8
CLERMONT L HERAULT	2,9	2,5
GIGNAC	2,0	1,8
ST ANDRE DE SANGONIS	1,9	1,8

* En raison des arrondis, les totaux sont susceptibles d'être supérieurs ou inférieurs à 100 de 0,1 point.

Le moyen de déplacement principal

Question : Quel est le moyen de déplacement que vous utilisez le plus ?

	Brut	Poids
Total	100,0	100,0
La marche à pied	10,2	10,6
Le vélo	8,1	8,1
Le deux-roues motorisé	4,2	4,4
La voiture	52,2	50,4
Les bus de transports urbains	6,0	6,1
Les autocars régionaux	0,2	0,3
Le tramway	18,6	19,7
Un autre moyen de déplacement	0,4	0,4

La fréquence d'utilisation de la voiture

Question : Et à quelle fréquence empruntez-vous la route en voiture ?

	Brut	Poids
Total	100,0	100,0
Tous les jours ou presque	40,8	39,3
Plusieurs fois par semaine	29,4	29,5
Plusieurs fois par mois	11,5	11,7
Plusieurs fois par an	3,0	3,6
Moins souvent	5,8	5,9
Jamais	9,6	10,0
NSP	-	-

La fréquence d'utilisation des transports en commun

Question : À quelle fréquence prenez-vous les transports en commun ?

	Brut	Poids
Total	100,0	100,0
Tous les jours ou presque	19,8	20,7
Plusieurs fois par semaine	19,1	19,6
Plusieurs fois par mois	16,9	16,4
Plusieurs fois par an	12,1	11,2
Moins souvent	8,5	7,9
Jamais	23,6	24,3
NSP	-	-

Les leviers de l'usage des transports en commun

Question : Parmi les propositions suivantes, quelles seraient les raisons qui pourraient vous pousser à utiliser davantage les transports en commun ? (Plusieurs réponses possibles)

	Brut	Poids
Total	100,0	100,0
Plus de fiabilité dans les horaires	20,4	20,4
Un gain de temps par rapport à un véhicule personnel	32,4	31,4
Une meilleure desserte, avec des arrêts plus proches de c	41,7	42,1
Une approche plus écologique, moins polluante par rapp	36,0	34,8
Un coût inférieur à celui de l'usage d'un véhicule person	21,8	22,1
N'utilise jamais les transports en commun	10,8	10,6
NSP	0,9	0,8

Le jugement sur la circulation à Montpellier

Question : Comment qualifieriez-vous la circulation à Montpellier et dans l'ouest de la Métropole ?

	Brut	Poids
Total	100,0	100,0
Très fluide	2,5	2,7
Assez fluide	18,0	18,6
Assez difficile	35,3	35,4
Très difficile	43,6	42,6
NSP	0,6	0,7

La notoriété du projet de Contournement Ouest de Montpellier

Question : Vous personnellement, avez déjà entendu parler du projet de Contournement Ouest de Montpellier ?

	Brut	Poids
Total	100,0	100,0
Oui, et vous savez précisément de quoi il s'agit	38,1	36,8
Oui, mais vous ne savez pas précisément de quoi il s'agit	25,9	25,4
Non, vous n'en avez pas entendu parler	36,1	37,9

Le vecteur d'information sur le projet de Contournement Ouest de Montpellier

Question : Et par quel canal d'information avez-vous entendu parler de ce projet ? (Plusieurs réponses possibles) *Filtre : aux personnes ayant entendu parler du projet*

	Brut	Poids
Total	100,0	100,0
Par des articles parus dans la presse écrite	48,9	50,5
Par des médias hors presse écrite (radio, télévision...)	46,1	44,2
Par le bouche-à-oreille	47,2	46,3
Par des représentants politiques	11,4	10,8
Par un autre moyen	-	-
NSP	0,2	0,2

L'adhésion au projet de Contournement Ouest de Montpellier

Question : Le projet de Contournement Ouest de Montpellier consiste à réaménager en deux fois deux voies l'axe de six kilomètres entre Juvignac et Saint-Jean-de-Védas. Il permettra de relier l'A750 à l'A709 et d'améliorer la desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest du territoire en complétant le réseau armature du contournement routier et de valoriser les accès au réseau de transports multimodal pour réduire le trafic routier vers le centre urbain de Montpellier.¹

Diriez-vous que vous êtes tout à fait favorable, plutôt favorable, plutôt pas favorable ou pas favorable du tout à ce projet ?

	Brut	Poids
Total	100,0	100,0
Tout à fait favorable	35,1	34,9
Plutôt favorable	50,2	50,6
Plutôt pas favorable	5,3	5,0
Pas favorable du tout	7,5	7,6
NSP	1,8	1,9

¹ En octobre 2022, l'intitulé de la question était : « Le projet de Contournement Ouest de Montpellier consiste à réaménager en deux fois deux voies l'axe de six kilomètres entre Juvignac et Saint-Jean-de-Védas, constitué des routes métropolitaines RM132, RM132-E2 et RM612. Il permettra de relier l'A750 à l'A709 et d'améliorer la desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest du territoire en complétant le réseau armature du contournement routier et de valoriser les accès au réseau de transports multimodal pour réduire le trafic routier vers le centre urbain de Montpellier »

L'utilité et la nécessité prêtées au projet

Question : Et diriez-vous du projet de Contournement Ouest de Montpellier qu'il s'agit d'un projet... ? *Plusieurs réponses possibles**

	Utile		Nécessaire	
	Brut	Poids	Brut	Poids
Total	100,0	100,0	100,0	100,0
Oui, pour les habitants de la métropole	81,9	81,9	77,7	77,7
Oui, pour vous-même	53,2	54,0	49,1	50,1
Non, pour personne	9,1	9,0	13,1	12,7
NSP	0,9	0,9	0,6	0,7

La notoriété du maître d'ouvrage du projet

Question : D'après ce que vous en savez, quel acteur parmi les suivants réalise le projet et les futurs travaux du Contournement Ouest de Montpellier ?

	Brut	Poids
Total	100,0	100,0
Le réseau ASF de VINCI Autoroutes	12,8	13,0
La Métropole de Montpellier	37,1	37,0
Le département	11,9	11,7
La Région Occitanie	26,7	25,7
L'Etat	4,9	5,4
L'Europe	2,1	2,2
Un autre acteur	-	-
NSP	4,4	5,0

La notoriété du financeur du projet

Question : Et d'après ce que vous en savez, quel acteur parmi les suivants finance les travaux ?

	Brut	Poids
Total	100,0	100,0
Le réseau ASF de VINCI Autoroutes	7,8	7,0
La Métropole de Montpellier	27,8	27,6
Le département	12,9	13,7
La Région Occitanie	27,7	27,8
L'Etat	14,8	15,0
L'Europe	2,8	2,8
Un autre acteur	-	-
NSP	6,2	6,2

L'adhésion à différentes affirmations sur le projet

Question : Pour chacune des affirmations suivantes à propos du projet du Contournement Ouest de Montpellier, pouvez-vous me dire si vous êtes d'accord ou pas d'accord avec elle ?

	Cela va permettre de désengorger le trafic et de réduire les embouteillages		Cela va permettre d'améliorer les conditions de circulation dans l'ouest de la Métropole		Cela va permettre un gain de temps dans les trajets quotidiens		Cela va permettre de créer un périphérique ouest de Montpellier et d'éviter de passer dans la ville	
	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Plutôt d'accord	86,8	86,8	90,0	90,2	86,8	87,0	88,8	88,5
Plutôt pas d'accord	12,8	12,8	9,6	9,4	12,3	12,1	11,2	11,5
NSP	0,4	0,3	0,4	0,4	0,9	0,8	-	-

	Cela va permettre d'améliorer la sécurité		Ce sera gratuit pour les usagers		Cela va permettre de développer l'intermodalité (la combinaison de modes de transports différents)		Cela va permettre de sécuriser davantage cet axe très emprunté	
	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Plutôt d'accord	73,2	73,4	88,7	89,0	75,0	75,3	79,8	79,7
Plutôt pas d'accord	26,2	26,0	10,3	10,1	24,4	24,1	19,6	19,8
NSP	0,6	0,6	1,0	0,9	0,6	0,6	0,6	0,5

	Cela va permettre de créer des emplois		Cela va créer des nuisances visuelles, sonores et environnementales		Cela va créer davantage de trafic routier		Cela va permettre d'améliorer la tranquillité des communes actuellement traversées par la circulation	
	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Plutôt d'accord	72,5	72,3	69,0	69,1	56,0	55,7	81,2	81,2
Plutôt pas d'accord	26,5	26,6	30,8	30,7	43,0	43,2	18,5	18,5
NSP	1,0	1,2	0,2	0,2	1,0	1,0	0,4	0,3

L'importance prêtée à différents aspects du projet

Question : Et pour chacun de ces aspects, diriez-vous qu'il constitue pour vous un élément important ou pas important pour le projet du Contournement Ouest de Montpellier ?

	Le désengorgement du trafic et la réduction des embouteillages		L'amélioration des conditions de circulation dans l'ouest de la Métropole		Le gain de temps dans les trajets quotidiens		La création d'un périphérique ouest de Montpellier pour éviter de passer dans la ville	
	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Plutôt important	92,5	92,5	92,5	92,1	90,9	90,8	88,9	89,1
Plutôt pas important	7,3	7,2	7,3	7,6	8,6	8,7	11,1	10,9
NSP	0,2	0,3	0,2	0,2	0,5	0,5	-	-

	L'amélioration de la sécurité		La gratuité pour les usagers		Le développement de l'intermodalité		La sécurisation de cet axe très emprunté	
	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Plutôt important	88,3	87,6	93,0	93,1	81,7	80,9	89,4	89,7
Plutôt pas important	11,3	12,0	7,0	6,9	17,5	18,2	10,0	9,6
NSP	0,4	0,4	-	-	0,9	0,8	0,6	0,7

	La création d'emplois		La création de nuisances visuelles, sonores et environnementales		La création de davantage de trafic routier		L'amélioration de la tranquillité des communes actuellement traversées par la circulation	
	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Plutôt important	80,9	81,0	73,6	73,3	66,3	65,4	88,7	88,2
Plutôt pas important	19,0	18,8	26,1	26,2	33,0	33,9	10,8	11,4
NSP	0,1	0,2	0,2	0,5	0,7	0,8	0,5	0,4

Le jugement sur le projet en fonction de différents publics

Question : Globalement, diriez-vous que ce projet de contournement est plutôt une bonne chose ou plutôt une mauvaise chose... ?

	les habitants de la Métropole de Montpellier		les habitants de l'ouest du territoire		vous-même	
	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Plutôt une bonne chose	89,3	89,6	87,7	87,6	82,6	83,0
Plutôt une mauvaise chose	10,2	9,9	11,6	11,8	15,1	14,9
NSP	0,5	0,4	0,7	0,6	2,2	2,1

Les conséquences prêtées au projet dans différents domaines

Question : Pour chacun des domaines suivants, selon vous, les conséquences de ce projet pour Montpellier et les communes environnantes seront-elles plutôt positives ou plutôt négatives ?

	du trafic routier et des conditions de circulation à l'ouest		de l'emploi et du développement économique de la Métropole		de l'environnement		de l'intermodalité		de la sécurité sur la route	
	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Plutôt positives	86,7	87,0	84,5	84,4	55,3	55,4	83,7	84,1	83,1	82,9
Plutôt négatives	11,2	10,7	12,1	12,4	42,7	42,8	14,2	14,1	14,7	14,7
Ni positives ni négatives	1,7	1,9	3,0	2,9	1,8	1,7	1,2	1,1	2,0	2,1
NSP	0,4	0,4	0,5	0,4	0,1	0,1	0,9	0,7	0,2	0,2

La nécessité prêtée au projet

Question : Tout compte fait, diriez-vous que ce projet de Contournement Ouest de Montpellier vous paraît... ?

	Brut	Poids
Total	100,0	100,0
Tout à fait nécessaire	27,6	26,8
Plutôt nécessaire	53,6	54,0
Pas vraiment nécessaire	11,3	11,6
Pas nécessaire du tout	7,3	7,3
NSP	0,2	0,3

La temporalité souhaitée pour la mise en service du Contournement Ouest de Montpellier

Question : Souhaitez-vous voir le Contournement Ouest de Montpellier mis en service dans moins de 5 ans, entre 5 et 10 ans ou au-delà de 10 ans ?

	Brut	Poids
Total	100,0	100,0
Dans moins de 5 ans	69,2	68,2
Entre 5 à 10 ans	18,2	19,2
Au-delà de 10 ans	10,7	11,0
NSP	1,8	1,7

L'impact prêté à une meilleure intermodalité des transports à Montpellier

Question : Le projet de Contournement Ouest de Montpellier va intégrer les interfaces et connexions avec les nombreux projets de la Métropole : raccordement à la ligne 5 de tramway, aux nouvelles lignes de bustram ou encore au réseau express vélo.

Selon vous, est-ce qu'une meilleure intermodalité entre l'autoroute, la route, les transports en commun et les mobilités douces pourrait contribuer à... ?

	Améliorer la circulation à l'ouest de la Métropole		Réduire le nombre de véhicules individuels		Réduire les bouchons		Réduire le trafic routier vers le centre urbain de Montpellier		Réduire les émissions de CO2 lié à la circulation	
	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids	Brut	Poids
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Oui, plutôt	89,7	89,6	63,9	63,8	86,6	86,9	83,0	83,2	73,4	73,7
Non, plutôt pas	10,1	10,1	36,1	36,2	13,4	13,1	16,6	16,4	26,2	25,9
NSP	0,2	0,3	-	-	-	-	0,4	0,4	0,4	0,4

La notoriété de la politique des mobilités de la Métropole

Question : Vous personnellement, avez-vous déjà entendu parler de la politique des mobilités mise en œuvre par la Métropole de Montpellier ?

	Brut	Poids
Total	100,0	100,0
Oui, et vous savez précisément de quoi il s'agit	26,6	25,7
Oui, mais vous ne savez pas précisément de quoi il s'agit	29,8	29,2
Non, vous n'en avez pas entendu parler	43,6	45,1

Le jugement sur la nouvelle politique de mobilités de la Métropole

Question : A terme, le Contournement Ouest de Montpellier (COM) et la Liaison Intercantonale d'Évitement du Nord (LIEN) constitueront un contournement complet de Montpellier depuis Castries, en passant par Saint-Gely-du-Fesc et jusqu'à Saint-Jean-de-Védas. La construction de la ligne 5 de tramway, l'extension de la ligne 1, la construction de cinq lignes de bus-tram ainsi que la création d'un Réseau Express Vélo avec 230 kilomètres de pistes cyclables sont en cours ou prévus. En parallèle, la Métropole a mis en place, pour ses habitants, la gratuité des transports depuis fin 2023.

Dans ce cadre, comment qualifieriez-vous la nouvelle politique de mobilités engagée sur l'aire urbaine de la Métropole de Montpellier ?²

	Brut	Poids
Total	100,0	100,0
Tout à fait satisfaisante	29,8	29,3
Plutôt satisfaisante	53,2	53,7
Plutôt pas satisfaisante	7,4	7,4
Pas du tout satisfaisante	9,2	9,3
NSP	0,4	0,4

² En 2023, l'intitulé de la question était : « A terme, le Contournement Ouest de Montpellier (COM) et la Liaison Intercantonale d'Évitement du Nord (LIEN) constitueront un contournement complet de Montpellier depuis Castries, en passant par Saint-Gely-du-Fesc et jusqu'à Saint-Jean-de-Védas. La construction de la ligne 5 de tramway, l'extension de la ligne 1, la construction de cinq lignes de bus-tram ainsi que la création d'un Réseau Express Vélo avec 230 kilomètres de pistes cyclables sont en cours ou prévus. En parallèle, la Métropole garantira à tous ses habitants la gratuité totale des transports en commun dès la fin 2023.

Dans ce cadre, comment qualifieriez-vous la nouvelle politique de mobilités engagée sur l'aire urbaine de la Métropole de Montpellier ? »