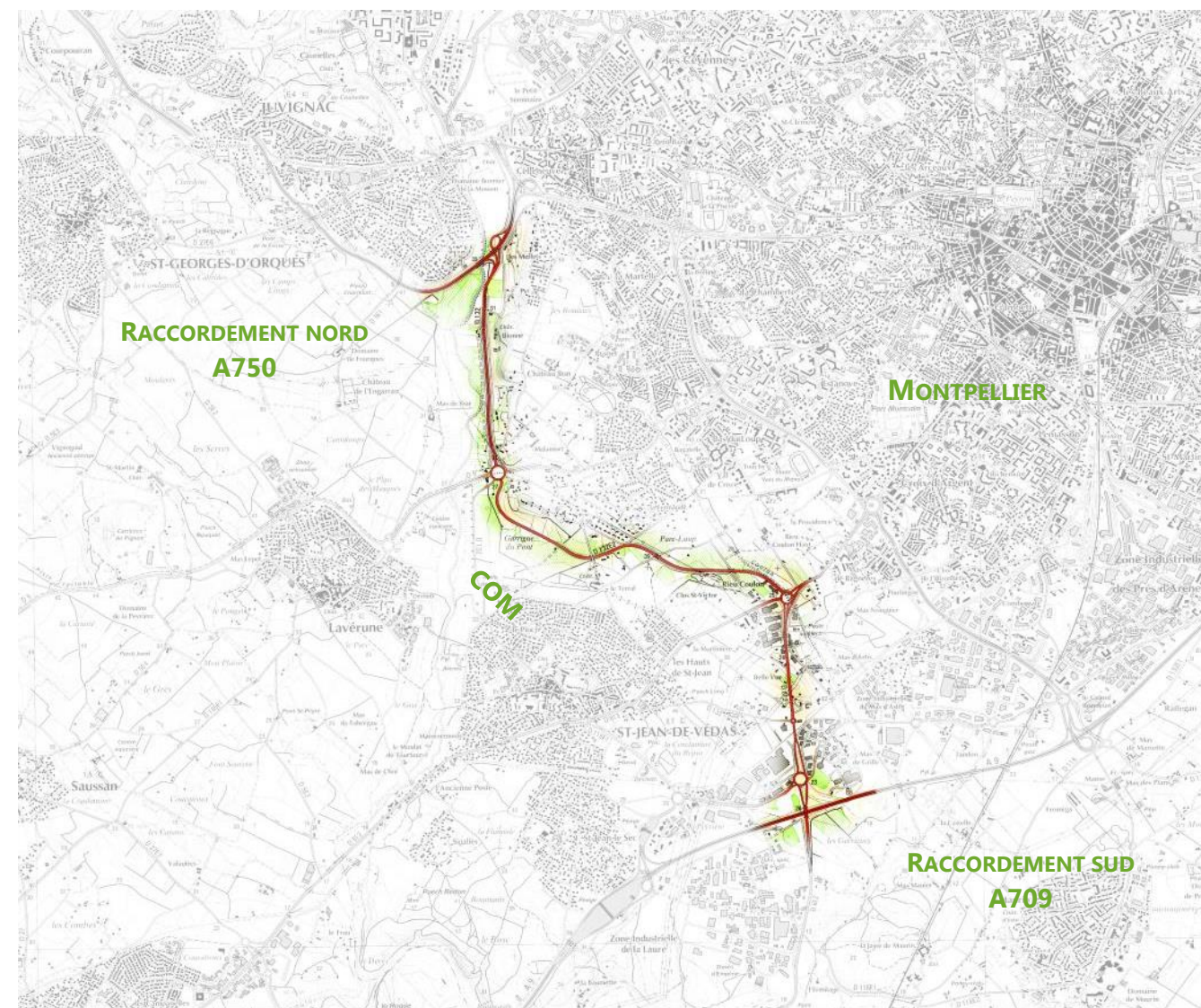


CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

PIECE C

NOTICE EXPLICATIVE





CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

SOMMAIRE

1	OBJET DE LA NOTICE EXPLICATIVE	3
2	OBJET ET JUSTIFICATION DU PROJET	3
2.1	CONTEXTE DE L'OPERATION	3
2.2	CONTEXTE TERRITORIAL.....	4
2.3	LE CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER : UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS LE RESEAU ROUTIER STRUCTURANT.....	5
2.4	LA MULTI MODALITE : UN PROJET ATTENDU POUR MAILLER LE RESEAU A L'OUEST DE L'AGGLOMERATION..	5
2.5	LES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT.....	6
3	RAPPEL DES ETUDES ET DES DECISIONS ANTERIEURES	8
3.1	LES ETUDES ET REFLEXIONS ANTERIEURES.....	8
3.2	LES DECISIONS ANTERIEURES.....	12
4	JUSTIFICATION DU PROJET D'AMENAGEMENT RETENU	13
4.1	HISTORIQUE DES VARIANTES ENVISAGEES	13
4.2	DOSSIER DE CONCERTATION ET COMPLEMENTS EVENTUELS	13
4.3	BILAN DE LA CONCERTATION	16
4.4	VARIANTES RETENUES POUR LA COMPARAISON.....	17
4.5	JUSTIFICATION DU CHOIX DE LA VARIANTE RETENUE.....	18

5	PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE.....	26
5.1	PRESENTATION GENERALE DU PROJET	26
5.2	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET	30
5.3	PHASAGE FONCTIONNEL.....	36
6	CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS.....	37
6.1	GEOMETRIE	37
6.2	OUVRAGES D'ART	52
6.3	TERRASSEMENTS, DEPOTS, SOUTÈNEMENTS ET CHAUSSEES	58
6.4	HYDRAULIQUE ET ASSAINISSEMENT	59
6.5	EQUIPEMENTS DE SECURITE ET D'EXPLOITATION.....	61
7	APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES	62

1 OBJET DE LA NOTICE EXPLICATIVE

La présente notice technique regroupe l'objet et la justification du projet, l'historique des études et des décisions antérieures, ainsi que les raisons pour lesquelles le projet soumis à l'enquête a été retenu.

Une description du projet et les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants sont détaillées. Enfin, la pièce présente une appréciation sommaire des dépenses et une estimation des acquisitions à réaliser.

2 OBJET ET JUSTIFICATION DU PROJET

2.1 CONTEXTE DE L'OPERATION

Le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM) est une opération routière sous maîtrise d'ouvrage Etat, en partenariat financier avec les collectivités territoriales, qui relie l'autoroute A750 au nord à l'autoroute A709 au sud. Il fait l'objet depuis 1995 d'études diverses se traduisant par la recherche de tracés et de fonctionnalités de la future rocade autour de Montpellier.

Il constitue une pièce essentielle du contournement urbain de l'agglomération de Montpellier et du réseau routier structurant. Il est inscrit dans les différents plans d'aménagement territoriaux :

- dans le DVA (Dossier de Voirie d'Agglomération) de Montpellier,
- dans le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) de Montpellier Méditerranée Métropole,
- dans le PDU (Plan de Déplacement Urbain) de Montpellier Méditerranée Métropole.

Il est un des chaînons permettant le bouclage d'un futur contournement complet de Montpellier.

Ce projet a déjà fait l'objet de deux phases de concertation entre 2004 et 2006 mais les délais observés dans la mise en œuvre du déplacement de l'A9 ont freiné son exécution. Le dossier a été mis en sommeil durant plusieurs années.

Suite à un accord entre les collectivités locales et l'État, il fait l'objet d'une inscription au Contrat de Plan État Région 2015/2020. Les études et les démarches préalables à sa réalisation sont donc maintenant relancées.

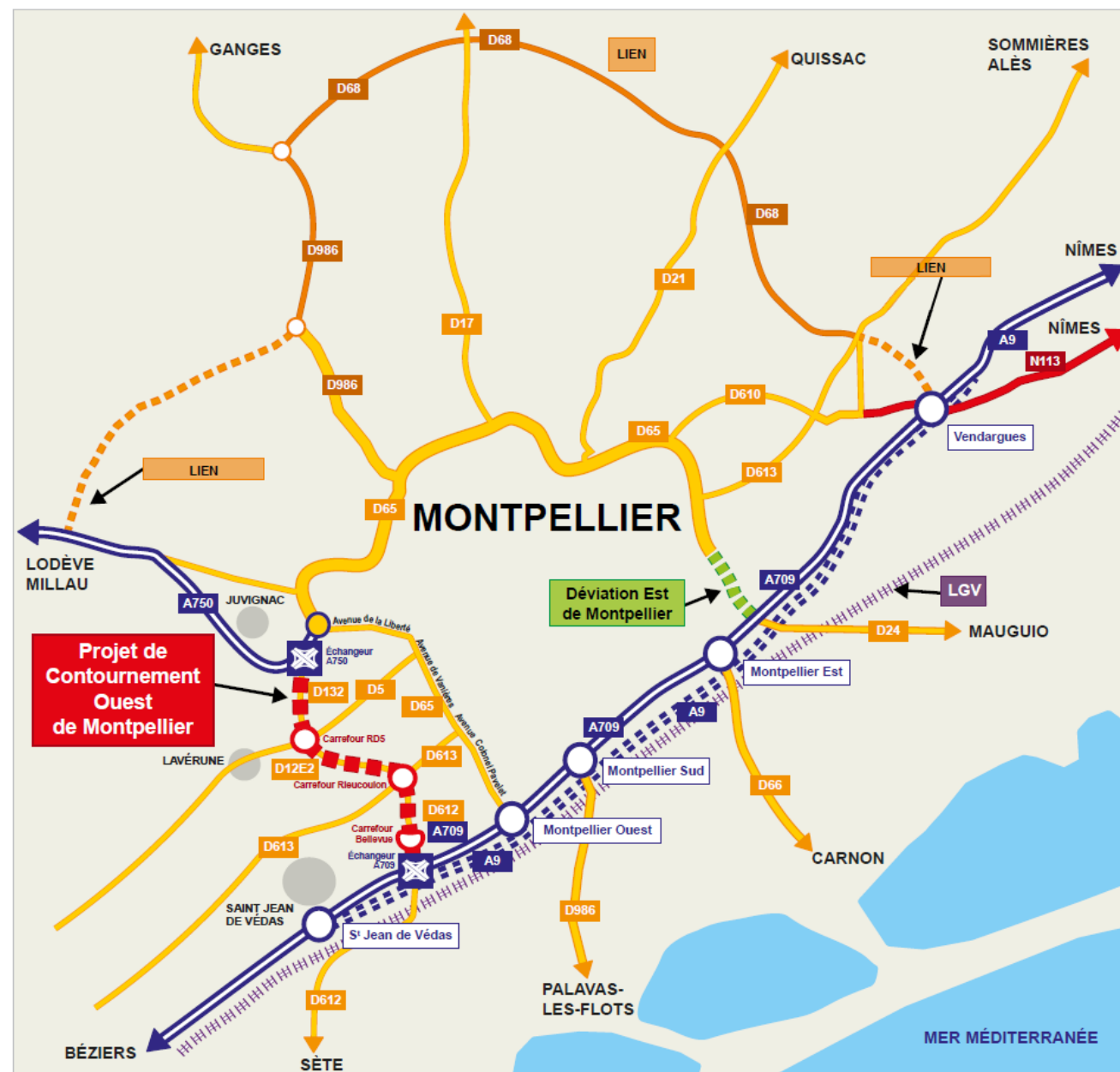


Figure 1 : schéma du réseau armature de voirie de l'agglomération montpelliéraine (source DREAL)

2.2 CONTEXTE TERRITORIAL

Les grandes pénétrantes montpelliéraines que sont la RD612, la route de Ganges, celles de Palavas et de Carnon, ainsi que l'autoroute A750 sont aujourd'hui reliées entre elles avec beaucoup de difficultés du fait de l'inexistence d'un contournement urbain efficace autour de l'agglomération. Seules l'A9 (devenue maintenant l'A709), au sud et la RD65 au nord jouent ce rôle. Les liaisons nord-sud sont déficientes à l'est et à l'ouest.

À l'ouest, une voie proche du centre relie l'avenue de la Liberté à l'échangeur Montpellier ouest. Plus en extérieur, les automobilistes empruntent un axe partiellement aménagé, constitué de l'ancienne déviation de Saint-Jean-de-Védas et de la route de Sète (RD612), mais qui n'a pas d'accès direct à l'autoroute A9. Ces deux axes sont quotidiennement saturés aux heures de pointe, matin et soir, et ce, toute l'année.

La déviation de Saint-Jean-de-Védas saturée, les automobilistes ont tendance à emprunter des itinéraires de substitution, dont la voirie locale, perturbant ainsi le fonctionnement des zones urbanisées.

L'A750 (RN109), certes, déjà connectée à l'échangeur Montpellier ouest par l'intermédiaire de la RD65 sud, mais la voirie actuelle qui joue prioritairement un rôle de boulevard urbain (nombreux carrefours, urbanisation dense...) est aujourd'hui insuffisamment dimensionnée pour exercer correctement ces fonctions de contournement et de liaison entre autoroutes.

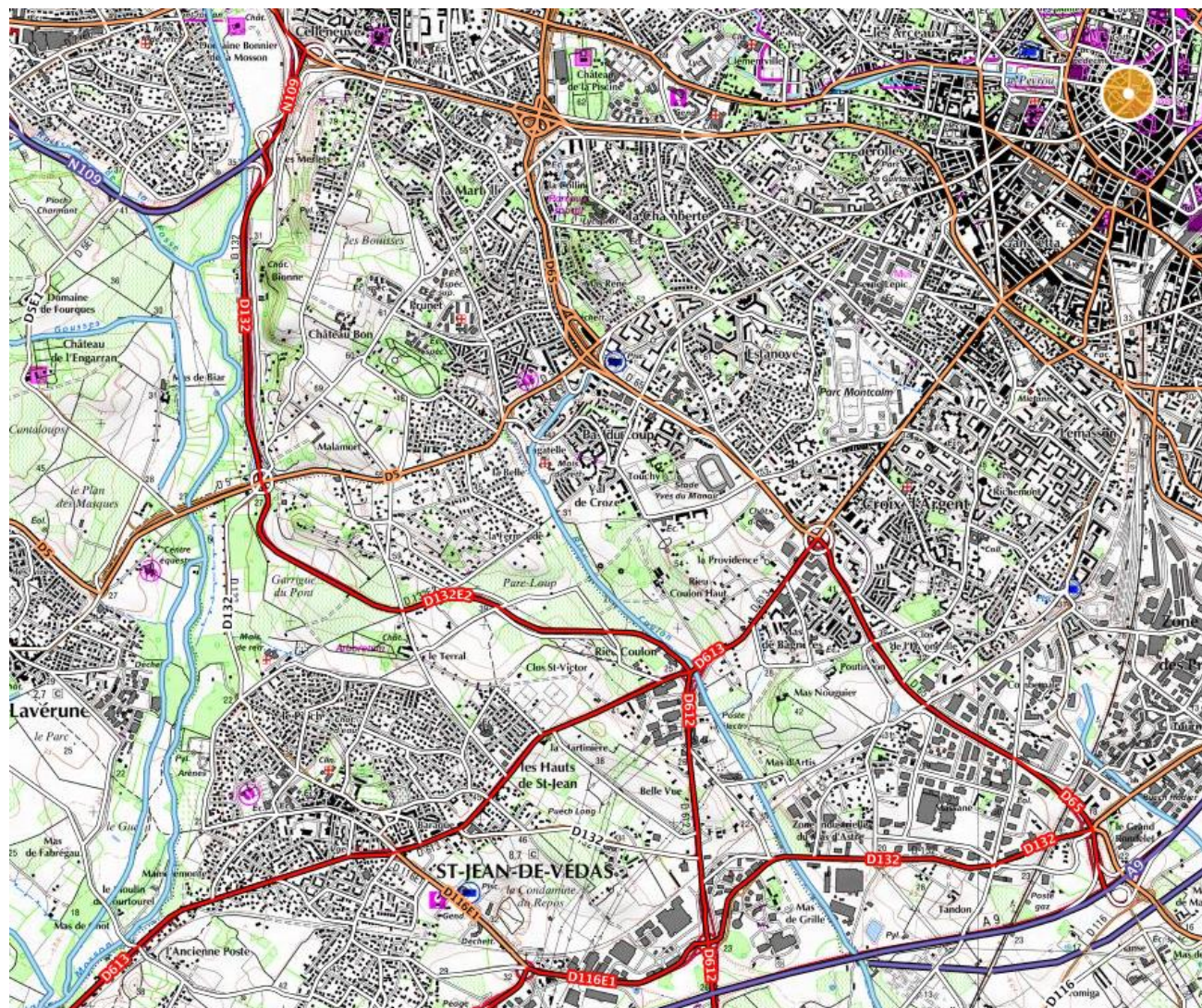


Figure 2 : voiries à l'ouest de Montpellier (source Géoportail)

2.3 LE CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER : UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS LE RESEAU ROUTIER STRUCTURANT

Pour accéder, ou contourner, de façon performante l'agglomération montpelliéraine, le dossier de voirie de l'agglomération propose, dans son schéma global de développement de liaisons nouvelles, la création d'un contournement urbain complet autour de Montpellier.

La section nord du contournement urbain, constituée par la RD65 est déjà en cours d'aménagement par le Conseil Départemental de l'Hérault.

La section sud du contournement urbain (A709) permet la séparation des trafics de transit et des trafics locaux via le déplacement de l'A9.

À l'est, un futur axe de liaison au niveau du Crès reliera l'autoroute A709 à la section nord du contournement.

Le COM vient donc boucler ce dispositif d'aménagement et constitue la pièce maîtresse du système de désengorgement des voies à l'ouest.

2.4 LA MULTI MODALITE : UN PROJET ATTENDU POUR MAILLER LE RESEAU A L'OUEST DE L'AGGLOMERATION

La volonté de la ville de Montpellier et de Montpellier Méditerranée Métropole est de réduire les trafics en centre-ville par le biais d'une organisation intermodale constituée par un fort réseau de transports en commun s'appuyant en périphérie sur des parkings relais directement reliés à un ensemble de voies de contournement.

Montpellier Méditerranée Métropole bénéficie d'une offre de transport multimodale dense. Quatre lignes de tramway en service, 36 lignes de bus, 57 vélostations, 9 parkings + Tram, 22 stations d'autopartage et des connexions avec les bus départementaux, les trains régionaux et nationaux. Dans le PDU (Plan de Déplacement Urbain), le futur projet de contournement urbain vient compléter cette offre de transport qui ne propose pas à ce jour de ligne circulaire complète extérieure permettant de réduire le trafic des véhicules individuels côté ouest.

Le COM participera à préserver et enrichir ce paysage multimodal puisqu'il valorisera les accès parking + Tram Juvignac et Mosson au nord et ceux de Saint-Jean-de-Védas et des Sabines au sud. Il proposera des aménagements dénivelés permettant aux usagers de ne pas couper les voies du contournement pour le traverser. Ce sera notamment le cas pour la ligne 2 du tramway existante ou autres lignes futures de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP).

De plus, autour du projet, une large place est faite pour les modes actifs. Ainsi, les pistes cyclables existantes sont rétablies et les dispositifs en faveur des modes actifs pourront être complétés sur le secteur.

2.5 LES OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT

Le projet de Contournement Ouest de Montpellier vise des objectifs multiples :

- relier A750 et A709,
- assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier,
- contenir la circulation d'échanges péri-urbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés,
- valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain.

Les objectifs poursuivis par le projet :

■ Relier l'A750 à l'A709

Le Réseau Routier National permet de relier les grands pôles économiques et bassins de vie à l'échelle nationale.

En Occitanie, deux itinéraires autoroutiers importants, Nord-Sud, traversent la région dans sa partie Ouest et se rejoignent à Béziers ; il s'agit de l'A75 qui relie Clermont-Ferrand à Béziers et l'A9 qui relie Orange (jonction avec l'A7) à l'Espagne.

L'A750 permet une irrigation transversale Est-Ouest du territoire en reliant l'A75 à Montpellier et au-delà à l'A9 et au pourtour méditerranéen.

Le lien entre ces grands itinéraires souffre aujourd'hui d'une discontinuité à l'Ouest de Montpellier, car la jonction entre l'A750 et l'A9 se fait par un système de voirie locale inadapté qui génère de nombreux dysfonctionnements

Le Contournement Ouest de Montpellier de par ses caractéristiques géométriques retenues viendra pallier cette discontinuité.

■ Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature de contournement urbain local

Le réseau routier armature de contournement prévu dans le Schéma de Cohérence territoriale de la Métropole Montpellier Méditerranée est dessiné pour permettre aux automobilistes d'accéder aux différents secteurs urbains entourant Montpellier, sans emprunter des voiries locales non conçues pour ce type de trafic. Ce réseau permettra la diminution des temps de parcours, en particulier pour les déplacements quotidiens domicile- travail, sur lesquels les automobilistes perdent actuellement un temps considérable.

Le COM est un élément constitutif de ce réseau et participera au gain de temps pour les automobilistes.

■ **Contenir la circulation d'échange péri-urbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés**

L'itinéraire actuel entre l'A750 et l'A709 présente des caractéristiques insuffisantes qui entraînent des congestions récurrentes sur son parcours. Pour contourner ces difficultés, les automobilistes utilisent des itinéraires locaux de délestage.

L'aménagement de cet itinéraire pour lui permettre d'offrir une capacité suffisante pour absorber les trafics sans zone de congestion permettra de créer un itinéraire très attractif en termes de temps de déplacement.

Cela permettra d'éviter que les déplacements inter-quartiers autour de Montpellier ou de transit ne se fassent par les voiries locales dont les caractéristiques ne sont pas adaptées. Cet aménagement permettra ainsi de redonner à ces voiries locales leur fonction initiale de desserte apaisée et sécurisée.

Le COM jouera le rôle de rocade permettant de libérer la voirie locale et de lui restituer son usage de lien interne aux quartiers.

■ **Valoriser les accès au réseau multimodal**

La conception du réseau de déplacement de la Métropole se compose du réseau routier armature en circulaire et de lignes de transports en commun en pénétrantes.

Le fonctionnement de cette organisation est optimal si des relais voiture-transports en commun sont suffisamment accessibles.

Le COM est en connexion avec 4 lignes du réseau de tramways de la métropole de Montpellier :

- au nord, il dessert le parking d'échanges avec les lignes 1 et 3 ;
- au carrefour avec la RD 5 (route de Lavérune), il pourra desservir un parking d'échanges avec la future ligne 5 ;
- au carrefour avec la zone du Mas de Grille, il desservira le parking d'échanges avec la ligne 2.

Cette interconnexion entre le COM et le réseau de transports doit pouvoir inciter un report de la voiture particulière vers les transports collectifs pour les déplacements vers le centre urbain de la métropole de Montpellier.

3 RAPPEL DES ETUDES ET DES DECISIONS ANTERIEURES

3.1 LES ETUDES ET REFLEXIONS ANTERIEURES

La réalisation d'une opération routière est un processus long et complexe comprenant différentes étapes de réalisation. Les études techniques, la concertation avec le public et le plan de financement occupent une part importante dans le déroulement du projet.

■ 1994 - Les premières réflexions

Historiquement, on rappellera que le Contournement Ouest de Montpellier, en tant que connexion directe entre la route de Lodève (aujourd'hui A750) et l'autoroute A9, était inscrit au « Schéma des maîtrises d'ouvrages » en 1985, au titre de l'Etat, sur un tracé plus urbain débouchant sur l'échangeur ouest de l'A9.

Une rocade était envisagée entre l'avenue de la Liberté (RD65) et l'autoroute dans les secteurs aujourd'hui urbanisés de la Croix d'Argent. L'expansion urbaine de l'agglomération est à l'origine de l'abandon de ce parti d'aménagement au profit d'un tracé plus éloigné des zones habitées.

Dans le cadre du débat public sur le déplacement de l'autoroute A9 au sud de Montpellier (1994), la réalisation d'un barreau autoroutier reliant les autoroutes A750 et A9 à environ 10 km à l'ouest de l'agglomération, soit entre Bel-Air et Fabrègues, a été envisagée pour dévier les trafics de grand transit nord-ouest/sud-est. Ce parti d'aménagement a également été abandonné au vu des prévisions de trafic insuffisantes utilisant ce barreau pour des coûts d'investissement et des impacts environnementaux importants.

■ 2002 - Le DVA (Dossier de Voirie d'Agglomération)

Les études du Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) ont débuté aux alentours de 1995 et ont fait l'objet d'une publication sur les principes directeurs en mars 1997.

La concertation qui a suivi s'est déroulée en plusieurs étapes entre 1997 et 2001 pour s'achever sur une décision d'approbation le 3 mai 2002 par arrêté ministériel.

Ce DVA préconisait une solution intermodale de voies assurant un contournement complet de Montpellier desservant un réseau de parkings relais et de pôles intermodaux connectés à un réseau dense de transport en commun irriguant le centre-ville.



Figure 3 : représentation schématique du DVA (Source : DREAL)

Le projet Contournement Ouest de Montpellier a été défini dans le cadre du schéma de voirie du Dossier de Voirie d'Agglomération. Il fait partie du réseau routier national structurant assurant la continuité entre l'A9 et l'A750.

Le principe de liaison présenté dans le DVA se décomposait en 2 sections :

- une première section comprise entre l'A750 et le carrefour du Rieu Coulon. Elle se caractérisait par l'aménagement sur place de la RD132, déjà elle-même en partie aménagée à 2x2 voies ;
- une seconde section comprise entre la RN113 et l'A9.

■ 2004 – La recherche de tracé : des études partagées avec les collectivités et urbanistes locaux

Les études d'avant-projet se sont déroulées selon les principes énoncés par le DVA. Dès le début des études, techniciens des collectivités locales concernées et urbanistes ont privilégié l'approche urbanistique du fuseau. Les services de l'Équipement, à l'époque responsables de l'opération, ont conduit les études suivies par un comité de pilotage comprenant les administrations locales de l'État, les services de la Région, du Département, de la Communauté d'agglomération, des communes de Montpellier et Saint-Jean-de-Védas et Autoroutes du Sud de la France (en sa qualité de gestionnaire).

Par ailleurs, la Communauté d'agglomération conduisait à travers un comité de pilotage regroupant à peu près les mêmes interlocuteurs et institutions, des études sur le secteur (urbanisme et circulations locales) qui ont été intégrées dans le projet du Contournement Ouest de Montpellier. Ces études ont aussi servi à l'élaboration du SCOT (Schéma de COhérence Territoriale).

Le projet comprenait un tronc commun aux trois variantes. Il s'agissait d'un aménagement sur place à deux fois deux voies et aux normes techniques d'une autoroute urbaine de la RD132 et de la RD132E2 (approximativement jusqu'au droit du chemin de Bugarel).

De ce point, un tracé neuf était proposé pour rejoindre directement la route de Sète en évitant le carrefour de Rieu Coulon, (variante Bellevue).

Un deuxième tracé neuf (variante Rieu Coulon) était proposé depuis le carrefour de Rieu Coulon, en longeant le cours d'eau pour rejoindre directement l'A9.

Un dernier tracé d'aménagement sur place était proposé utilisant et requalifiant la route de Sète.

Pour toutes les variantes, le raccordement à l'autoroute A9 nécessitait un nouvel échangeur à construire.

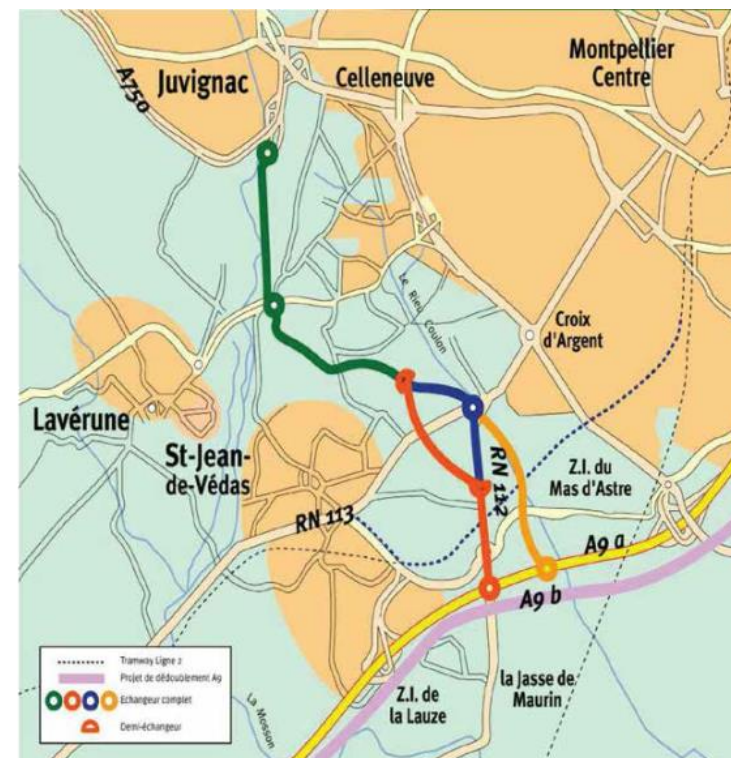


Figure 4 : les trois variantes de tracé proposées à la concertation de 2004

En plus des groupes de travail réunissant les techniciens des collectivités locales concernées, une large campagne d'information avec mise à disposition d'un dossier de concertation pour le public a été lancée en novembre 2004.

Ce dossier a également été envoyé aux membres du comité de pilotage, aux chambres consulaires (CCI et chambre d'agriculture) et au milieu associatif (association Saint-Jean Environnement notamment). Tous ont été invités à s'exprimer (par courrier, délibération sur les registres mis à disposition...).

Cette concertation menée conformément aux dispositions du code de l'urbanisme a permis de recueillir de nombreux avis. Un bilan dit « intermédiaire » a été pris le 13 juin 2005 par le préfet de l'Hérault, précisant le choix du parti d'aménagement et un tracé préférentiel correspondant à l'aménagement sur place.

La variante de tracé dite « route de Sète » était retenue sous réserve de prendre en compte un certain nombre de contraintes urbaines et de traiter la question du franchissement du Contournement Ouest de Montpellier par la ligne T2 du tramway et du fonctionnement du carrefour du Rieu Coulon.



Figure 5 : l'identité visuelle du projet utilisée pendant la concertation de 2004

■ 2006 – L'approfondissement du tracé

Les études ont été poursuivies sur la variante de tracé en aménagement sur place en y intégrant les apports de la concertation ainsi que les résultats de l'étude d'urbanisme « Porte ouest ».

Le tracé a alors été affiné en plan puis a fait l'objet de variantes de profil en long. Différentes solutions d'aménagement des ouvrages pour permettre le franchissement par le Contournement Ouest de Montpellier des autres voiries (par au-dessus ou en-dessous) ont été proposées. Le débat a notamment porté sur la meilleure façon de franchir la ligne de tramway T2, ou sur le carrefour Rieu Coulon avec la RD613.

Le même comité de pilotage a poursuivi ses travaux durant cette période. Les concessionnaires de réseau comme les TAM (Transports de l'Agglomération de Montpellier) et RTE (Réseau de Transport d'Electricité) ont été associés ponctuellement.

Un dossier de concertation publique dit « complémentaire » a été mis à la disposition du public en 2006 selon les mêmes modalités que la concertation de 2004 (affichage, expositions, permanences, registres, envoi de dossiers, réunion publique, etc.).

Le bilan définitif a été pris par le préfet de l'Hérault le 29 septembre 2006 en retenant la variante de profil en long intitulée « COM au sol » pour le carrefour du Rieu Coulon, sous réserve de confirmation des hypothèses de raccordement à l'autoroute A9.

Ces hypothèses de raccordement à l'A9 ont été précisées par le décret d'utilité publique du 30 avril 2007 du déplacement de l'A9 au droit de Montpellier, levant ainsi la réserve.

■ 2007 – Une première étude d'avant-projet sommaire (APS)

Sur la base du bilan « définitif » arrêté par le Préfet de l'Hérault le 29 septembre 2006, des études techniques, environnementales et socio-économiques ont été menées pour préparer le dossier d'enquête publique.

Un avant-projet sommaire complet a été réalisé en 2008, mais n'a pas été validé. Il a été complété par des aménagements proposés par Montpellier Agglomération dits « aménagements Port de Sète ».

Diverses améliorations demandées lors de la concertation ont été prises en compte dans l'avant-projet, en particulier :

- au niveau de la desserte de l'aire d'accueil des gens du voyage,
- au niveau des aménagements en faveur des modes actifs (cycles et piétons),
- au niveau du franchissement par un ouvrage supérieur du carrefour d'échange avec la RD5 (Maurice Gennevaux), conservé sous la forme d'un giratoire permettant ainsi le raccordement des multiples accès,
- pour l'échangeur RD613 (Rieu Coulon), avec le projet au niveau du terrain naturel,
- au sud du chemin du Rieu Coulon, avec la réalisation du contournement en tranchée jusqu'au raccordement à l'A709,
- avec la réalisation d'un demi-échangeur nord avec la RD132 au niveau du carrefour Bellevue (carrefour du Pôle multimodal),
- avec le réaménagement du carrefour de Mas de Grille sous la forme d'un carrefour à feux.

■ 2006-2012 – une légitimité renforcée

Deux documents de programmation soumis à l'enquête publique vont renforcer la légitimité du projet.

Celui-ci est inscrit :

- dans le SCOT (Schéma de COhérence Territoriale) de Montpellier Agglomération adopté le 17 février 2006,
- dans le PDU 2010-2020 (Plan de Déplacements Urbains) de Montpellier Agglomération approuvé le 19 juillet 2012.

■ 2014 – la relance du projet : inscription au CPER 2015/2020

Interrompues à partir de 2008, les études sur le COM ont repris dès 2013 sur la problématique des trafics et une réflexion sur les adaptations possibles du parti d'aménagement retenu en 2007 afin d'optimiser le projet.

Après une mise en sommeil du dossier du fait des difficultés juridiques sur le dossier de déplacement de l'A9, et suite à la mobilisation de l'État et des collectivités locales partenaires, le dossier a fait l'objet d'une inscription dans le Contrat de Plan État/Région signé le 20 juillet 2015 qui prévoit de financer la fin des études, lancer les procédures réglementaires et engager les premiers travaux à l'horizon 2020.

Le 25 septembre 2015, le Ministère de l'écologie, de développement durable et de l'énergie a établi la commande relative aux études préalables et au dossier préalable à la déclaration d'utilité publique du projet du COM.

Pour amorcer ce nouveau départ, une nouvelle phase de concertation a été menée au second semestre 2016.

Elle a porté sur la confirmation des éléments déjà actés en 2006 et sur les fonctionnalités et aménagements à retenir sur les deux raccordements du Contournement Ouest de Montpellier, tant au nord avec l'A750 qu'au sud avec l'A709, nom pris par A9 pour sa partie transformée en contournement sud de Montpellier.



Figure 6 : l'identité visuelle du projet utilisée pendant la concertation de 2016

■ 2017/2018 – La reprise et poursuite des études

A l'issue de la phase de concertation de 2016, dont le bilan a été publié en août 2017, le dossier d'opportunité de projet phase 2 a été réalisé en mai 2017, sur la base des études menées antérieurement, avec la mise à jour de la comparaison des variantes de 2004-2006 pour la partie centrale, intégration du raccordement au sud à l'A709 avec six bretelles, et comparaison des variantes pour le raccordement nord à l'A750.

Une analyse comparative multicritère complémentaire a été menée pour ce raccordement en avril 2018 pour affiner les comparaisons entre les solutions 2A (déplacement de l'échangeur existant - échangeur trompette) et 3 (dédoublage de l'échangeur existant - deux demi-échangeurs) présentées à la concertation de 2016.

Les études ont été approfondies et ont conduit à retenir la solution 3 scénario 2 correspondant à un dédoublement de l'échangeur pour le raccordement du COM à l'A750, dont les caractéristiques sont les suivantes :

- 1 bretelle A750 Est → COM
- 1 bretelle COM → A750 Est
- 1 bretelle A750 Est → A750 Ouest
- 1 bretelle A750 Ouest → A750 Est

Dans le secteur du rond-point de Gennevieux, le Contournement Ouest de Montpellier est en interface directe avec le projet de la ligne 5 du tramway. Ce projet est porté par Montpellier Méditerranée Métropole (3M) et les premiers travaux sont prévus pour fin d'année 2019. Face à cet échéancier, les études de l'ouvrage sur le rond-point de Gennevieux, menées par les services de Montpellier Méditerranée Métropole se sont accélérées et ont conduit à retenir un aménagement de type place feux qui intègre :

- le rétablissement des voiries locales,
- le prolongement du tramway,
- le rétablissement des modes doux (rétablissement de la piste cyclable,...).

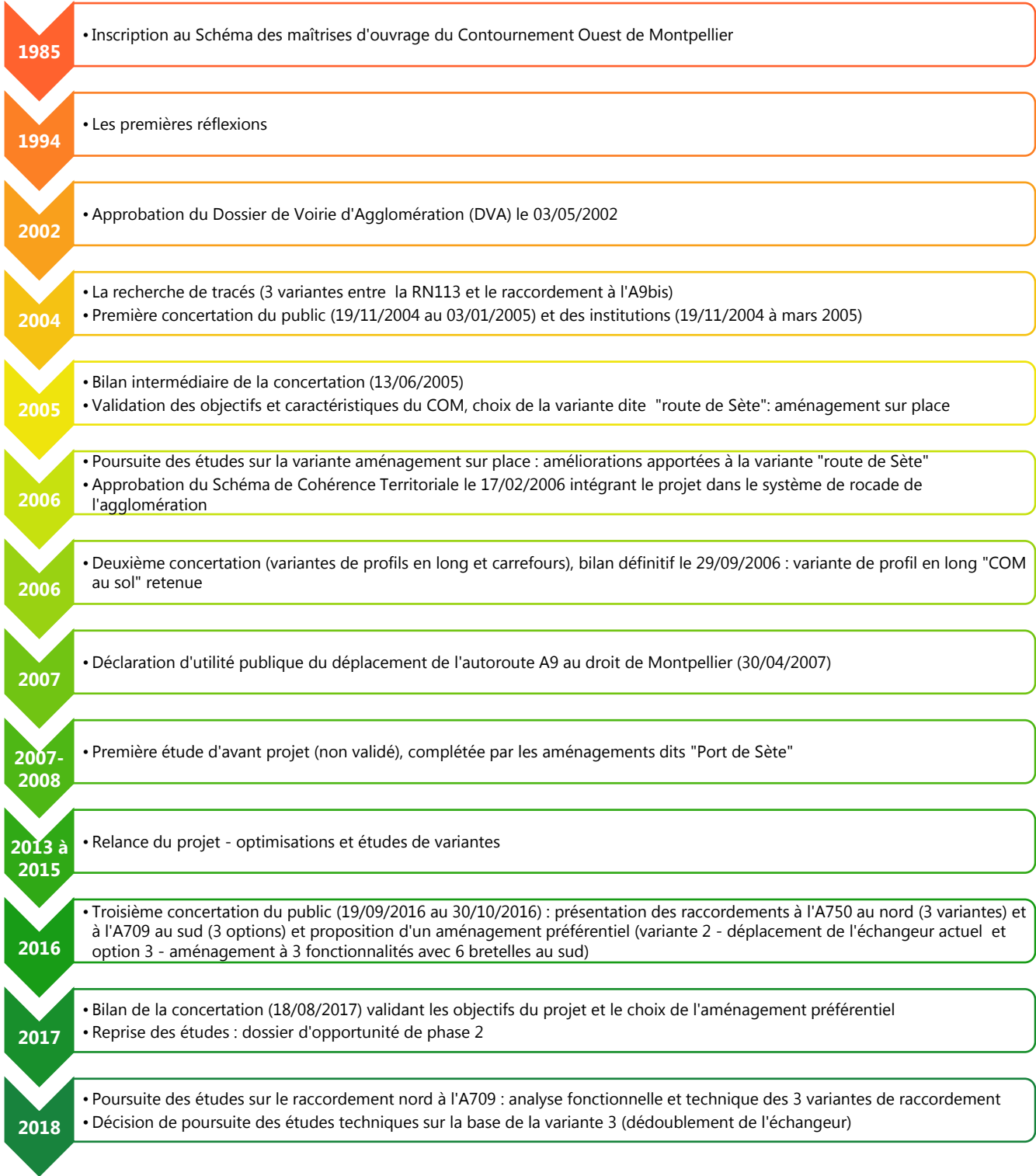
Ce projet d'aménagement porté par Montpellier Méditerranée Métropole a ainsi été intégré dans les études relatives au Contournement Ouest de Montpellier.

3.2 LES DECISIONS ANTERIEURES

Les principales décisions antérieures sont les suivantes :

- le 3 mai 2002, décision d'approbation par arrêté ministériel du DVA (Dossier de Voirie d'Agglomération) de Montpellier, préconisant une solution intermodale de voies assurant un contournement complet de Montpellier,
- le 13 juin 2005, bilan de la concertation dit « intermédiaire » pris par le préfet de l'Hérault, précisant le tracé préférentiel pour le COM, correspondant à l'aménagement sur place,
- le 29 septembre 2006, bilan de la concertation définitif pris par le préfet de l'Hérault, retenant la variante de profil en long intitulée « COM au sol »,
- le 17 février 2006, approbation du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) de Montpellier Agglomération,
- le 19 juillet 2012, approbation du PDU 2010-2020 (Plan de Déplacements Urbains) de Montpellier Agglomération,
- le 20 juillet 2015, inscription dans le Contrat de Plan État/Région (CPER),
- le 25 septembre 2015, la commande du Ministère de l'écologie, de développement durable et de l'énergie relative aux études préalables et au dossier préalable à la déclaration d'utilité publique du projet,
- le 5 juillet 2016, décision du Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, en charge des relations internationales sur le climat, de ne pas saisir la commission nationale de débat public,
- le 18 août 2017, bilan de la concertation pris par le préfet de l'Hérault validant les objectifs du projet et le choix de l'aménagement préférentiel,
- le 18 juillet 2018, décision de poursuivre les études sur la base de la variante 3 scenario 2 pour le raccordement nord COM/A750.

Le synoptique ci-après rappelle les principales étapes du projet :



4 JUSTIFICATION DU PROJET D'AMÉNAGEMENT RETENU

Le présent chapitre retrace la comparaison des variantes étudiées lors des différentes phases d'études qui ont précédé l'enquête publique.

La description détaillée des variantes et l'analyse multicritères sont développées dans la pièce E, chapitre 4 – Description des principales solutions de substitution et justification du choix du projet retenu.

4.1 HISTORIQUE DES VARIANTES ENVISAGÉES

Le principe de la liaison entre l'autoroute A750 et l'autoroute A9 a fait antérieurement l'objet d'études de tracés situés plus à l'ouest. Côté A750 le projet débutait à Bel-Air, puis passait entre les agglomérations de Saint-Georges-d'Orques et Pignan pour se raccorder à l'A9 actuelle au sud de Saint-Jean-de-Védas. Ce parti d'aménagement représentait plus de 10 km de tracé neuf. Il a été abandonné pour des raisons économiques liées à un enjeu de trafics relativement modeste.

Par ailleurs le schéma des maîtrises d'ouvrages de l'Etat de 1985 prévoyait la continuité du réseau routier national depuis l'A750 vers l'autoroute A9 par un itinéraire actuel plus urbain utilisant la RD65 (avenue de La Liberté puis avenues du la Recambale et du colonel Pavelet) pour se raccorder par l'échangeur de Rondelet sur l'autoroute A9 (échangeur n°31 Montpellier ouest).

Le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM) remplaçant les deux solutions de rocade évoquées ci-avant a été défini dans cadre du schéma de voirie du DVA (dossier de voirie d'agglomération) approuvé par décision ministérielle le 03 mai 2002. Il sera classé dans la catégorie des GLAT (grandes liaisons d'aménagement du territoire).

Ce projet s'inscrit dans le schéma global de rocades urbaines de l'agglomération, ce principe a été repris dans le SCOT de l'agglomération de Montpellier approuvé en février 2006.

Le principe de liaison proposé est celui retenu dans le DVA.

Lors de la concertation **en 2004, trois variantes** ont été étudiées : variante n°1 Rieu Coulon (en jaune sur le plan ci-après), variante n°2 route de Sète (en bleu sur le plan ci-après) et variante n°3 Bellevue (en rouge sur le plan ci-après) ; la variante n°2 route de Sète étant ressortie comme préférentielle.

En 2006, une nouvelle concertation sur **trois variantes de profil en long** de cette variante n°2 route de Sète a eu lieu, faisant ressortir la variante dite « au sol ».

En 2008, un nouvel aménagement du carrefour Mas de Grille et du raccordement à l'A709 (dont le tracé a été modifié) a été étudié (étude « porte de Sète »).

Enfin, **courant 2016**, une analyse du nœud A750/COM a été effectuée, faisant ressortir **trois grandes familles de variantes** d'aménagement : **en 2018** dans le cadre des études préalables intégrant les résultats du modèle de trafic de la zone, l'analyse technique et financière de ce raccordement a été affinée.

4.2 DOSSIER DE CONCERTATION ET COMPLÉMENTS ÉVENTUELS

Trois phases de concertation ont été menées sur le projet de Contournement Ouest de Montpellier : en 2004, en 2006 et en 2016.

La **première phase de concertation**, qui s'est déroulée du 19 novembre 2004 au 3 janvier 2005, avait pour but de préciser le choix de partis d'aménagements et d'un tracé préférentiel, sur la base d'une comparaison de trois variantes de tracé :

- Variante n°1 (Rieu Coulon) - en jaune sur le plan
- Variante n°2 (Route de Sète) - en bleu sur le plan
- Variante n°3 (Bellevue) - en rouge sur le plan

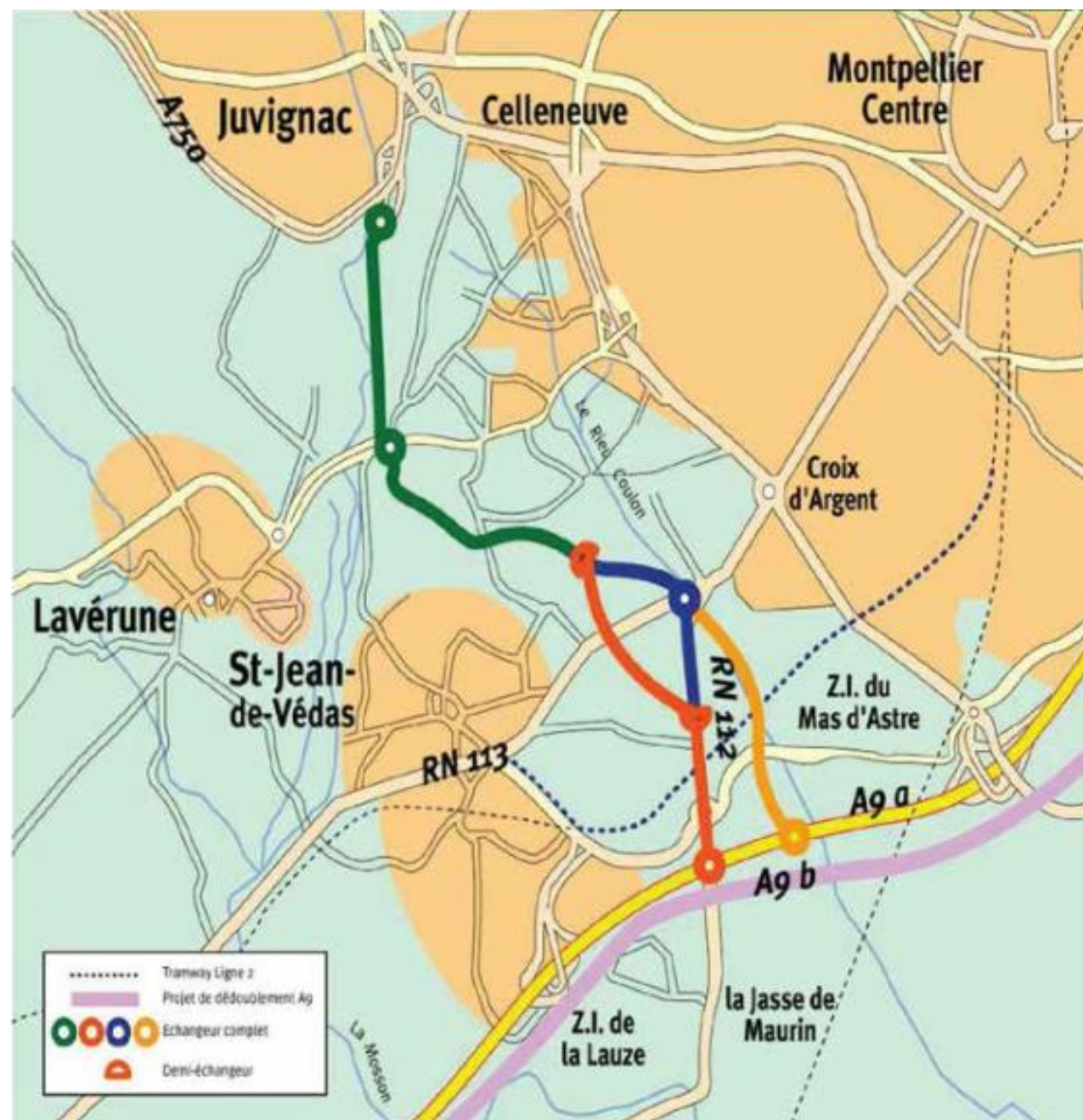


Figure 7 : les trois variantes de tracé proposées à la concertation de 2004

Pour répondre aux préoccupations de la population et des collectivités locales, l'Etat a décidé de mener des études complémentaires sur la variante n°2 route de Sète en intégrant les principes suivants :

- le trafic
 - le projet donnera la priorité au trafic de contournement de Montpellier et les aménagements ne seront pas de type autoroutier mais à caractère urbain ;
 - limitation de vitesse ≤ 90 km/h, abaissée à proximité des zones habitées ;
- le bruit : le projet sera accompagné de protections acoustiques conformément à la loi du 31 décembre 1992 et ses décrets d'application ;
- l'eau.

Le projet conduira à :

- un impact nul voire favorable sur les zones inondables ;
- la transparence des rétablissements des écoulements naturels ;
- le respect des périmètres de protection des captages d'eau potable ;
- la préservation des rivières et de la qualité des milieux aquatiques ;
- le paysage
 - le projet sera adapté aux sites traversés, merlons et écrans acoustiques intégrés ;
 - des études architecturales seront faites pour les ouvrages d'art
- l'urbanisme et l'activité économique
 - préservation des zones d'urbanisation futures ;
 - faciliter la desserte des zones d'activités ;
- création d'un échange avec le projet de pôle multimodal
 - réalisation de bretelles d'accès depuis le COM ;
 - cheminements piétons/cyclistes ;
- réduction de la dépense : recherche du meilleur rapport qualité/prix.

La **deuxième phase de concertation de 2006** (réunion publique du 13 avril 2006) a permis de présenter pour la variante préférentielle (variante n°2 route de Sète) des améliorations et plusieurs variantes de profil en long.

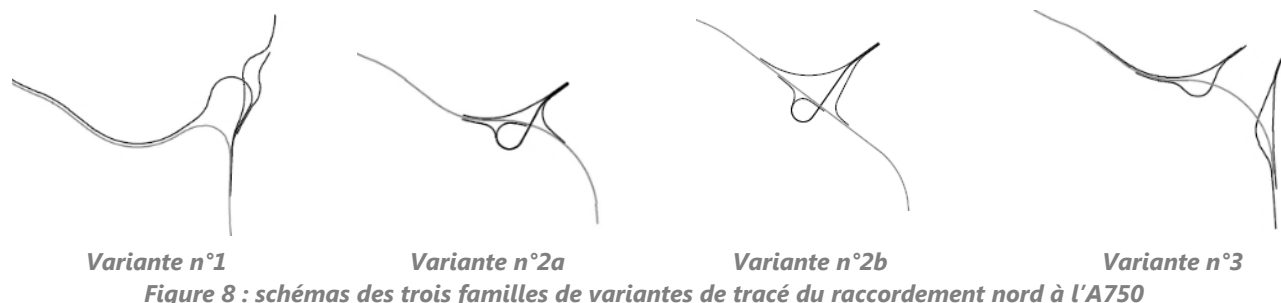
Trois variantes de profil en long ont été présentées :

- Variante n°2a viaduc long,
- Variante n°2b viaduc court,
- Variante n°2c au sol.

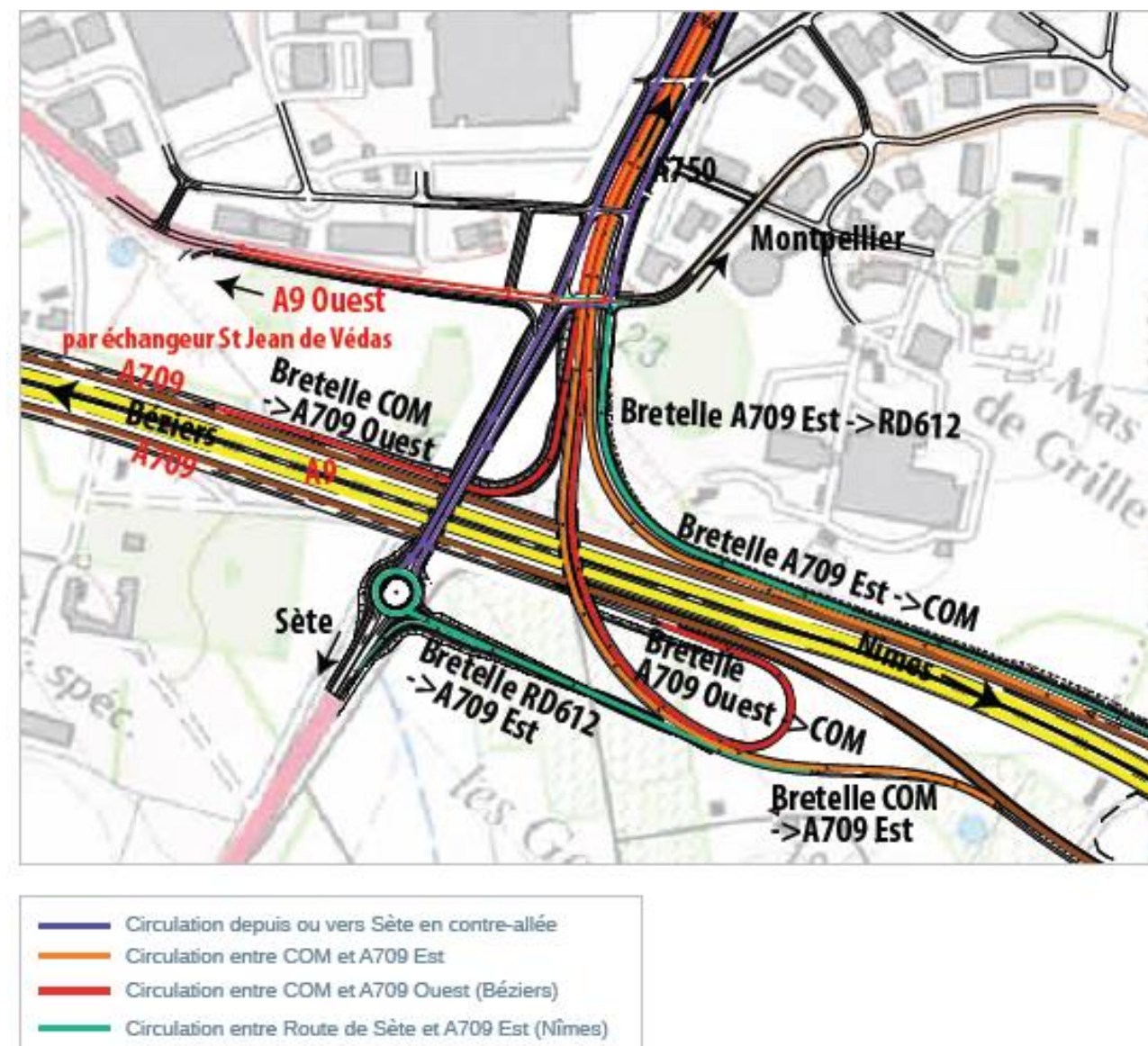
Lors de ces deux phases de consultation, les avis des collectivités territoriales, des chambres consulaires, des administrations locales et des concessionnaires de réseaux ont également été requis.

Enfin, la **phase de concertation de 2016** avait pour but de présenter les variantes de raccordements à l'A750 au nord et à l'A709 au sud :

- trois familles de solutions pour le raccordement nord :
 - variante n°1 aménagement de l'échangeur existant : échangeur boutonnaire
 - variantes n°2 déplacement de l'échangeur existant : échangeur trompette
 - sous-variante 2a : liaison COM/A750-est en courbe
 - sous-variante 2b : liaison COM/A750-est en alignement droit
 - variante n°3 dédoublement de l'échangeur existant : deux demi-échangeurs



- trois propositions de phasages d'aménagement pour le raccordement sud avec l'A709, permettant de proposer, à terme, l'ensemble des fonctionnalités nécessaires à la desserte du territoire.



4.3 BILAN DE LA CONCERTATION

4.3.1 Concertation de 2004

Cette phase de concertation avait pour but, sur la base d'une comparaison de trois variantes de tracé, de préciser le choix de partis d'aménagements et d'un tracé préférentiel.

Cette consultation a **validé les objectifs et caractéristiques du COM** :

- assurer la fonction de contournement de l'agglomération montpelliéraine par la liaison rocade nord (A750) / rocade sud (A709),
- dénivellation des carrefours,
- mise en œuvre du concept de « parkway » (route-jardin) en aménageant les circulations douces,
- objectif de développement des modes doux,
- raccordement supplémentaire libre de péage à l'autoroute A709 (dénommé A9a à l'époque),
- intégration dans l'environnement et l'urbanisation programmée.

Des trois variantes présentées (variante « Rieu Coulon », variante « route de Sète » et variante « Bellevue »), c'est la **variante « route de Sète »** qui avait été retenue, majoritairement préférée par les collectivités locales et les administrations.

En effet, elle économise les espaces encore non urbanisés, elle préserve l'environnement et favorise le développement, malgré un coût plus élevé et un fonctionnement plus difficile à mettre en œuvre.

Les **réserves** suivantes avaient toutefois été émises :

- économiser au maximum l'espace naturel,
- réduire le linéaire de viaduc,
- rajouter un échange entre le carrefour Rieu Coulon avec la RD613 et l'autoroute A9,
- améliorer la desserte locale notamment au niveau du franchissement de la 2ème ligne de tramway,
- réduire les dépenses,
- intégrer les principes de la nouvelle étude urbaine « porte ouest » de l'agglomération :
 - limiter les effets de coupure en privilégiant les passages inférieurs et réduire les distances entre les échanges,
 - aménager des « portes urbaines » par des carrefours compacts (généralement à feux tricolores), qui intègrent les transports en commun et des circulations piétonnes et cyclistes confortables,

- assurer la desserte locale par des contre-allées parallèles à la rocade,
- créer et mettre en scène des liaisons avec les pôles multimodaux (échanges route / tramway / bus / piétons / cyclistes).

Le bilan provisoire de cette phase de concertation a été approuvé par le préfet de l'Hérault le 13 juin 2005. Il recommandait la poursuite de la concertation sur les aménagements proposés.

4.3.2 Concertation de 2006

La deuxième phase de concertation portait sur la présentation des améliorations apportées à la variante préférentielle « route de Sète », ainsi que sur le choix du profil en long à adopter au carrefour Rieu Coulon et sur le plan de circulation de la zone Condamine / Mas de Grille.

Les **améliorations** présentées étaient les suivantes :

- création d'un accès parallèle au COM depuis la RD5 pour la desserte de l'aire d'accueil des gens du voyage,
- création d'une liaison circulations douces est/ouest,
- rectification du tracé au niveau de la Fermaude,
- passage en rive droite du Rieu Coulon,
- modification du profil en long au sud du chemin de Rieu Coulon,
- aménagement de carrefours à feux,
- création du demi-échangeur nord du projet de pôle multimodal,
- modification de la zone de raccordement à l'autoroute A709 (alors dénommée A9a),
- compatibilité du carrefour Gennevaux avec sa transformation ultérieure en carrefour à feux.

Trois variantes de profil en long dans le secteur entre la RD612 et le chemin de Rieu Coulon étaient également proposées :

- Variante COM – viaduc long,
- Variante COM – viaduc court,
- Variante COM – COM au sol.

Le bilan de cette phase de concertation a été approuvé par le préfet de l'Hérault le 29 septembre 2006. A l'issue de la concertation, l'**aménagement de la variante de tracé 'route de Sète » avec le profil en long « COM au sol »** a été retenu pour la poursuite des études.

4.3.3 Concertation de 2016

Les difficultés juridiques concernant le déplacement de l'autoroute A9 ayant freiné l'exécution du projet de contournement de Montpellier, une troisième phase de concertation a eu lieu en 2016 avec pour but de présenter les variantes de raccordements à l'A750 au nord et à l'A709 au sud.

Le projet rappelait les caractéristiques de la solution préférentielle, et complétait le dossier avec des **propositions de raccordement du COM au nord (à l'A750) et au sud (à l'A709)**.

Le bilan de la concertation et son annexe reprennent tous les éléments inhérents à la concertation (objectifs et modalités de la concertation, ensemble des avis exprimés, synthèse des avis, position des acteurs et partenaires, suites à donner...). Il présente les éléments retenus par le maître d'ouvrage pour la suite des études.

Les objectifs repris dans le bilan pour le Contournement Ouest de Montpellier sont les suivants :

- assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature du contournement urbain routier,
- relier l'A750 et l'A709,
- contenir la circulation d'échanges périurbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire dans les quartiers traversés,
- valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain.

Les propositions d'aménagement pour les raccordements nord et sud du COM n'ont pas soulevé de nombreux commentaires (13% seulement des personnes se sont exprimées sur ces sujets, c'est toutefois la variante n°2 au nord (déplacement de l'échangeur) et l'option 3 pour le sud (raccordement à six bretelles) qui ont rencontré la plus grande adhésion du public.

L'opportunité du projet a été confirmée par le public concerté, mais des craintes ont été toutefois émises :

- impact environnemental du projet (bruit, qualité de l'air, inondations, paysage),
- la question des vitesses sur l'aménagement et son approche,
- les effets sur la circulation automobile.

Le bilan de cette phase de concertation a été approuvé par le préfet de l'Hérault le 18 août 2017. A l'issue de la concertation, la solution préférentielle retenue pour la poursuite des études était :

- Aménagement à trois fonctionnalités pour le raccordement sud à l'A709
- Section courante conforme aux bilans des concertations de 2004 et 2006
- Variante n°2 (déplacement de l'échangeur vers l'ouest) pour le raccordement nord à l'A750

En 2018, dans le cadre d'une analyse comparative complémentaire portant sur les variantes n°2a et n°3 au droit du raccordement nord à l'A750, plusieurs scénarii ont été étudiés concernant essentiellement les caractéristiques géométriques des bretelles. En effet, au vu des résultats des études de trafic, il est apparu nécessaire d'étudier la mise à 2 voies de certaines bretelles de ce dispositif d'échange.

A l'issue de cette étude, la variante n°3 scénario 2 (dédoublage de l'échangeur actuel entre l'A750 et la RD132) a été retenue pour la suite des études.

4.4 VARIANTES RETENUES POUR LA COMPARAISON

Les variantes suivantes ont été examinées et ont fait l'objet d'une analyse multi critères détaillée dans le chapitre 5 de la pièce E du présent dossier d'enquête :

■ Raccordement nord à l'autoroute A750, qui fait l'objet de trois familles de variantes de tracé :

- modification de l'échangeur actuel RD132/A750 (variante n°1),
- déplacement de l'échangeur vers l'ouest (famille de variante n°2, avec les variantes 2a et variante 2b ; deux scénarii étudiés pour la variante 2a),
- dédoublement de l'échangeur (variante n°3, avec deux scénarii étudiés).

■ La section courante

Entre le carrefour Gennevaux et le rétablissement du chemin de Bugarel, aucune variante n'a été recherchée et le projet consiste à élargir la RD132E2 actuellement à deux voies avec dénivellation du carrefour Rieu Coulon.

Entre le rétablissement du chemin de Bugarel et le raccordement sud, le projet fait l'objet de trois variantes de tracé :

- la variante n°1, dite Rieu Coulon, tracé en site neuf dans la vallée du ruisseau Rieu Coulon,
- la variante n°2, dite route de Sète, qui consiste à aménager sur place la RD612 existante, et créer des voies latérales (contre-allées) de part et d'autre de la voie rapide, assurant la desserte des particuliers, des zones d'activités, d'une route départementale (RD132) et de voies communales ; cette variante de tracé fait l'objet de trois variantes de profil en long, n°2a (viaduc long), n°2b (viaduc court) et n°2c (solution au sol),
- la variante n°3, dite Bellevue, qui contourne par l'ouest la ZAC de Rieu Coulon, pour rejoindre le tracé de la variante n°2c. Elle débute environ 900m avant le carrefour existant avec la RD613.

- **Raccordement sud à l'autoroute A709, qui ne fait pas l'objet de variantes de tracé, en raison des fortes contraintes géométriques, mais plusieurs solutions de fonctionnalités pouvant se cumuler sont proposées :**
 - Fonctionnalité 1 : continuité entre le COM et l'A709 est (vers Nîmes) et rétablissement de la RD612 (route de Sète) par des voiries latérales,
 - Fonctionnalité 2 : échanges entre le COM et l'A709 ouest (vers Béziers),
 - Fonctionnalité 3 : échanges entre la route de Sète et l'A709 est (vers Nîmes).

4.5 JUSTIFICATION DU CHOIX DE LA VARIANTE RETENUE

Les tableaux ci-après présentent une synthèse des principaux thèmes et critères des analyses comparatives décrites dans les chapitres précédents ayant conduit à la variante proposée.

Les critères sont appréciés selon les indicateurs (exprimés qualitativement ou quantitativement) et évalué à l'aide d'un code couleur. L'échelle de sensibilité varie de la couleur verte, pour le scenario le plus favorable à orange pour le plus défavorable.



Variante ou scenario le plus favorable	
Variante ou scenario le moins favorable	

4.5.1 Raccordement nord à l'A750

La zone du raccordement nord à l'autoroute A750, a fait l'objet, lors des études d'opportunité de phase 2 en 2017, de trois familles de variantes de tracé :

- variante n°1 aménagement de l'échangeur existant : échangeur boutonnrière
- variantes n°2a et n°2b déplacement de l'échangeur existant : échangeur trompette en courbe (variante n°2a) et échangeur trompette en alignement (variante n°2b)
- variantes n°3 dédoublement de l'échangeur existant : deux demi-échangeurs

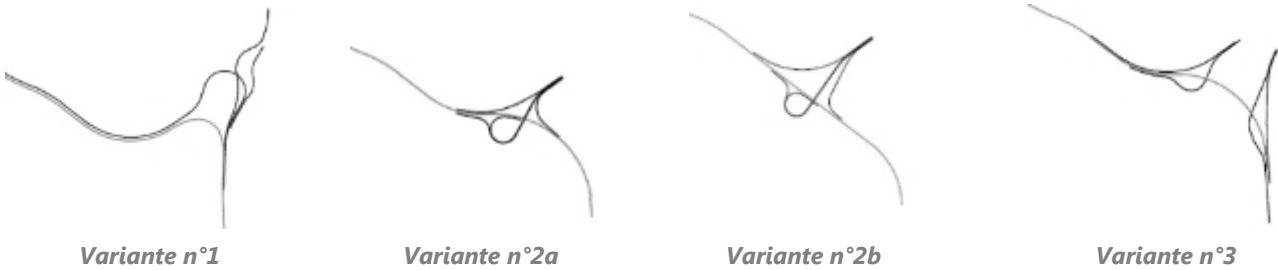


Figure 10 Schémas des trois familles de variantes de tracé du raccordement nord à l'A750

Une variante dite 0 correspondant à la réutilisation de l'échangeur existant sans modifications, a été exclue car incompatible avec les trafics.

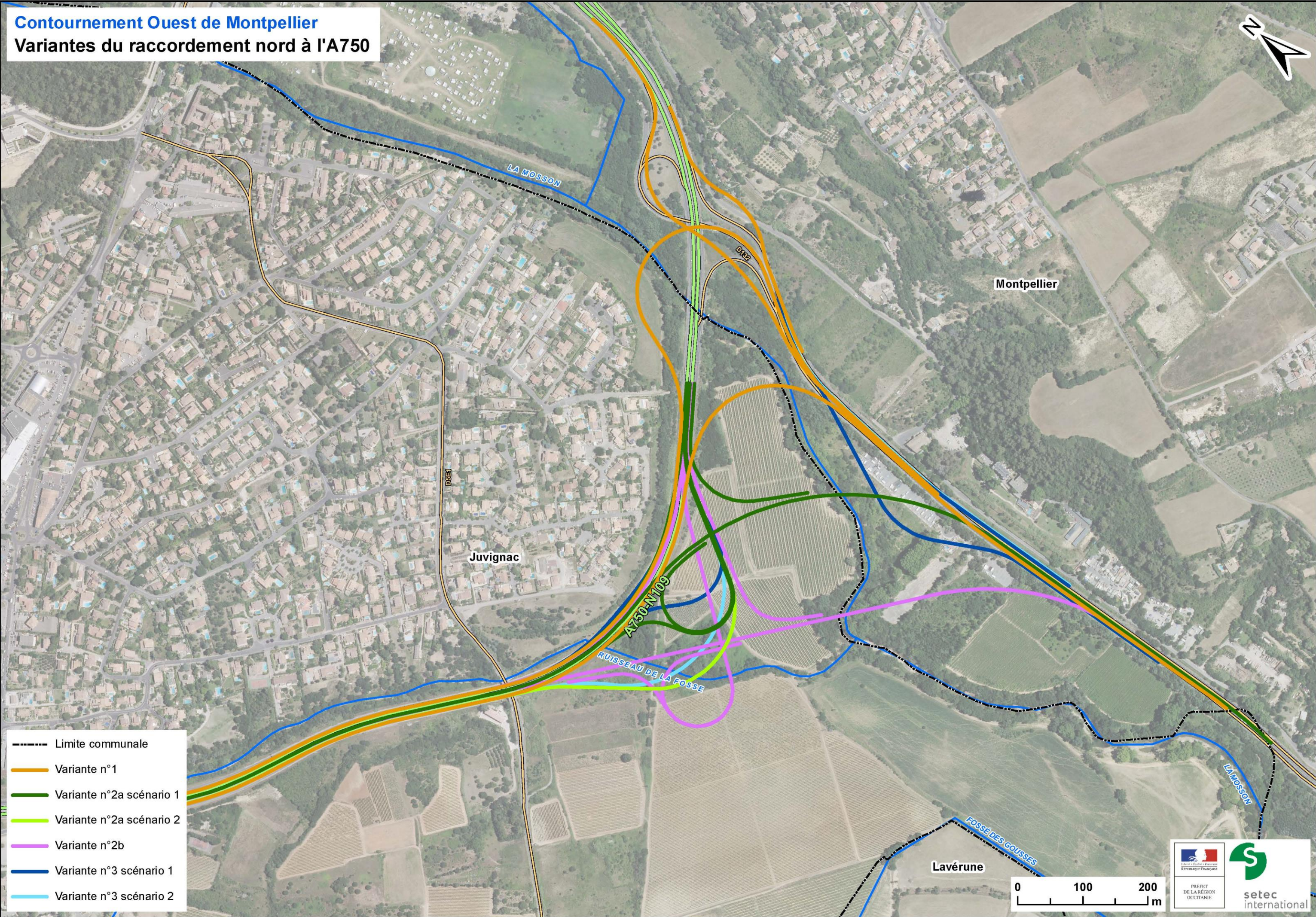
A l'issue de la concertation de 2016, les propositions d'aménagement pour les raccordements nord du COM n'ont pas soulevé de nombreux commentaires (13% seulement des personnes se sont exprimées sur ces sujets). C'est toutefois la famille de la variante n°2 qui a rencontré la plus grande adhésion du public.

Le bilan de cette phase de concertation a été approuvé par le préfet de l'Hérault le 18 août 2017.

En 2018, dans le cadre d'une analyse comparative complémentaire portant sur les variantes n°2a et n°3, il a été regardé d'autres scénarii concernant essentiellement les caractéristiques géométriques des bretelles.

Carte 1 : variantes du raccordement nord à l'A750

Contournement Ouest de Montpellier
Variantes du raccordement nord à l'A750



Thèmes	Critères	Variante n°1 - éch boutonnière	Variante n°2a – éch trompette en courbe	Variante n°2b – éch trompette en alignement	Variante n°3 – dédoublement de l'échangeur	Variante préférentielle sur la thématique
Analyse fonctionnelle	Trafic					n°2a et 2b
Caractéristiques techniques	Tracé géométrique					n°3
	Ouvrages d'art					
	Rétablissemnts					
Foncier	Surface d'emprises					n°2a et 2b
	Revalorisation des délaissés					
Environnement	Milieu naturel					n°2a et 2b
	Agriculture					
	Habitat					
	Paysage et patrimoine					
	Nuisances sonores					
Géotechnique	Géologie des sites					
	Bilan des terrassements					
	Chaussée					
Hydraulique	Rétablissemnts hydrauliques					n°2a
	Rejets et assainissement					
Travaux	Sujétions de réalisation					
Economie des variantes	Coût					n°2a et n°3
Préférence lors de la concertation						n°2a et 2b et n°3

Thèmes	Critères	Variante n°2a – scénario 1	Variante n°2a – scénario 2	Variante 3 – scénario 1	Variante 3 – scénario 2	Variante préférenti elle sur la thématiqu e
Analyse fonctionnelle	Trafic					n°2
Caractéristiques techniques	Tracé géométrique					n°3 scenar io 2
	Ouvrages d'art					
Foncier	Surface d'emprises					scenar io 1
Environnement	Milieu naturel					n°3
	Paysage et patrimoine					
	Nuisances sonores					
Hydraulique	Rétablissemnts hydrauliques					n°2
	Rejets et assainissement					
Travaux	Sujétions de réalisation					
Economie des variantes	Coût					n°2 scenar io 1

La variante n°1 a été écartée car non fonctionnelle et incompatible avec les projets d'aménagement de lutte contre le risque d'inondation de la Mosson. De plus, son aptitude à écouler le trafic prévu reste incertaine.

Les familles de variante 2 et 3 permettent d'assurer la continuité des mouvements principaux entre l'A750-ouest et le COM et toutes deux impliquent la construction d'un viaduc franchissant la Mosson.

La famille de variante 2 présente l'avantage d'éloigner l'échangeur A750/COM de l'échangeur A750-est/RD65, et donc de limiter les interférences entre ces deux échangeurs. Parmi toutes les variantes de cette famille, la variante n°2b permet d'éviter l'implantation de l'échangeur avec le COM en courbe, mais elle est beaucoup plus impactante et donc onéreuse.

La famille de variante 3 présente l'avantage de réutiliser au mieux les infrastructures existantes, et donc de réduire les impacts. Elle a les inconvénients de reprendre une partie de l'échangeur actuel RD132/A750 avec ses défauts liés à la proximité avec l'échangeur RD65, et de rapprocher les bretelles du demi-échangeur COM/A750-est de l'échangeur RD5.

- non-conformité de la variante 2a du divergeant A750 est -> A750 ouest / A750 est -> COM : continuité à droite du trafic prépondérant à 2 voies (A750 est -> A750 ouest) et sortie vers le COM à 1 voie par la gauche,
- impossibilité de prévoir dans cette variante un mouvement A750 est -> COM à 2 voies avec rabattement à 1 voie à l'aval du divergeant,
- conformité de la variante 3 qui permet une sortie par la droite du mouvement A750-est -> COM, le mouvement prépondérant A750 est -> A750 ouest étant maintenu à gauche.

C'est par conséquent la variante n°3 scenario 2 qui est retenue pour des questions de dérogations aux normes techniques, de fonctionnement général et de coût.

La section comprise entre le chemin de Bugarel et le raccordement sud à l'A709 a fait l'objet de trois variantes de tracé :

- Variante n°1 Rieu Coulon (en violet sur le plan),
- Variante n°2 route de Sète (en bleu sur le plan), laquelle a fait l'objet de trois variantes de profil en long :
 - Variante n°2a viaduc long,
 - Variante n°2b viaduc court,
 - Variante n°2c au sol.
- Variante n°3 Bellevue (en jaune sur le plan).

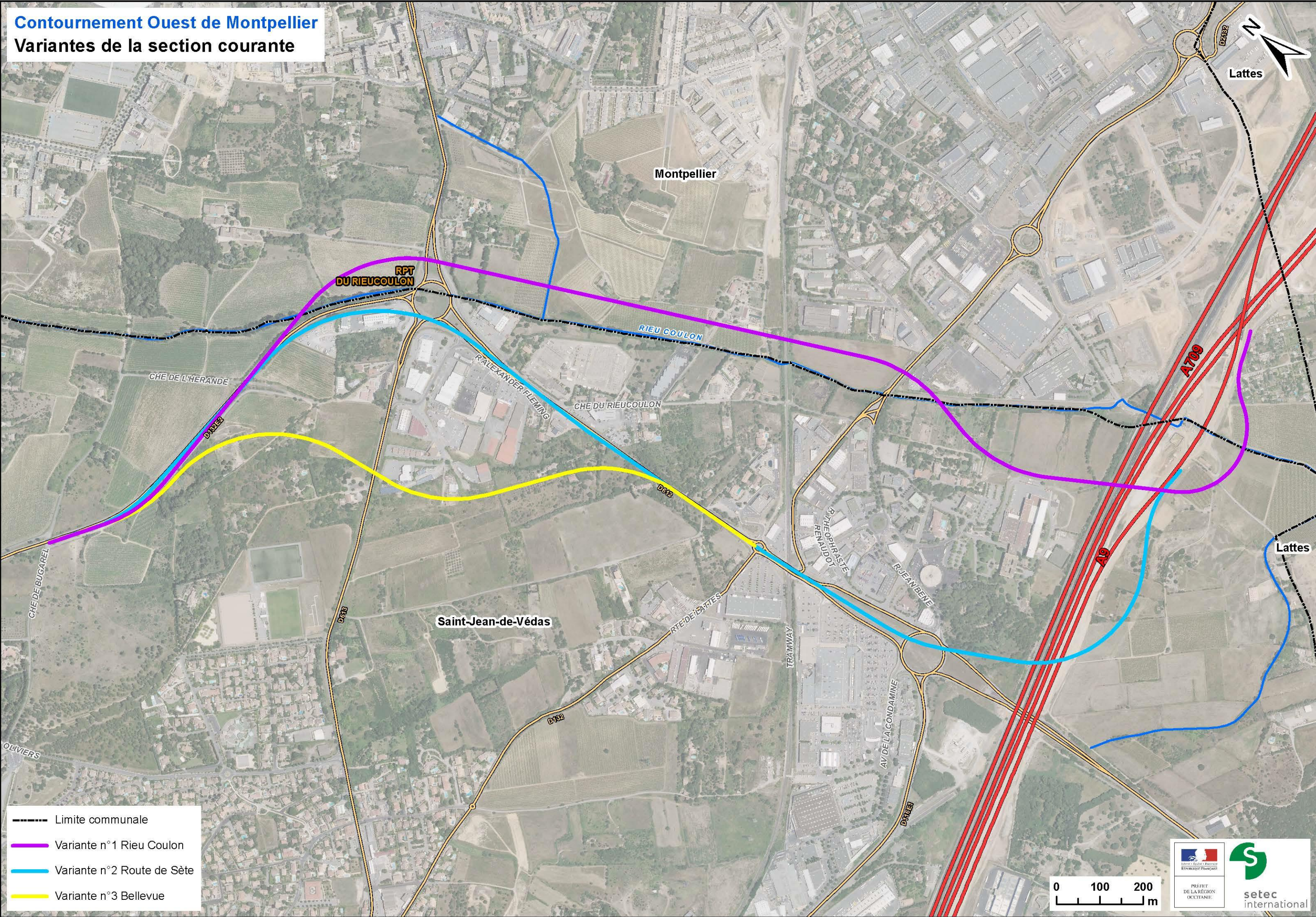
Ces trois variantes de tracé sont cartographiées sur la figure en page suivante.

Thèmes	Critères	Variante n°1 – variante Rieu Coulon	Variante n°2 – Route de Sète COM au sol	Variante n°3 – variante Bellevue	Variante préférentielle sur la thématique
Caractéristiques techniques	Tracé géométrique				n°1 et n°2
	Ouvrages d'art				
	Système d'échanges				
Analyse fonctionnelle	Circulation sur la RD612				n°1
Environnement	Milieu naturel				n°2
	Paysage				
	Nuisances sonores				
	Développement urbain et activités, réseau vert et continuités viaires				
Géotechnique	Géologie du site				n°2 et n°3
	Bilan des terrassements				
	Chaussées				
Hydraulique	Rétablissement hydrauliques				n°2 et n°3
	Rejets et assainissement				
Travaux	Sujétions de réalisation				n°1
Economie des variantes	Coût				n°1
Préférence lors de la concertation					n°2

A l'issue des concertations menées en 2004, la variante n°2 dite « Route de Sète », majoritairement préférée par les collectivités locales et les administrations, a été retenue. En effet, elle économisait les espaces encore non urbanisés, préservait l'environnement (faible impact sur la ripisylve) et favorisait le développement, malgré un coût plus élevé et un fonctionnement plus difficile à mettre en œuvre. Le bilan provisoire de cette phase de concertation a été approuvé par le préfet de l'Hérault le 13 juin 2005.

Carte 2 : variantes de la section courante

Contournement Ouest de Montpellier
Variantes de la section courante



Lors de la concertation de 2006, trois variantes de profil en long dans le secteur situé entre la RD612 et le chemin de Rieu Coulon étaient proposées. La solution dite « COM au sol » a été retenue pour la poursuite des études.

Le bilan provisoire de cette phase de concertation a été approuvé par le préfet de l'Hérault le 29 septembre 2006.

4.5.3 *Raccordement sud à l'A709*

Les trois fonctionnalités essentielles susceptibles d'être assurées par le raccordement sud à l'A709 sont les suivantes :

- Fonctionnalité 1 : continuité entre le Contournement Ouest de Montpellier et l'A709-est (direction Nîmes) et rétablissement de la route de Sète (RD612) en voies latérales ;
- Fonctionnalité 2 : échanges entre le Contournement Ouest de Montpellier et l'A709-ouest (direction Béziers) ;
- Fonctionnalité 3 : échanges entre la route de Sète et l'A709-est (direction Nîmes).

Ces trois fonctionnalités peuvent se cumuler et leur réalisation peut être simultanée ou étalée dans le temps.

Face à un enrichissement des fonctionnalités proposées entre les différentes options, le coût reste le seul critère propre à éclairer le choix d'aménagement.

Thèmes	Critères	Option n°1 : solution à 2 bretelles	Option n°2 : - solution à 4 bretelles	Option n°3 : solution à 6 bretelles	Variante préféren- tielle sur la thématiq- ue
Analyse fonctionnelle	Echanges entre le COM et l'A709 vers l'est				
	Echanges entre le COM et l'A709 vers l'est				
	Desserte des zones d'activités				
	Circulation sur les contre allées (RD612)				
	Circulation sur la RD116E				
	Liaison A7050 – A709				
	Echanges entre la route de Sète (RD612) et Montpellier				
Economie des variantes	Coût				
Préférence lors de la concertation					

A l’issue de la concertation de 2016, les propositions d’aménagement pour les raccordements sud du COM n’ont pas soulevé de nombreux commentaires (13% seulement des personnes se sont exprimées sur ces sujets). C’est toutefois l’option 3 (raccordement à 6 bretelles) qui a rencontré la plus grande adhésion du public. Le bilan de cette phase de concertation a été approuvé par le préfet de l’Hérault le 18 août 2017.

4.5.4 Conclusion sur le choix du projet retenu

Sur la section courante, la **variante n°2 Route de Sète – COM au sol** dont le projet consiste à aménager sur place la RD612 existante, et créer des voies latérales (contre-allées) de part et d’autre de la voie rapide, a été retenue, car :

- elle économise les espaces encore non urbanisés,
- elle préserve l’environnement en évitant la ripisylve du Rieu Coulon et sa zone inondable ;
- elle limite les impacts environnementaux sur le cadre de vie (paysage, bruit, ...) en se positionnant en déblai/tranchée ;
- elle facilite les échanges en assurant la desserte des particuliers, des zones d’activités, de la route départementale (RD132) et de voies communales ;
- elle favorise le développement, malgré un coût plus élevé et un fonctionnement plus difficile à mettre en œuvre.

Au droit du raccordement nord à l’A750, la solution retenue correspond à la **variante n°3 scenario 2 deux-demi échangeurs**, l’un orienté vers l’A750-est (Montpellier) et l’autre orienté vers l’A750-ouest (Clermont l’Hérault). Ce tracé présente l’avantage de réutiliser au mieux les infrastructures existantes, et donc de réduire les impacts.

Le choix du raccordement sud à l’A709 **avec 6 bretelles** a été retenu car il permet le cumul des fonctionnalités et des échanges vers le nord, vers le carrefour du Mas de Grille, vers Montpellier et Saint-Jean-de-Védas.

5 PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUÊTE PUBLIQUE

En se fondant sur les orientations retenues à la suite des études antérieures, les études préalables ont permis d'affiner les principes directeurs du projet jusqu'à permettre sa présentation à l'enquête publique.

Les variantes retenues ont fait l'objet d'une recherche localisée d'optimisation qui a permis de limiter les impacts sur des habitats à enjeux environnementaux, ceci avant d'approfondir les caractéristiques géométriques du projet et ses conditions d'insertion dans le territoire ainsi que d'établir le coût prévisionnel de l'opération.

Le projet d'aménagement soumis à l'enquête publique est présenté sur les figures en pages suivantes.

5.1 PRESENTATION GENERALE DU PROJET

Le projet est constitué d'une partie centrale sur 6 km environ et de deux raccordements avec l'A750 au nord et l'A709 au sud.

5.1.1 La partie centrale

La partie centrale du projet consiste en un aménagement sur place de 3 sections de routes départementales :

- la RD132 actuellement à 2x2 voies, sur une longueur de 1 700 m ;
- la RD132E2, élargie à 2x2 voies avec rectifications en plan et profils en long, sur une longueur de 2 630 m ;
- la RD612, élargie à 2x2 voies avec des voies de desserte latérales, sur une longueur de 1 700 m.

Cette partie centrale intègre :

- des carrefours dénivelés favorisant la fluidité du trafic, en croisement avec la RD5, la RD613, la route de Lattes, et en interface avec la ligne de tram T2 ;
- des aménagements intégrant le rétablissement des voies douces existantes et la continuité des modes alternatifs.

Trois échangeurs sont prévus dans cette partie centrale :

- le diffuseur de Gennevaux (ou échangeur avec la route de Laverune RD5) : le projet franchit le giratoire actuel de Gennevaux par un viaduc (la réalisation d'une place à feux en remplacement du carrefour giratoire actuel est en cours d'étude par les services de Montpellier Méditerranée Métropole (3M)) ;
- le diffuseur du Rieu Coulon (ou échangeur avec la RD613) : le projet au niveau du terrain naturel, passe sous le carrefour surélevé ;
- le demi-diffuseur de Bellevue (ou demi-échangeur avec la RD132) : le projet est en tranchée et passe sous la ligne T2 de tramway.

5.1.2 Les 2 raccordements avec le réseau autoroutier

■ Raccordement nord à l'A750

L'échangeur entre le Contournement Ouest de Montpellier et l'A750 est constitué de deux demi-échangeurs : l'un orienté vers l'A750-est (Montpellier) et l'autre orienté vers l'A750-ouest (Clermont l'Hérault).

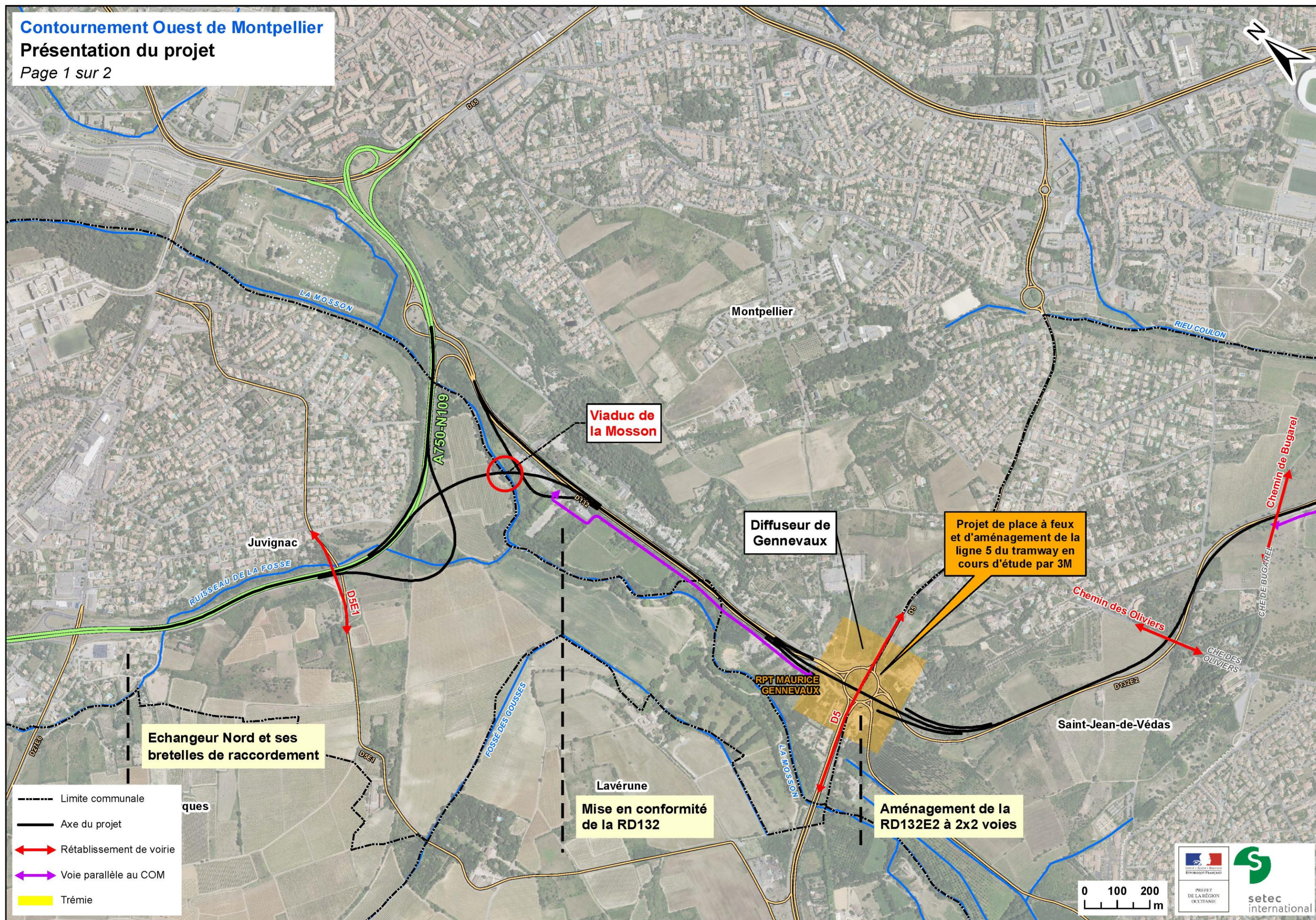
■ Raccordement sud à l'A709

Le raccordement sud est constitué d'une bifurcation complète entre le Contournement Ouest de Montpellier et l'autoroute A709, et d'un demi-échangeur entre l'A709 depuis et vers Montpellier-est et la voirie locale (RD612). Ce raccordement répond ainsi aux fonctionnalités suivantes :

- chaînon du contournement complet de Montpellier, par la continuité entre la rocade sud (l'A709-est) et la rocade ouest (le COM) : 2 bretelles ;
- liaison entre l'autoroute A750 et A709 (tous les mouvements sont assurés) ;
- demi-échangeur entre l'A709-est et la RD612, complétant ainsi l'échangeur de Bellevue par 2 bretelles supplémentaires orientées vers le sud-est.

Carte 3 : Présentation du projet

Page 1 sur 2



Page 2 sur 2



5.2 DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU PROJET

5.2.1 La partie centrale

Le projet comprend trois sections ayant des caractéristiques spécifiques et correspondant aux trois routes départementales empruntées.

■ Section nord entre l'échangeur nord et la RD5 : mise en conformité de la RD132

Situé sur la commune de Montpellier, le projet entre l'échangeur nord et la RD5 se développe en bordure du champ d'inondation de la Mosson, dans un site naturel côté rivière (à l'ouest) et avec une urbanisation diffuse côté est.

Le tracé reprend l'axe existant de la RD132 et déjà aménagée à 2x2 voies dans ce secteur ; le projet consiste à mettre en conformité avec le référentiel VSA¹ la route existante, et la passer à 2x2 voies sur tout le linéaire.



Figure 11 : Profil en travers type de la section nord de la partie centrale

En profil en long, le projet reste calé sur la route existante, en prévoyant la mise à niveau de la structure de chaussées pour voie structurante, sauf à l'arrivée sur le carrefour Gennevaux où il s'élève suffisamment pour passer au-dessus du carrefour réaménagé.

■ Section centre entre la RD5 et la RD613 : aménagement de la RD132E2 à 2x2 voies

Plus au sud, entre la RD5 et la RD613, le projet se développe dans un contexte péri urbain avec une contrainte forte de proximité d'un lotissement côté est sur la commune de Saint-Jean-de-Védas, et de quelques maisons sur le côté opposé.

La RD132E2 est actuellement aménagée à 2x1 voies ; le projet dans ce secteur se développe plus ou moins sur le tracé de la route existante, avec comme dans la partie amont une mise en conformité avec le référentiel VSA qui nécessite en particulier la rectification de certains virages.

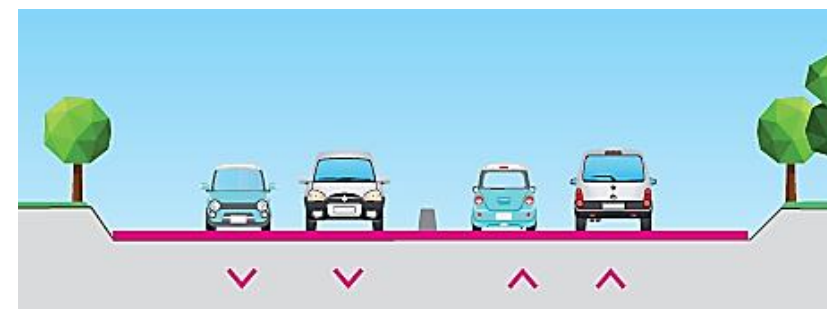


Figure 12 : Profil en travers type de la section centre de la partie centrale

Le profil en long du projet n'est pas toujours au même niveau que la route existante. Il est en particulier plus bas au droit du lotissement situé à proximité du tracé (passage en déblai).

■ Section sud entre la RD613 et l'A709 : projet en trémie sous la RD612 existante

Entre la RD613 et l'échangeur sud (A709), le projet se développe dans le secteur commercial péri urbain de l'agglomération Montpelliéraine, sur la commune de Saint-Jean-de-Védas. Dans ce secteur, le projet intercepte la ligne 2 du tramway au droit du carrefour dit du pôle multimodal (ou carrefour Bellevue, avec la RD132). Il emprunte le tracé actuel de la RD132E2 existante, mais son niveau est nettement plus bas (projet en trémie).

¹ Guide VSA (voies structurantes d'agglomération) constitue un guide technique définissant les recommandations techniques pour la conception générale et la géométrie de voies à caractéristiques autoroutières. La catégorie retenue pour le projet est la VSA 90, avec des limitations ponctuelles de la vitesse à 70km/h (à partir du carrefour Rieu Coulon avec la RD613).



Figure 13 : Profil en travers type de la section sud de la partie centrale

Les voies de desserte sont rétablies de part et d'autre du Contournement Ouest de Montpellier, au niveau de la RD132E2 actuelle, avec des franchissements en passage supérieur. A l'arrivée sur la zone de l'échangeur sud, le profil en long du projet remonte pour franchir les autoroutes A9 et A709 en viaduc.

5.2.2 Raccordement nord à l'A750

Contexte : l'échangeur existant entre le début de l'A750 et la RD132 (destinée à devenir le COM) ne permet pas d'écouler les trafics prévus avec le projet du Contournement Ouest de Montpellier. Cet échangeur est déjà en situation de saturation chronique, principalement en heure de pointe du matin, mais également en heure de pointe du soir.

Le raccordement entre le projet du Contournement Ouest de Montpellier et l'A750 consiste en l'aménagement de deux demi-échangeurs : l'un orienté vers l'A750-est (Montpellier) et l'autre orienté vers l'A750-ouest (Clermont l'Hérault).

Ainsi, la continuité des mouvements principaux est assurée entre l'A750 et le COM.

Le **demi-échangeur orienté vers l'A750-est se compose de deux bretelles et assure les échanges entre l'A750 (en provenance de Montpellier) et le COM** :

- la bretelle A750-est → COM : bretelle à 1 voie en continuité de la bretelle de l'échangeur actuel avec franchissement plus au sud de la liaison COM←→A750-ouest par-dessus ;
- la bretelle COM → A750-est : bretelle de sortie à 2 voies avec rabattement à une voie au droit du raccordement avec la bretelle existante à une voie ;

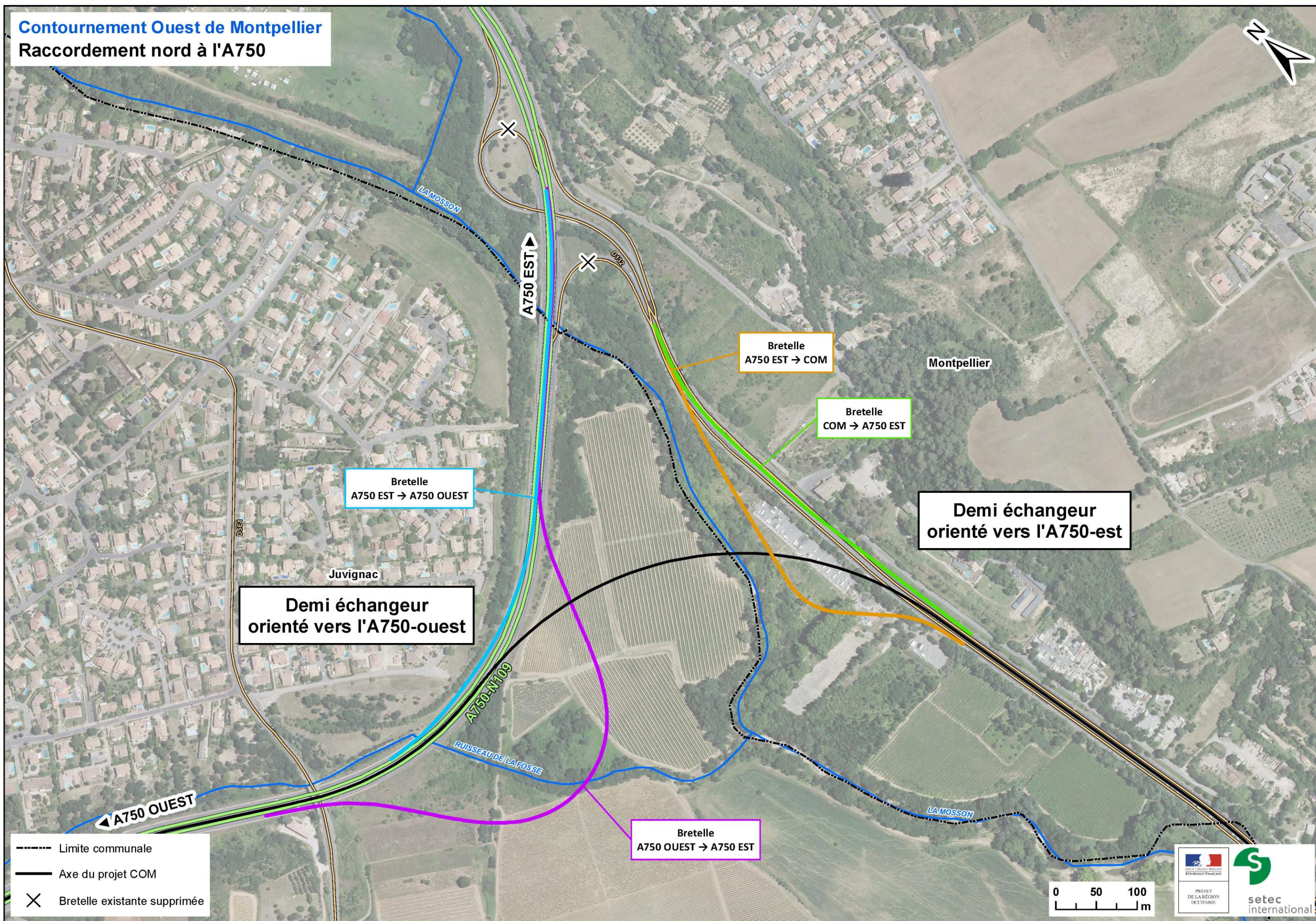
Le **demi-échangeur orienté vers l'A750-ouest** se compose de deux bretelles et assure les échanges entre le COM et l'A750 (en direction de Clermont l'Hérault) :

- la bretelle A750-est → A750-ouest : bretelle à 2 voies qui s'insère à deux voies sur la liaison COM←→A750-ouest ;
- la bretelle A750-ouest → A750-est : bretelle à 2 voies qui franchit la liaison COM←→A750-ouest par-dessous et rejoint la chaussée actuelle de l'A750, à l'est de l'ouvrage de franchissement de la Mosson.

La figure ci-après illustre les échanges au droit du raccordement nord à l'A750.

Carte 4 : Raccordement nord à l'autoroute A750

Contournement Ouest de Montpellier Raccordement nord à l'A750



5.2.3 Raccordement sud à l'A709

Contexte : dans ce secteur, l'A9 (autoroute de transit) est doublée de part et d'autre par l'A709, permettant le raccordement des voiries locales à l'A709 qui constitue la rocade sud.

En considérant les échangeurs voisins (échangeur de Montpellier Ouest et échangeur de Saint-Jean-de-Védas), le raccordement sud à l'A709 permet ainsi d'assurer les fonctionnalités suivantes :

- Fonctionnalité 1 : continuité entre le Contournement Ouest de Montpellier et l'A709 Est (direction Nîmes) et rétablissement de la route de Sète (RD612) en voies latérales ;
- Fonctionnalité 2 : échanges entre le Contournement Ouest de Montpellier et l'A709 Ouest (direction Béziers) ;
- Fonctionnalité 3 : échange entre la route de Sète et l'A709 Est (direction Nîmes).

Le raccordement sud est constitué d'une bifurcation complète entre le COM et l'autoroute A709, et d'un demi-échangeur entre l'A709 depuis et vers Montpellier-est et la voirie locale (RD612). Ce raccordement répond ainsi aux fonctionnalités énoncées ci-avant.

Les rétablissements de la RD612 sont assurés en surface par des voies latérales (contre-allées) qui sont positionnées de part et d'autre du COM. Ils assurent la desserte des particuliers, des zones d'activités, de la route départementale (RD132) et de voies communales.

Le schéma suivant, extrait de l'étude « Porte de Sète » (étude Montpellier Agglomération) et l'extrait de plan (étude Ingérop) illustrent l'aménagement prévu :

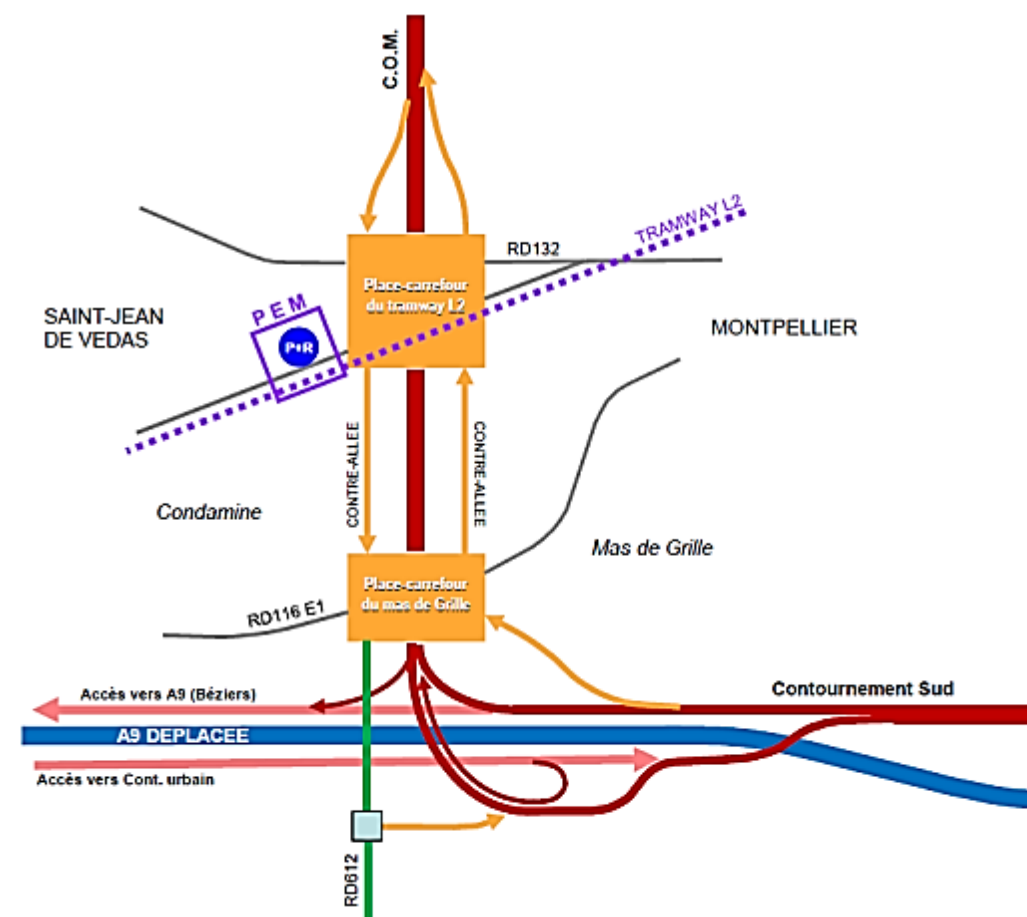


Figure 14 : aménagement échangeur sud (source Montpellier Agglomération)

Quatre bretelles à une voie assurent tous les mouvements entre l'A709 et le Contournement Ouest de Montpellier (échangeur de type trompette) :

- une bretelle de sortie de l'A709 (depuis Nîmes) vers le COM ;
- une bretelle de sorte du COM vers l'A709 (direction Béziers) ;
- une bretelle de sortie de l'A709 (depuis Béziers) vers le COM ;
- une bretelle de sorte du COM vers l'A709 (direction Nîmes).

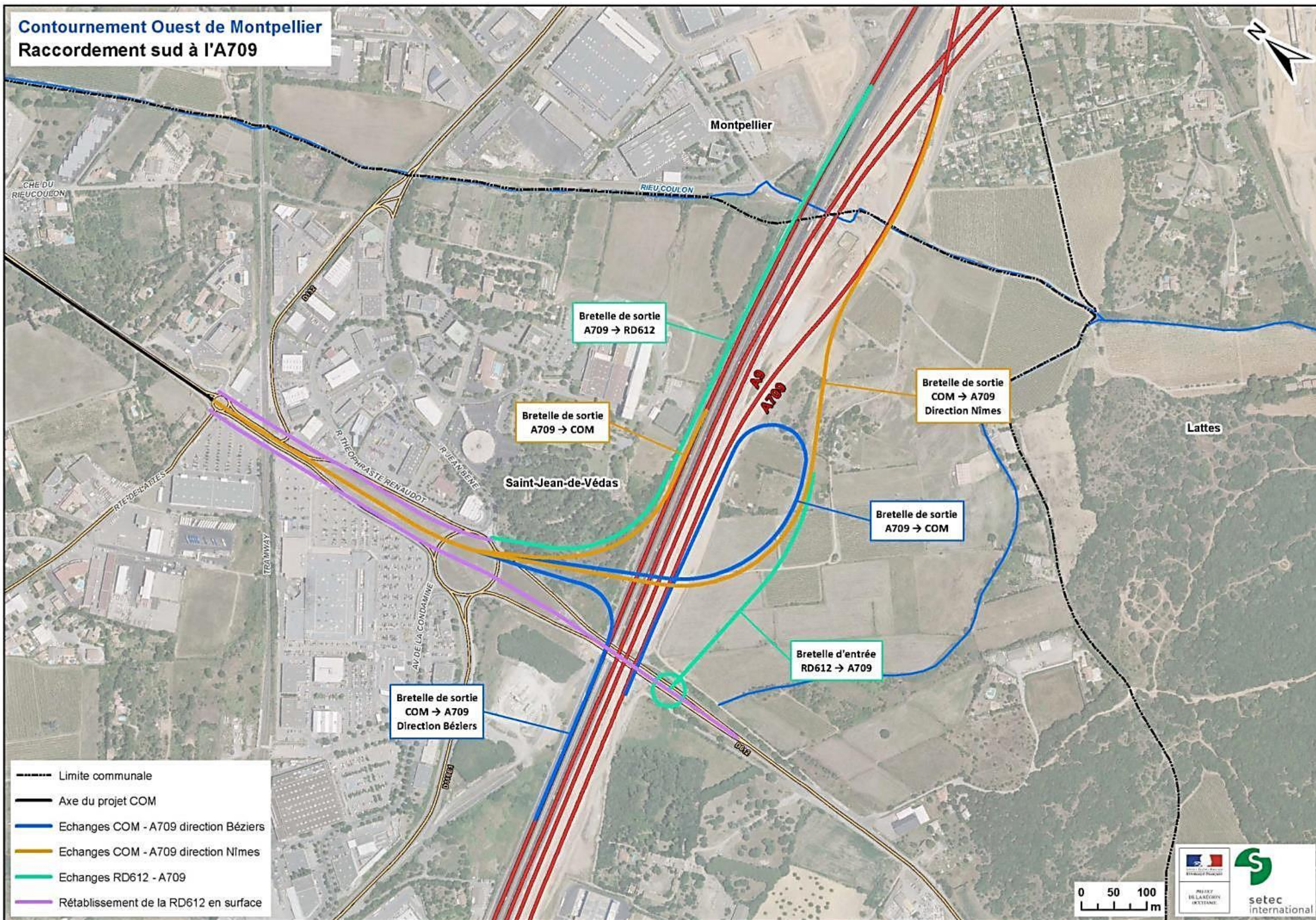
et deux bretelles complètent les possibilités d'échanges avec la RD612 :

- une bretelle de sortie de l'A709 rejoint la contre-allée est au niveau du carrefour Mas de Grille,
- une bretelle d'entrée sur A709 est réalisée depuis un nouveau carrefour giratoire sur la RD612, au sud des autoroutes A9 et A709.

La figure ci-dessus illustre les échanges au droit du raccordement sud à l'A709.

Carte 5 : Raccordement sud à l'autoroute A709

Contournement Ouest de Montpellier Raccordement sud à l'A709



5.2.4 Points d'échange

Au regard des déplacements, le projet a vocation à améliorer la situation actuelle en fluidifiant les trafics sur la RD132, la RD612 et les axes transversaux, et en améliorant les points d'échanges.

Le projet de Contournement Ouest de Montpellier présentera cinq points d'échanges (dénivelés) :

- Raccordement nord avec l'A750, échangeur complet entre le COM et l'A750 (voir description ci-avant) ;
- Echangeur dénivelé Gennevaux, échangeur complet avec la RD5 et plusieurs voiries secondaires ;
- Echangeur dénivelé Rieu Coulon, échangeur complet avec la RD613 ;
- Echangeur de Bellevue, demi-échangeur orienté vers le nord avec la RD132 ;
- Raccordement sud avec l'A709, échangeur complet entre le COM et l'A709, et demi-échangeur orienté vers Montpellier-est entre la RD612 et l'A709 (voir description ci-avant).

Ces deux derniers points d'échange dénivelés avec le COM sont complétés en surface par un complexe d'échange à niveau, entre l'échangeur de Bellevue et le Raccordement Sud au droit du carrefour Mas de Grille, constitué de carrefours entre la RD612 (contre allées), et les rues Renaudot, Condamine, et Jean Bène).

Les principales caractéristiques de ces points d'échange sont décrites dans la pièce E – Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.

Les rétablissements actuels seront maintenus, et notamment :

- La RD5E1, qui franchit l'autoroute A750, est rétablie à proximité de sa position actuelle ; l'ouvrage actuel sera démoli et un nouvel ouvrage permettant le franchissement de l'A750 élargie (en raison des branches de l'échangeur nord) sera réalisé ;
- une nouvelle voie parallèle au COM permet de rétablir la desserte de quelques parcelles agricoles enclavées ; l'aire d'accueil des gens du voyage ne pourra pas être maintenue à cet emplacement en raison de la configuration de l'échangeur nord ;
- l'échangeur avec la RD5 (Gennevaux) est dénivelé, la solution retenue par les services de Montpellier Méditerranée Métropole (3M) est une place à feux conçue pour intégrer :
 - le rétablissement de la RD5,
 - les raccordements des bretelles de l'échangeur de Gennevaux,
 - le prolongement de la ligne 5 du tramway,
 - la prise en compte des itinéraires cyclables et piétons.

- le passage supérieur existant sur le COM (chemin des Oliviers) est démoli et reconstruit à côté. Le passage inférieur existant sous le COM (chemin de Bugarel) est élargi côté ouest, de même que celui du chemin de l'Hérande. La route permettant la liaison entre le chemin de Bugarel et le chemin de Parre Loup est rétablie, ainsi que le chemin reliant le chemin de Bugarel au chemin de l'Hérande,
- le carrefour giratoire actuel entre la RD132E2 (branche nord), la RD613 (branche est et ouest) et la RD612 (branche sud) est dénivelé et transformé en carrefour à feux : le projet de contournement est positionné sous ce carrefour. Des bretelles permettent d'assurer tous les échanges entre la RD613 et le contournement ; cet échangeur est dénommé « échangeur Rieu Coulon »,
- le projet au sud de cet échangeur permet par ailleurs la desserte de particuliers, de zones d'activités, le rétablissement d'une route départementale (RD132, dite route de Lattes) et de voies communales (rues Renaudot, rue Jean Bène, avenue de la Condamine), moyennant la création de contre-allées de part et d'autre du COM positionné en trémie (rétablissement de la RD612),
- la RD132 est quant à elle connectée au COM vers le nord par des bretelles (demi-échangeur dit « Bellevue »),
- la ligne de tramway T2 est rétablie en place au-dessus du COM.

5.3 PHASAGE FONCTIONNEL

Le phasage fonctionnel envisagé pour cette opération à ce stade du projet est découpé en 6 phases :

5.3.1.1 Phase 1

Cette phase consiste en :

- la dénivellation de l'échangeur RD5 de Gennevaux,

Ces travaux sont susceptibles d'être assurés sous maîtrise d'ouvrage de la métropole, conjointement avec la transformation du carrefour giratoire actuel avec la RD5 en place à feux, dans le cadre des travaux d'extension de la ligne 5 du tramway².

- la création de la bretelle d'entrée vers l'A709 est depuis le RD612 du dispositif d'échanges sud.

5.3.1.2 Phase 2

La phase 2 consiste à la dénivellation de l'échangeur du Rieu Coulon.

5.3.1.3 Phase 3

Cette phase concerne la réalisation de la zone en trémie depuis le Sud (rétablissement de la Rue Jean Bène/RD116E1) vers le Nord (carrefour de Bellevue / rétablissement de la RD132) pour permettre une évacuation gravitaire des eaux de fond de déblai.

La RD612 actuellement raccordée au carrefour giratoire existant de Bellevue (intersection RD612/RD132), et positionnée au droit du futur COM est déportée latéralement sur des voiries latérales projetées pour dégager l'emprise travaux nécessaire à la réalisation du passage en trémie du COM. Les passages supérieurs de cette zone sont réalisés au fur et à mesure du sud vers le nord (y compris la création des rétablissements associés).

Une phase 3bis consiste à la dénivellation du carrefour de Bellevue.

5.3.1.4 Phase 4

La phase 4 correspond à la réalisation de l'échangeur sud COM / A709.

5.3.1.5 Phase 5

La phase 5 consiste à la mise à 2x2 voies de la RD132 (future COM) entre les diffuseurs de Gennevaux et de Rieu Coulon permettant ainsi une mise à 2x2 voies complète de l'infrastructure entre l'A750 et Rieu Coulon (y compris la création des rétablissements associés).

5.3.1.6 Phase 6

Cette phase comprend la réalisation de l'échangeur nord A750 / COM, et la mise aux normes VSA de la partie centrale au nord de l'échangeur RD5 de Gennevaux (y compris la création des rétablissements associés). Cette phase nécessitera d'importants volumes de matériaux pour la réalisation des remblais de l'échangeur nord qui devront provenir pour partie des déblais réalisés dans les phases précédentes.

² Le projet de place à feux et d'aménagement de la ligne 5 du tramway est en cours d'étude par Montpellier Méditerranée Métropole (3M) et sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage 3M.

6 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

6.1 GEOMETRIE

6.1.1 Caractéristiques géométriques

6.1.1.1 Référentiels

Les principaux référentiels applicables au projet de Contournement Ouest de Montpellier sont les suivants :

- guide VSA (voies structurantes d'agglomération) : la catégorie retenue pour le projet est le VSA 90, avec des limitations ponctuelles de la vitesse à 70 km/h (à partir de l'échangeur de Rieu Coulon avec la RD613) ;
- guide technique applicable depuis octobre 2018 sur la conception des routes et autoroutes, révision des règles sur la visibilité et sur les rayons en angle saillant du profil en long ;
- guide d'Aménagement des Routes Principales (ARP, Setra 1994) pour les rétablissements routiers qui rentrent dans cette catégorie ;
- guide d'Aménagement des Carrefours Interurbains (ACI, Setra 1998) pour les carrefours de raccordement au réseau secondaire et les carrefours des rétablissements ;
- Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL) (Cerema 2015) pour les dispositifs de raccordement sur l'autoroute A709 au sud.

6.1.1.2 Trafics attendus

Les volumes attendus des trafics (deux sens confondus) sur le Contournement Ouest de Montpellier sont à l'horizon 2028 (date de mise en service) les suivants :

- 71 000 véhicules/jour entre l'échangeur A750 et l'échangeur de Gennevaux ;
- 71 700 véhicules/jour entre l'échangeur de Gennevaux et l'échangeur du Rieu Coulon ;
- 71 500 véhicules/jour entre l'échangeur du Rieu Coulon et le demi-échangeur de Bellevue ;
- 40 900 véhicules/jour entre le demi-échangeur de Bellevue et le raccordement sud sur l'A709.

6.1.1.3 Vitesse de référence

Le projet d'aménagement a été étudié au regard des prescriptions du guide VSA. La vitesse maximale autorisée est de 90 km/h, avec des limitations ponctuelles de la vitesse à 70 km/h (à partir du carrefour Rieu Coulon avec la RD613).

6.1.1.4 Géométrie de la section courante

■ Tracé en plan et profil en long

Les caractéristiques géométriques en plan de la section courante respectent le VSA 90 et sont décrites dans le tableau suivant.

Caractéristiques géométriques	
Tracé en plan	
Rayon minimal	300 m
Profil en long	
Déclivité maximale	6 %
Rayon minimal en angle saillant	2 700 m
Rayon minimal en angle rentrant	1 300 m

Tableau 1 : caractéristiques géométriques de la section courante

■ Profils en travers types

Le profil en travers type section courante retenu pour le Contournement Ouest de Montpellier est un profil à 2x2 voies qui se décompose comme suit :

- largeur de la voie de gauche (voie rapide) : **3,25 m**,
- largeur de la voie de droite (voie lente) : **3,50 m**,
- largeur de la BAU (Bande d'Arrêt d'Urgence) : **3,00 m**,
- largeur de la BDG (Bande Dérasée Gauche) : **0,75 m**, pouvant être élargie jusqu'à 3,00 m pour des contraintes de visibilité,
- largeur de la bande médiane comprise entre **0,60m et 1,50m**,
- largeur de la berme : **1,50 m** en remblai sans écran acoustique, élargie à **2,50 m** en cas d'écran, ou intégré à la cunette hydraulique de **3,00 m** en déblai,

soit une largeur roulable minimale par demi-chaussée en section courante de **10,80 m**.

Des trottoirs de largeurs variables sont aménagés au droit de certains rétablissements de voiries (chemin de Bellevue, RD132, voie tramway, rue Renaudot, rue Condamine, rue Jean Bène, voies latérales, RD613).

Une piste cyclable de largeur 3 m est aménagée au niveau des voies latérales entre le demi-diffuseur de Bellevue et le raccordement sud.

Les profils en travers types de la section courante sont illustrés en page suivante.

6.1.1.5 Géométrie des bretelles des échangeurs et diffuseurs

Les caractéristiques géométriques des bretelles des échangeurs et diffuseurs sont décrites dans le chapitre suivant.

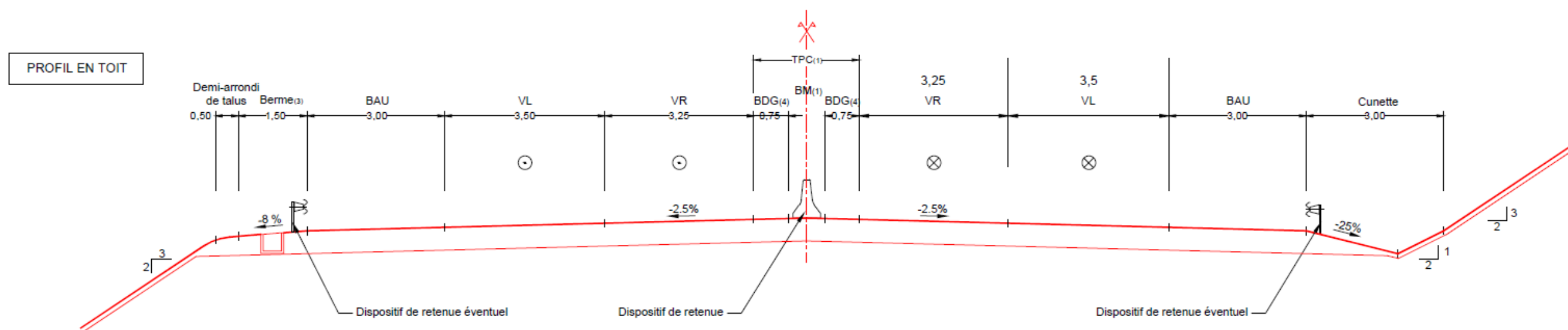


Figure 15 : profil en travers type section courante

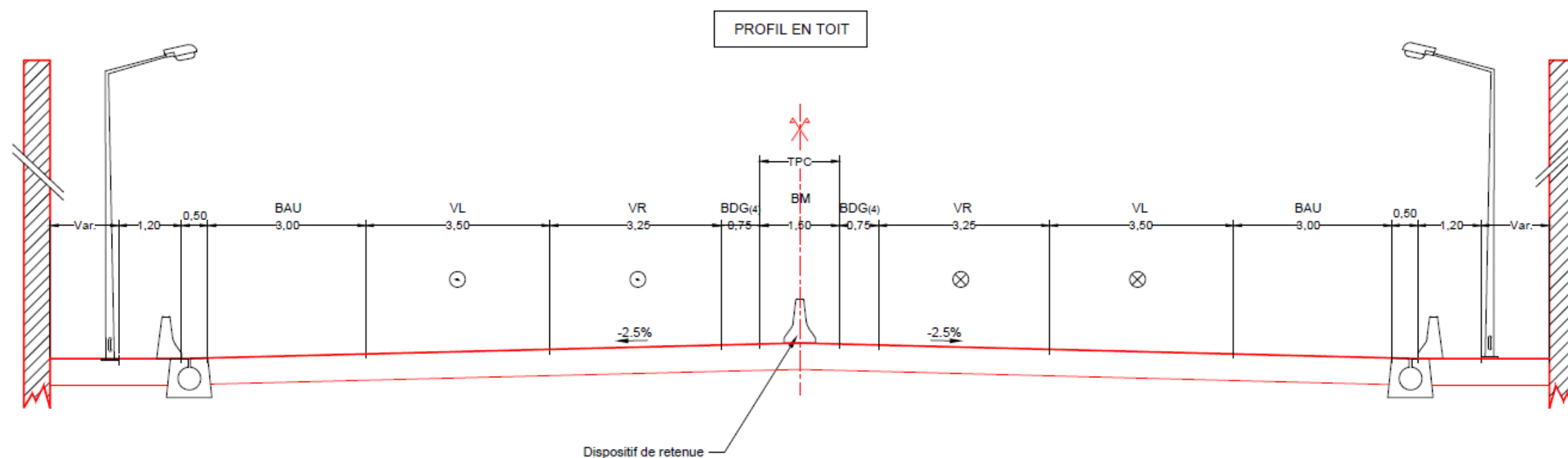


Figure 16 : profil en travers type section courante en trémie

Nota : VR Voie Rapide, VL Voie Lente, BAU Bande d'Arrêt d'Urgence, TPC Terre-Plein Central, BDG Bande Dérasée de Gauche, BM Bande Médiane

(1) Largeur de TPC égale à 2.10 m entre le raccordement nord à l'A750 et le carrefour Rieu Coulon, et à 3.00 m entre le carrefour de Rieu Coulon et le raccordement sud à l'A709

La BDG peut être élargie en fonction des surlargeurs de visibilité nécessaires

6.1.2 Echanges et rétablissements de communication

Le chapitre ci-après décrit les caractéristiques géométriques des échanges et des rétablissements de communication retenus dans le cadre du projet du Contournement Ouest de Montpellier.

6.1.2.1 Points d'échange

- Le projet de Contournement Ouest de Montpellier présentera cinq points d'échanges (dénivelés) :
- raccordement nord avec l'A750, échangeur complet entre le COM et l'A750,
 - échangeur dénivelé de Gennevaux, échangeur complet avec la RD5 et plusieurs voiries secondaires,
 - échangeur dénivelé du Rieu Coulon, échangeur complet avec la RD613,
 - échangeur de Bellevue, demi-échangeur orienté vers le nord avec la RD132,
 - raccordement sud avec l'A709, échangeur complet entre le COM et l'A709, et demi-échangeur orienté vers Montpellier-est entre la RD612 et l'A709.

Ces deux derniers points d'échange dénivelés avec le COM sont complétés en surface par un complexe d'échange à niveau entre l'échangeur de Bellevue et le Raccordement Sud au droit du carrefour Mas de Grille constitué de carrefours entre la RD612 (contre allées), et les rues Renaudot, Condamine, et Jean Bène.

■ Raccordement nord à l'A750

L'échangeur entre le COM et l'A750 est constitué de deux demi-échangeurs : l'un orienté vers l'A750-est (Montpellier) et l'autre orienté vers l'A750-ouest (Clermont l'Hérault).

La continuité des mouvements principaux est assurée entre l'A750-ouest et le COM avec 2 voies dans chaque sens de circulation (+ voies d'entrecroisements éventuelles).

L'importance des mouvements entre A750-ouest et A750-est a conduit à prévoir à 2 voies les branches concernées.

- Les branches entre le COM et l'A750-est sont prévues :
- à une voie pour le sens Nord-> Sud,
 - à deux voies pour le sens Sud-> Nord, avec rabattement à une voie à l'amont du raccordement sur l'existant.

Les branches des deux demi-échangeurs présentent les caractéristiques suivantes, conformes au référentiel VSA :

Mouvement	Nombre de voies	Vitesse autorisée
A750 Ouest →A750 est	2 voies	70 km/h
A750 est →A750 Ouest	2 voies	70 km/h
COM → A750 est	2 voies rabattues à 1 voie	50 km/h
A750 est → COM	1 voie	50 km/h

Tableau 2 : caractérisitiques en plan – échangeur nord

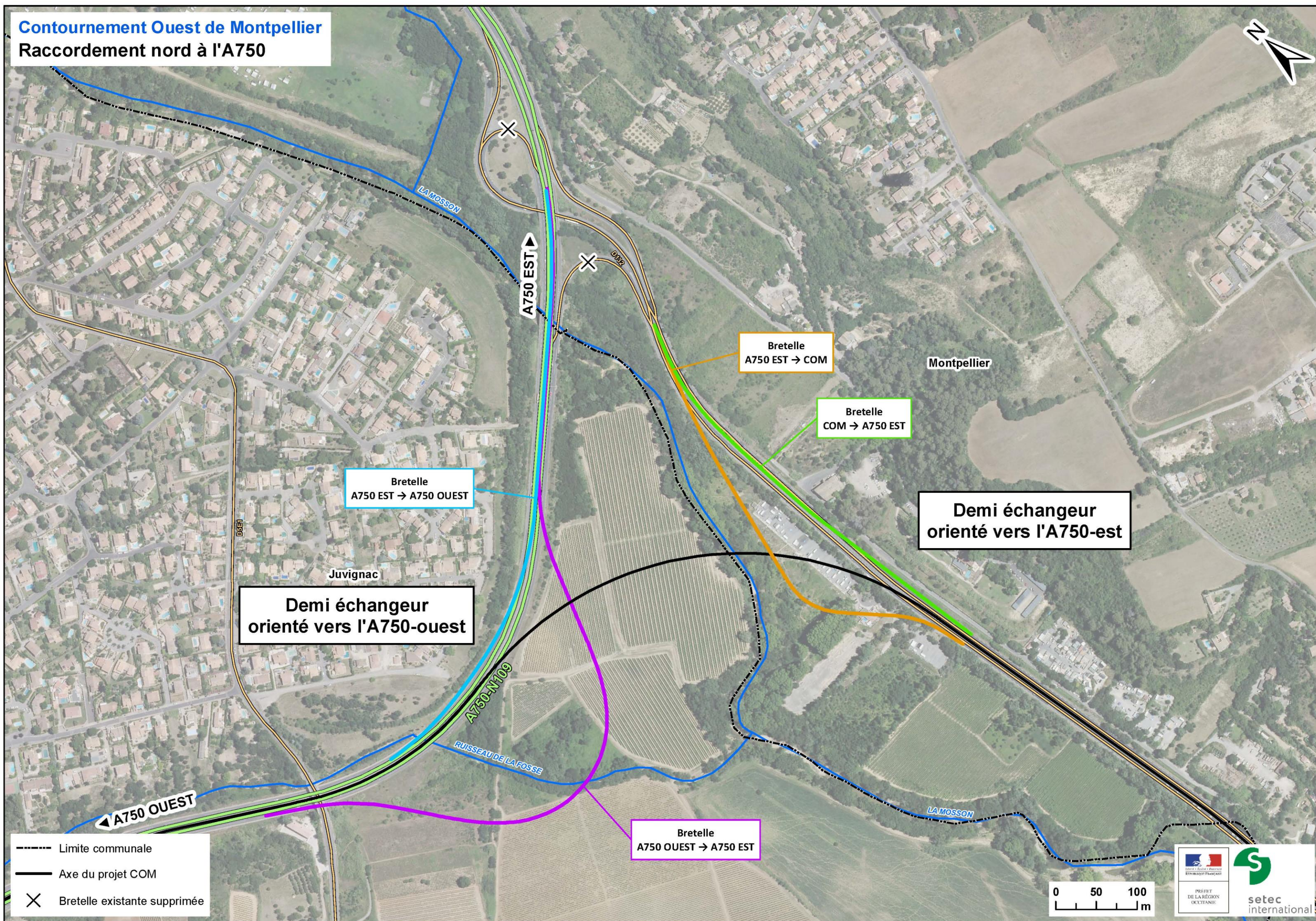
Mouvement	Nombre de voies	Largeur de voie	Largeur de BDD ou BAU	Largeur de BDG
A750 Ouest →A750 est	2 voies	6,75m	2,50m	1,00m
A750 est →A750 Ouest	2 voies	6,75m	2,50m	1,00m
COM → A750 est	2 voies rabattues à 1 voie	7,00m	2,00m	0,50m
A750 est → COM	1 voie	7,00m	2,00m	0,50m

Tableau 3 : caractérisitiques en profil en travers – échangeur nord

BDD : Bande Dérasée Droite ; BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence ; BDG : Bande Dérasée Gauche

Carte 6 : Raccordement nord à l'autoroute A750

Contournement Ouest de Montpellier Raccordement nord à l'A750



Echangeur avec la RD5 : carrefour Gennevaux

La dénivellation du carrefour de la RD5 consiste à réaliser un échangeur complet entre le COM et la RD5, intégrant également la future ligne 5 du tramway. L'actuel carrefour giratoire est entièrement réaménagé et l'ouvrage pour la piste cyclable existant sous la RD132 au niveau du carrefour giratoire de la RD5 est démoli.

L'aménagement du carrefour entre la RD132 actuelle (future COM) et la RD5, ainsi que l'aménagement de la ligne 5 du tramway sont des projets portés par Montpellier Méditerranée Métropole (3M). En effet, en raison des échéanciers de réalisation du COM (démarrage des travaux en 2023) et du TRAM (démarrage des travaux fin 2019), le projet de carrefour Gennevaux est porté par 3M.

L'aménagement retenu par Montpellier Méditerranée Métropole (3M) consiste à la réalisation d'une place à feux en remplacement de l'actuel carrefour giratoire, intégrant :

- le rétablissement de la RD5,
- les raccordements des bretelles de l'échangeur de Gennevaux,
- le prolongement de la ligne 5 du tramway,
- la prise en compte des itinéraires cyclables et piétons.

Les études de cet aménagement sont en cours de réalisation.

L'Etat reste maître d'ouvrage du futur ouvrage de franchissement du carrefour par le COM et des bretelles de l'échangeur à la RD132 et la RD132E2.

Les bretelles de cet échangeur présentent les caractéristiques décrites ci-après.

Mouvement	Nombre de voies	Vitesse autorisée
Sortie COM-nord vers RD5	1 voie	50 km/h
Entrée RD5 vers COM-nord	1 voie	50 km/h
Sortie COM-sud vers RD5	1 voie	50 km/h
Entrée RD5 vers COM-sud	1 voie	50 km/h

Tableau 4 : caractérisitiques en plan – échangeur Gennevaux

Mouvement	Nombre de voies ³	Largeur de voie	Largeur de BDD ou BAU	Largeur de BDG
Sortie COM-nord vers RD5	1 voie	3,50m	1,00m	0,50m
Entrée RD5 vers COM-nord	1 voie	3,50m	1,00m	0,50m
Sortie COM-sud vers RD5	1 voie	3,50m	1,00m	0,50m
Entrée RD5 vers COM-sud	1 voie	3,50m	1,00m	0,50m

Tableau 5 : caractérisitiques en profil en travers – échangeur Gennevaux

BDD : Bande Dérasée Droite ; BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence ; BDG : Bande Dérasée Gauche

La figure ci-après illustre le futur carrefour Gennevaux et la répartition des maîtrises d'ouvrage.

³ Nombre de voies à la jonction avec le COM, à adapter en fonction du projet 3M au raccordement sur la place à feux

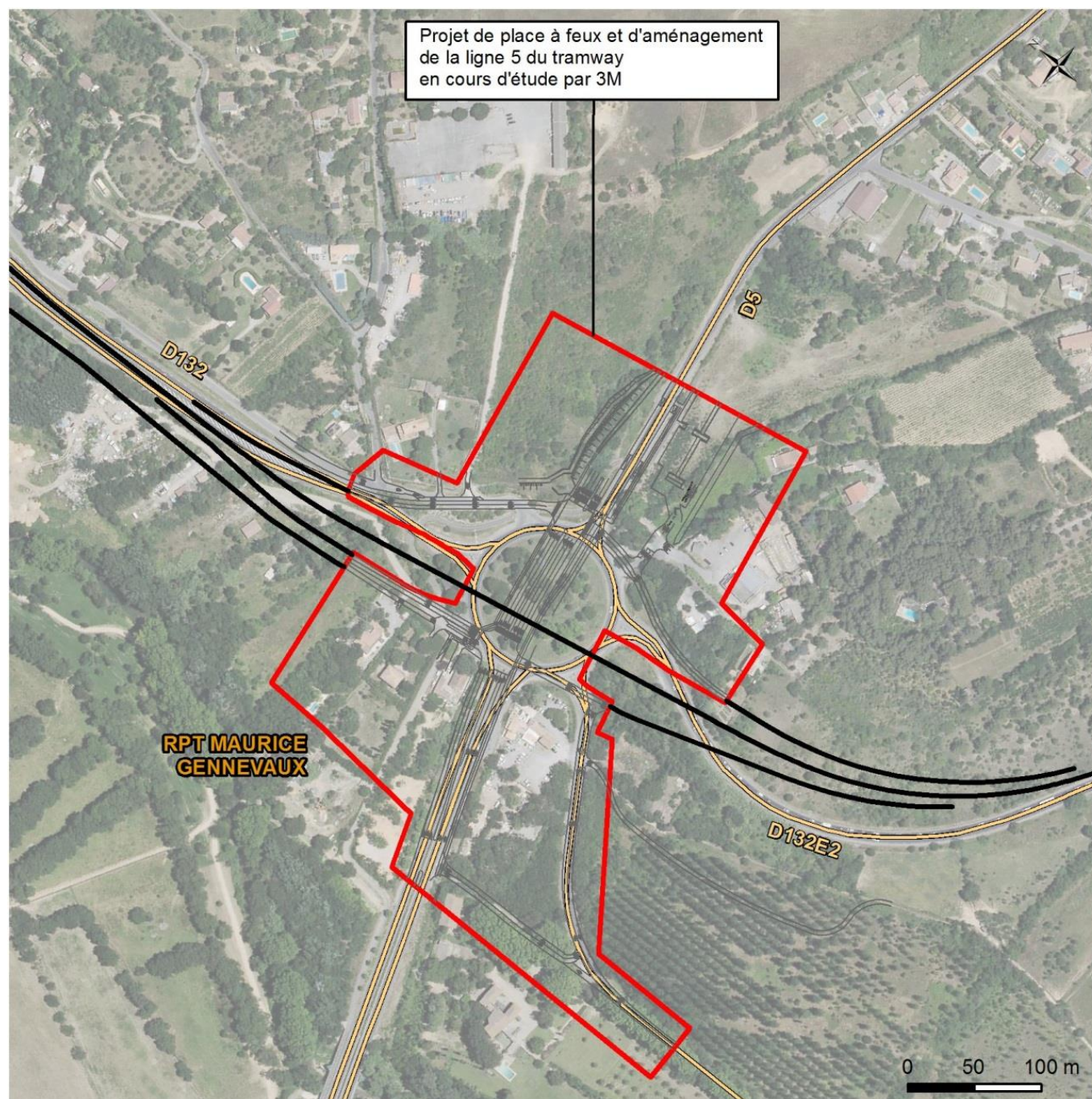


Figure 17 : Carrefour Gennevaux

■ Echangeur avec la RD613 : carrefour Rieu Coulon

L'échangeur entre le COM et la RD613 est un échangeur en losange très compact : la RD613 est rétablie au-dessus du COM (en déblai), les bretelles de l'échangeur rejoignent la RD613 en restant très proches du COM moyennant la réalisation de murs de soutènements pour limiter les emprises du diffuseur. En effet, l'échangeur s'inscrit dans un site très contraint : le Rieu Coulon est très proche du COM côté est, et la zone d'activités se situe côté ouest.

Les bretelles sont à une voie au niveau du raccordement avec le COM. En provenance et en direction du nord, les dispositifs de raccordement des bretelles au COM sont des dispositifs de sortie en déboitement (biseau de 150m) et entrée en insertion (zone d'accélération de 200m, puis biseau d'insertion de 75m). En revanche, en provenance et en direction du sud, la proximité du demi-échangeur Bellevue (de l'ordre de 300m) nécessite l'aménagement de voies d'entrecroisement entre ces deux points d'échanges.

La RD613 en surface est aménagée en place à feux au droit de la jonction des bretelles : les deux bretelles de sortie du COM vers la RD613 sont élargies à l'approche de la place, permettant ainsi un stockage supplémentaire de véhicules pour éviter les remontées de files sur le COM. Ce carrefour à feux se décompose en deux sous-carrefours fonctionnant de manière coordonnée.

L'aménagement de cet échangeur losange vient en remplacement du carrefour giratoire existant.

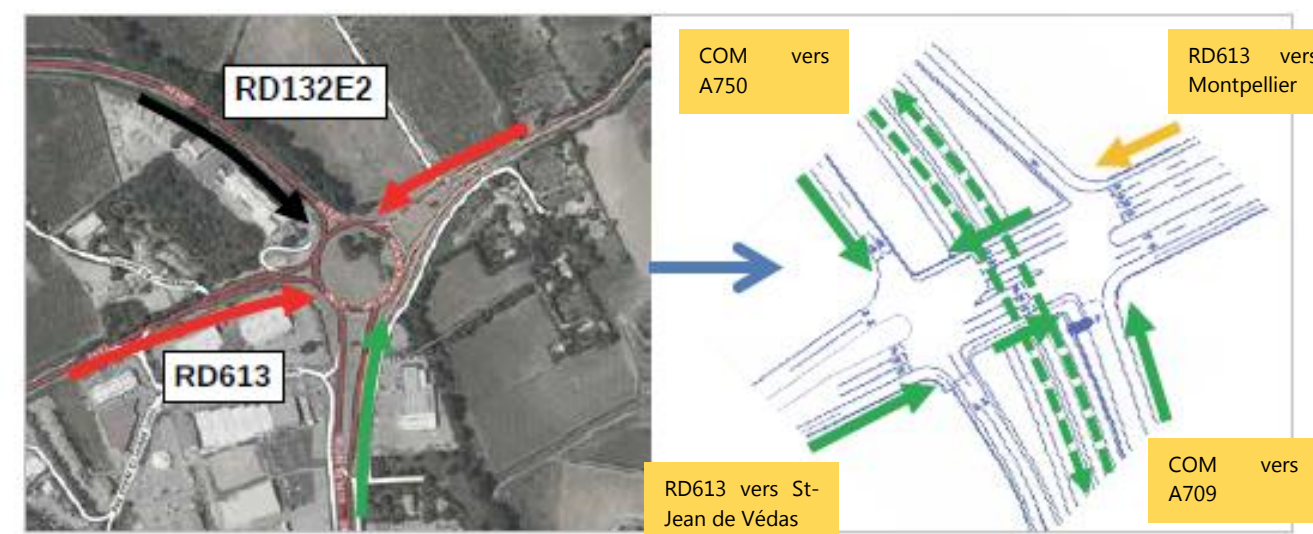


Figure 18 : carrefour Rieu Coulon – acrrrefour actuel / carrefour projeté (source DREAL)

Les bretelles de cet échangeur présentent les caractéristiques suivantes :

Mouvement	Nombre de voies	Vitesse autorisée
Sortie COM-nord vers RD613	1 voie	50 km/h
Entrée RD613 vers COM-nord	1 voie	50 km/h
Sortie COM-sud vers RD613	1 voie	50 km/h
Entrée RD613 vers COM-sud	1 voie	50 km/h

Tableau 6 : caractérisitiques en plan – échangeur Rieu Coulon

Mouvement	Nombre de voies	Largeur de voie	Largeur de BDD ou BAU	Largeur de BDG	Commentaire
Sortie COM-nord vers RD613	1 voie	3,50m	1,00m	0,50m	Création d'une seconde voie (stockage) à l'arrivée sur le carrefour avec la RD613
Entrée RD613 vers COM-nord	1 voie	3,50m	1,00m	0,50m	
Sortie COM-sud vers RD613	1 voie	3,50m	1,00m	0,50m	A l'arrivée sur le carrefour avec la RD613, création d'une seconde voie (stockage) pour les mouvements vers la RD613 vers Montpellier (droite), et d'une troisième voie pour tourner à gauche sur la RD613
Entrée RD613 vers COM-sud	1 voie	3,50m	1,00m	0,50m	2 voies de circulation au droit du carrefour avec la RD613, voie de droite pour l'entrée sur le COM et voie de gauche pour l'accès à la zone d'activités

Tableau 7 : caractérisitiques en profil en travers – échangeur Rieu Coulon

Dans la zone d'entrecroisement entre le carrefour Rieu Coulon et le carrefour Bellevue, le profil en travers du COM présentera 3 voies de circulation (3,5+3,5+3,25m), et une BDD de 1,0m en remplacement de la BAU de 3,0m.

■ Demi-échangeur avec la RD132 (carrefour Bellevue ou du Pôle multimodal) et système d'échanges Mas de Grille

Le carrefour Bellevue fait partie d'un système complexe d'échanges entre le COM, la RD132, la RD612 et l'A709 en provenance et en direction de Montpellier-est.

Le COM étant situé au droit de l'actuelle RD612, cette dernière est rétablie en surface par un système de contre-allées, qui relie les carrefours Bellevue (demi-échangeur COM-nord / RD132) et Mas de Grille (carrefour entre la RD612 vers Sète et la RD116E1). Ce carrefour Mas de Grille est également connecté aux bretelles en provenance et en direction de l'A709 vers Montpellier-est.

La RD132 au droit du COM est aménagée en place à feux, le carrefour permettant les échanges avec les contre-allées du COM au sud et le COM-nord (en provenance et en direction du nord) au nord.

Le carrefour Mas de Grille, actuellement carrefour giratoire, est également aménagé en place à feux et permet quant à lui les échanges entre les contre-allées, la RD612 vers Sète et la RD116E1.

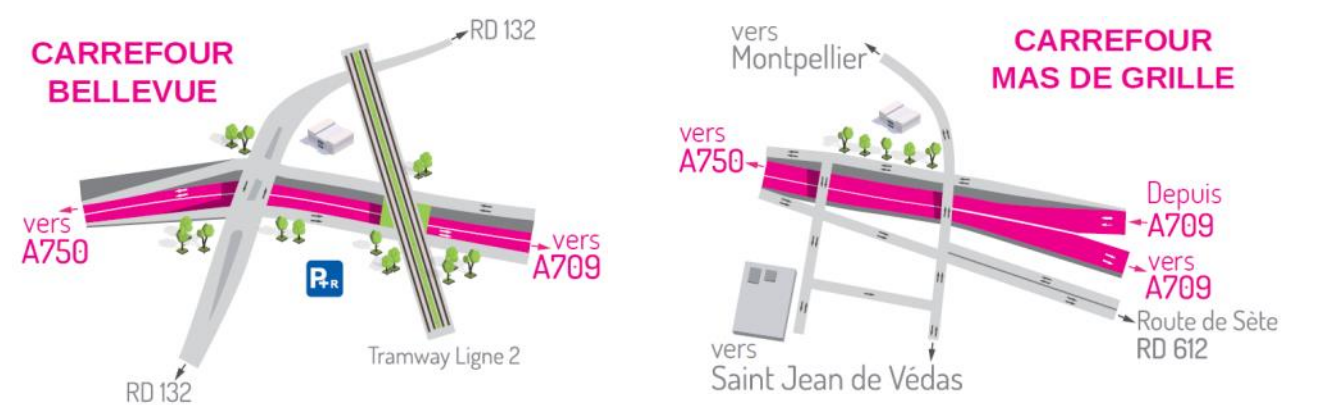


Figure 19 : zone d'échanges - Mas de Grille

Le carrefour Bellevue est un demi-échangeur losange très compact orienté vers le nord. Dans ce secteur, le COM est en trémie en alignement droit, et positionné sous la RD132 existante. Les deux bretelles en provenance et en direction du COM-nord sont en continuité de la voie d'entrecroisement décrite ci-avant due à la proximité de l'échangeur Rieu Coulon. Elles rejoignent la RD132 en surface.

Les bretelles de cet échangeur présentent les caractéristiques suivantes :

Mouvement	Nombre de voies	Vitesse autorisée
Sortie COM-nord vers RD132	1 voie	50 km/h
Entrée RD132 vers COM-nord	1 voie	50 km/h

Tableau 8 : caractérisitiques en plan – échangeur Bellevue

Mouvement	Nombre de voies	Largeur de voie	Largeur de BDD ou BAU	Largeur de BDG	Commentaire
Sortie COM-nord vers RD132	1 voie	3,50m	1,00m	0,50m	La bretelle est élargie à l'approche du carrefour.
Entrée RD132 vers COM-nord	1 voie	3,50m	1,00m	0,50m	La bretelle est élargie à l'approche du carrefour

Tableau 9 : caractérisitiques en profil en travers – échangeur Bellevue

■ Raccordement sud : autoroute A709 et voiries locales

Le raccordement sud est constitué d'une bifurcation complète entre le COM et l'autoroute A709, et d'un demi-échangeur entre l'A709 depuis et vers Montpellier-est et la voirie locale (RD612). Ce raccordement répond ainsi aux fonctionnalités suivantes :

- chaînon du contournement complet de Montpellier, par la continuité entre la rocade sud (l'A709-est) et la rocade ouest (le COM) : 2 bretelles,
- liaison entre l'autoroute A750 et A709 (tous les mouvements sont assurés),
- demi-échangeur entre l'A709-est et la RD612, complétant ainsi l'échangeur de Bellevue par 2 bretelles supplémentaires orientées vers le sud-est.

Quatre bretelles à une voie assurent tous les mouvements entre l'A709 et le Contournement Ouest de Montpellier (échangeur de type trompette), et deux bretelles complètent les possibilités d'échanges avec la RD612 :

- une bretelle de sortie de l'A709 rejoint la contre-allée Est au niveau du carrefour Mas de Grille,
- une bretelle d'entrée sur A709 est réalisée depuis un nouveau carrefour giratoire sur la RD612, au sud des autoroutes A9 et A709.

Les différentes fonctionnalités de cet échangeur pourront être phasées dans le temps pour tenir compte des contraintes financières notamment.

Les bretelles (échanges entre l'A709 et le réseau de surface) et branches (échanges entre le COM et l'A709) de ce raccordement présentent les caractéristiques suivantes, conformes au référentiel VSA :

Mouvement	Nombre de voies	Vitesse autorisée
A709-est vers le COM	1 voie (sortie en affectation)	50 km/h
A709-est vers le réseau de surface	1 voie (sortie en déboitement)	50 km/h
COM vers A709-est	1 voie (entrée en insertion)	50 km/h
Réseau de surface vers A709-est	1 voie (entrée en insertion sur bretelle)	50 km/h
A709-ouest vers le COM	1 voie (sortie en déboitement)	50 km/h
COM vers A709-ouest	1 voie (entrée en insertion)	50 km/h

Tableau 10 : caractérisitiques en plan – échangeur sud

Des surlargeurs en courbe sont introduites dans les rayons inférieurs à 100m : rayons de 60m sur les branches COM→A709 vers Béziers ouest et A709-ouest vers le COM.

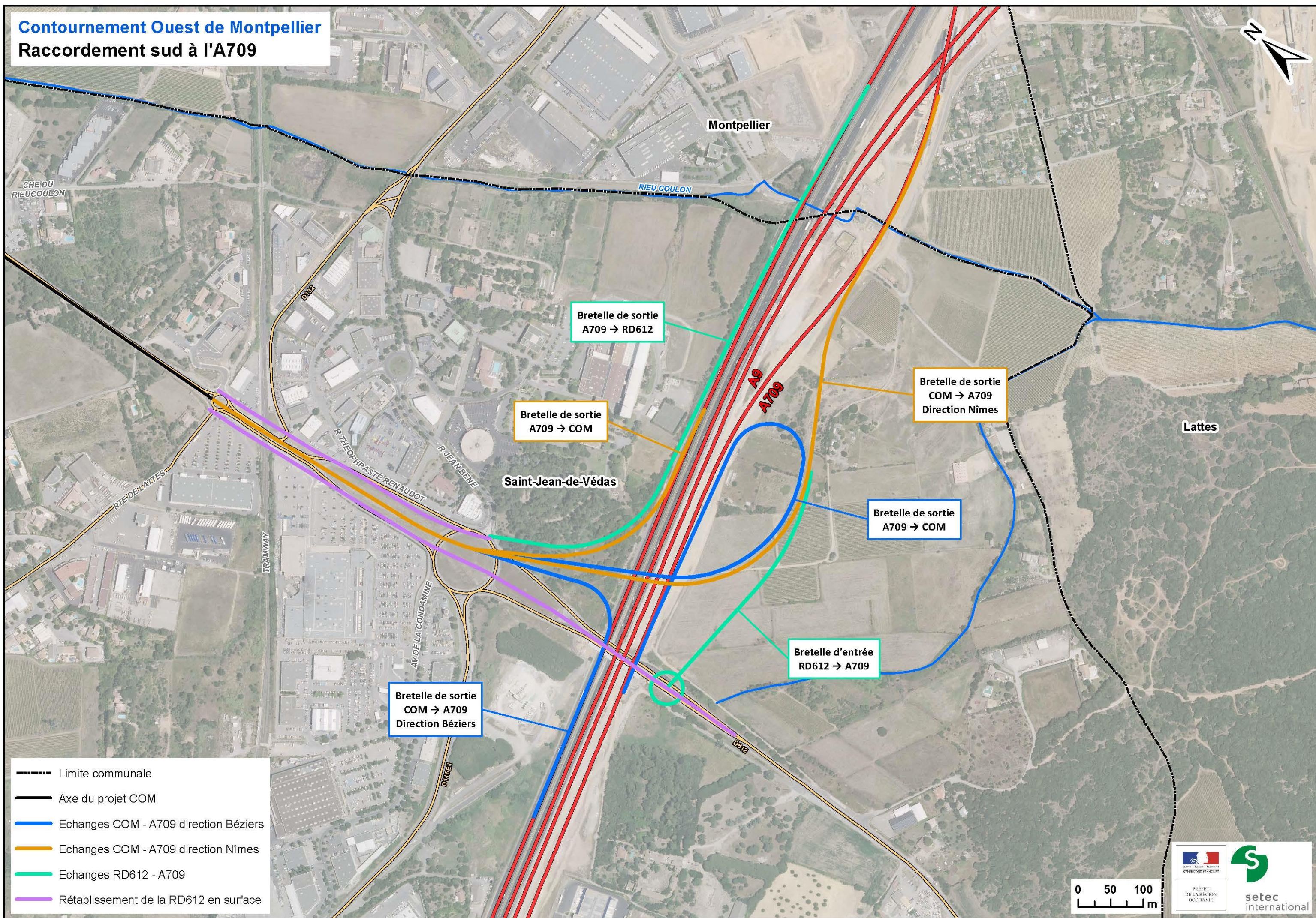
Mouvement	Nombre de voies	Largeur de voie	Largeur de BDD ou BAU	Largeur de BDG
A709-est vers le COM	1 voie (sortie en affectation)	3,50m	2,00m	0,50m
A709-est vers le réseau de surface	1 voie (sortie en déboitement)	3,50m	1,00m	0,50m
COM vers A709-est	1 voie (entrée en insertion)	3,50m	2,00m	0,50m
Réseau de surface vers A709-est	1 voie (entrée en insertion sur bretelle)	3,50m	1,00m	0,50m
A709-ouest vers le COM	1 voie (sortie en déboitement)	3,50m	2,00m	0,50m
COM vers A709-ouest	1 voie (entrée en insertion)	3,50m	2,00m	0,50m

Tableau 11 : caractérisitiques en profil en travers – échangeur sud

Carte 7 : Raccordement sud à l'autoroute A709

Contournement Ouest de Montpellier

Raccordement sud à l'A709



6.1.2.2 Rétablissements de communication

L'ensemble des voies de communication est rétabli à l'exception du chemin de Puech long. Pour ce chemin, le maître d'ouvrage n'a pas jugé opportun de rétablir cette voie qui sert principalement à la desserte des parcelles agricoles. Les rétablissements du Chemin de Bellevue et de la RD132/route de Lattes permettent d'assurer les échanges de part et d'autre du COM.

Les voies rétablies sont précisées dans le tableau suivant :

Commune	Voie rétablie	Propriétaire	Gestionnaire	N° ouvrage	Nature du rétablissement	Secteur
Juvignac	RD5E1	3M	3M	OA5-Var3	Passage supérieur	A750
Montpellier/ Saint-Jean-de-Védas	RD5	3M	3M	OA2	Passage supérieur	COM
Saint-Jean-de-Védas	Chemin des Oliviers	3M	3M	OA3	Passage supérieur	COM
Saint-Jean-de-Védas	Chemin de Bugarel	3M	3M	OA4	Passage inférieur	COM
Saint-Jean-de-Védas	Chemin de l'Hérande	3M	3M	OA5	Passage inférieur	COM
Saint-Jean-de-Védas/Montpellier	RD613	3M	3M	OA6	Passage supérieur	COM
Saint-Jean-de-Védas	Chemin de Bellevue	3M	3M	OA8	Passage supérieur	COM
Saint-Jean-de-Védas	RD132-Route de Lattes	3M	3M	OA9 V1	Passage supérieur	COM
Saint-Jean-de-Védas	Tramway	3M	3M	OA9 V2	Passage supérieur	COM
Saint-Jean-de-Védas	Rue Renaudot	3M	3M	OA9 V3	Passage supérieur	COM
Saint-Jean-de-Védas	Rue Condamine	3M	3M	OA10 V1	Passage supérieur	COM
Saint-Jean-de-Védas	Rue Jean Bène	3M	3M	OA10 V2	Passage supérieur	COM
Saint-Jean-de-Védas	RD612	3M	3M	OA13	Passage supérieur	A709

Tableau 12 : caractéristiques des rétablissements de communication

Nota : 3M correspondant à Montpellier Méditerranée Métropole

En complément :

- une nouvelle voie parallèle au COM (ou RD 132 existante) permet de rétablir la desserte de quelques parcelles agricoles enclavées dans le secteur de la Mosson ;
- une nouvelle voie parallèle au COM relie le chemin de Bugarel et le chemin de l'Hérande ;
- une nouvelle voie parallèle au COM rétablit la rue Alexander Fleming de manière à maintenir un accès à la zone d'activités du Rieu Coulon ;
- une nouvelle voie parallèle au COM rétablit le chemin du Rieu Coulon à la RD132/route de Lattes ;
- des contre-allées sont créées de part et d'autre du COM (positionné en trémie) et assurent la desserte de particuliers, de zones d'activités.

Toutes les voiries créées (hors COM et bretelles associées à l'échangeur sud) relèveront de Montpellier Méditerranée Métropole. Elles sont cartographiées sur les figures en pages suivantes.

La loi n°2014-774 du 7 juillet 2014 vise à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement des voies.

Le décret n°2017-299 du 8 mars 2017 portant application de cette loi donne les clés de répartition des charges impliquées par la surveillance, l'entretien, la réparation et le renouvellement des ouvrages d'art rétablissant les voies de communication interceptées par des infrastructures de transport.

Un principe de référence précise que le propriétaire de l'ouvrage d'art est le gestionnaire de la voie portée ; les passages supérieurs sont donc propriété de la collectivité locale concernée et les passages inférieurs sont propriétés de l'Etat :

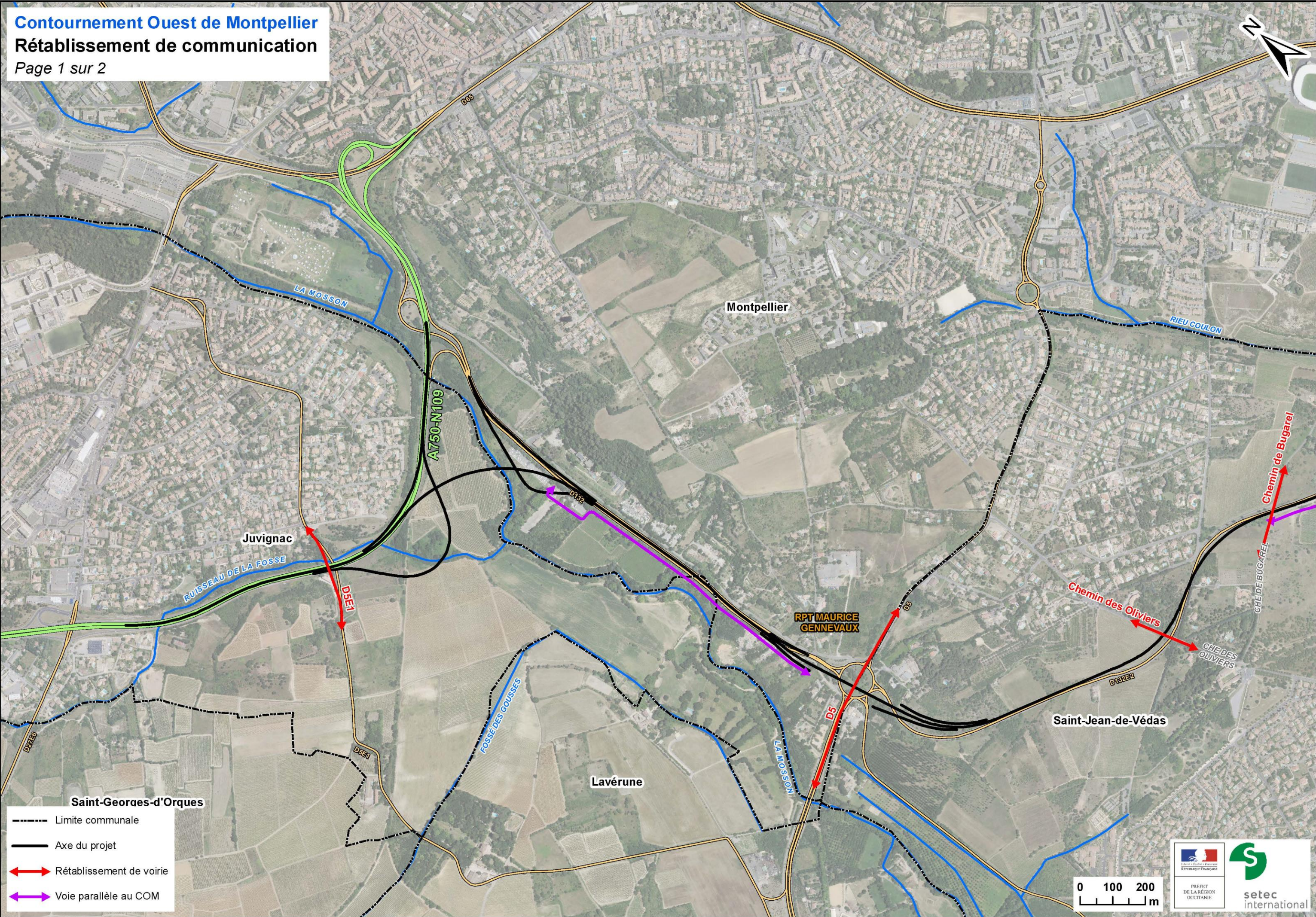
- le PS rétablissant le chemin des Oliviers, le PS rétablissant le chemin de Bellevue, le PS rétablissant la rue Renaudot, le PS rétablissant la rue de Condamine, le PS rétablissant la rue Jean Bène ont donc vocation à rester dans le domaine de la collectivité locale concernée,
- les PI rétablissant le chemin de Bugarel et le chemin de l'Hérande seront propriété de l'Etat.

En termes de répartition de la gestion de l'ouvrage :

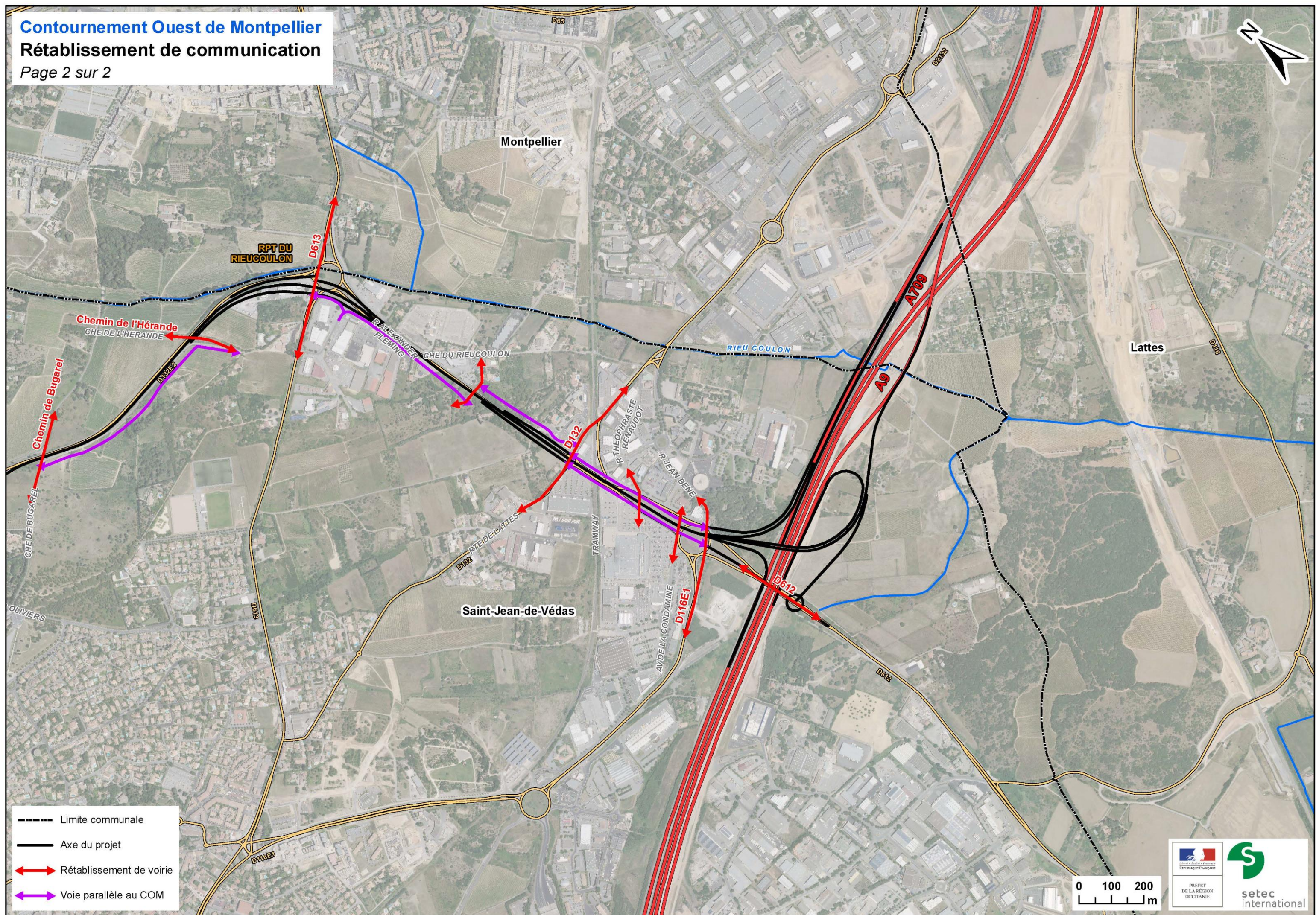
- l'Etat prend en charge l'ensemble des charges structurelles des passages inférieurs ;
- la répartition des charges structurelles des passages supérieurs sont conventionnées. Pour les collectivités dont le potentiel fiscal est < à 10 M€, l'Etat peut prendre en charge l'ensemble des charges structurelles. Pour les collectivités avec un potentiel fiscal > 10 M€, l'Etat n'a pas vocation à prendre en charge les frais que doit supporter la collectivité, unique propriétaire de l'ouvrage. Ces principes sont à négocier dans le cadre de la convention.

Les ouvrages sur l'A709/A9 seront inclus dans le domaine autoroutier concédé.

Carte 8 : Rétablissement de communication



Page 2 sur 2



■ RD5E1 (OA5-V3) – secteur A750

La RD5E1 dite route de Lavérune relie cette commune avec Juvignac, en passant au-dessus de l'A750 existante. Dans le cadre du projet, l'ouvrage actuel sera démoli et un nouvel ouvrage permettant le franchissement de l'A750 élargie (en raison des branches due l'échangeur nord). Le rétablissement de la RD5E1 sera réalisé plus ou moins en place.

Le gabarit dégagé sous l'ouvrage sera comparable à celui existant (5,10m environ), et cet ouvrage permet comme actuellement également le rétablissement du ruisseau de La Fosse canalisé dans ce secteur.

■ Voirie parallèle à la RD132 existante côté Mosson

Dans le secteur de la Mosson, un accès longeant le COM assure la desserte de parcelles agricoles et remplira la fonction de désenclavement.

■ RD5 - Carrefour Genevieux

Le descriptif du rétablissement est décrit dans le chapitre précédent.

■ Chemin des Oliviers (OA3)

Le chemin des Oliviers franchit l'actuelle RD132E2 à deux voies en passage supérieur. En raison de la rectification du tracé du COM dans ce secteur, l'ouvrage existant, inadapté au nouveau tracé, sera démoli et remblayé, et un nouvel ouvrage franchissant les quatre voies du COM sera réalisé. L'ouvrage portera une chaussée bidirectionnelle (6,0 m de large), associée à une voie verte de 3,5 m de largeur.



Figure 20 : Esquisse architecturale de l'OA3

■ Chemin de Bugarel (OA4) et chemin de l'Hérande (OA5)

Ces chemins sont actuellement rétablis en passages inférieurs sous la RD132E2 à deux voies. Cette dernière sera doublée à quatre voies, son tracé étant calé de telle sorte que les deux ouvrages existants soient conservés. Les deux chemins seront rétablis en place, mais un décaissement en profil en long sera nécessaire afin de respecter le gabarit sous le COM.



Figure 21 : Esquisse architecturale de l'OA4

■ RD613 (OA6) – échangeur de Rieu Coulon

Les échanges entre la RD613 et la RD132E2 sont actuellement assurés à niveau par le carrefour giratoire existant. Ce carrefour sera dénivelé, le COM passant en trémie sous le futur ouvrage assurant le rétablissement de la RD613 qui portera une place à feux. Sur l'ouvrage, la place à feux comprendra 4+3 voies, un séparateur central et de larges trottoirs.

Les bretelles de l'échangeur de Rieu Coulon se raccorderont sur la RD613 rétablie. Les divers accès seront également rétablis. Un accès riverain actuellement raccordé au carrefour giratoire existant ne pourra pas être raccordé directement à la place à feux projetée. Il devra être rétabli par une voie de desserte particulière permettant l'aménagement d'un itinéraire jusqu'à la place à feux existante à l'est du futur échangeur de Rieu Coulon.

Le ruisseau Rieu Coulon, actuellement rétabli sous le carrefour existant, nécessitera la démolition d'un des deux ouvrages existants et sa reconstruction (allongement de l'ouvrage) : il s'agit de l'OA7 (voir description au chapitre ci-avant).

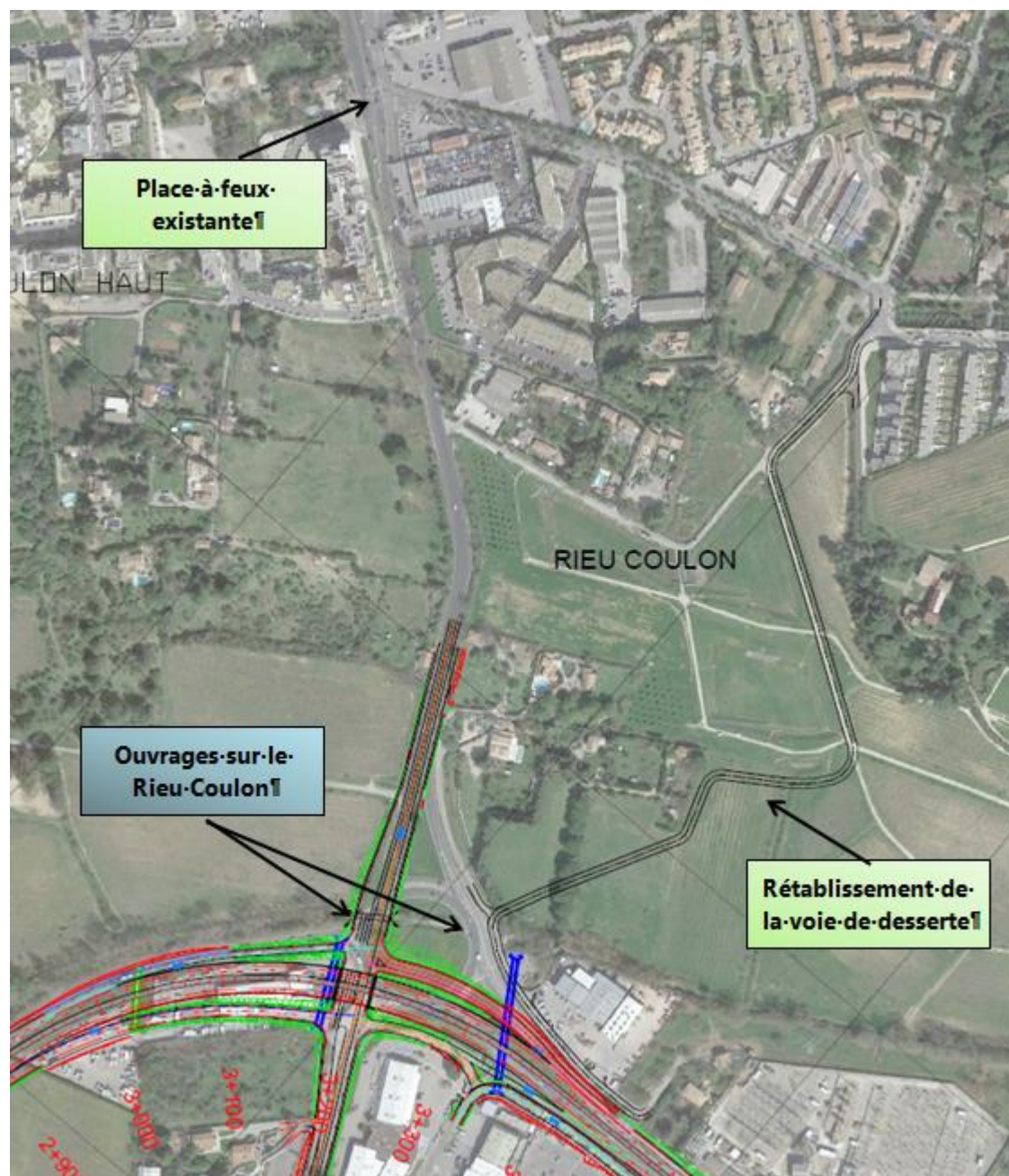


Figure 22 : voie de desserte – zone du Rieu Coulon

■ Chemin de Bellevue (OA8)

Le tracé du COM est projeté en déblai dans la colline de Bellevue. Le rétablissement projeté permet d'assurer une liaison est-ouest au-dessus du COM, en reliant le chemin de Rieu Coulon à l'est et la rue Alexander Fleming à l'ouest.

■ RD132 (OA9-Va1), voie Tramway (OA9-Va2) et rue Renaudot (OA9-Va3)

Il n'y a actuellement pas de continuité directe de la route de Lattes (RD132). En effet, elle est connectée côté ouest à la RD612 par un carrefour giratoire, et côté est, elle est déviée et se raccorde directement sur la chaussée sud-nord de la RD612 : les véhicules en direction du sud depuis l'est doivent faire demi-tour au carrefour giratoire. Ceci permet au TRAM de ne franchir qu'une seule voie à niveau, la RD612.

Dans cette zone, le COM passe en trémie à une profondeur permettant d'assurer un rétablissement des voiries de surface au niveau du terrain naturel.

Le carrefour giratoire sera remplacé par un passage au-dessus du COM (OA9-va1) et la continuité de la RD132 sera ainsi assurée. Elle franchira les voies du TRAM à niveau.

Au droit de l'ouvrage la RD132, dite LPM (liaison au pôle multimodal) sera aménagée en place à feux, avec les raccordements des bretelles du demi-diffuseur de Bellevue côté nord et le réseau de voiries de surface côté sud. Elle sera équipée au niveau du franchissement du COM 2+2 voies, d'un séparateur central et de larges trottoirs.

Le passage à niveau du TRAM avec la RD612 sera quant à lui supprimé, puisque le COM passera sous les voies du TRAM (OA9-va2). Cet ouvrage portera les voies du TRAM et une voirie à sens unique (d'est en ouest) reliant les voies parallèles au COM.

Enfin, un peu plus au sud, un autre ouvrage sera réalisé et portera la rue Renaudot (OA9-va3), en sens unique également d'est en ouest. L'ouvrage portera deux voies de circulation et des trottoirs.

■ Rue Condamine (OA10-Var1) et rue Jean Bène (OA10-Var2)

Ces deux rues sont rétablies transversalement au-dessus du COM. L'ouvrage de la rue Condamine supporte deux voies de circulation (sens unique d'est en ouest), et celui de la rue Jean Bène trois voies de circulation (sens unique d'ouest en est). Les ouvrages comportent également des trottoirs.

■ RD612 - réseau de surface

Le projet de COM entre le carrefour de Rieu Coulon et l'échangeur sud emprunte l'actuelle RD612 : il sera majoritairement en trémie, le rétablissement de la RD612 s'effectuant latéralement au niveau du terrain naturel, de part et d'autre du COM. Des liaisons transversales entre ces voiries parallèles sont prévues : RD132, voirie longeant le TRAM, rue Renaudot, rue Condamine et rue Jean Bene.

Ces voies parallèles au COM sont à sens unique et supportent deux voies de circulation, et des voies de tourne-à gauche au droit de certains carrefours. Elles comportent également des trottoirs.

Au niveau du carrefour avec la rue Jean Bene, côté ouest, le rétablissement de la RD612 rejoint son tracé actuel, et franchit les autoroutes A9 et A709 (OA13, ouvrage existant conservé). Au sud des deux autoroutes, un carrefour giratoire est implanté, permettant le branchement de la bretelle d'entrée vers A709 en direction de l'est. Sur l'ouvrage, la RD612 comporte 2+2 voies de circulation

6.2 OUVRAGES D'ART

Le tracé du projet du Contournement Ouest de Montpellier nécessite la réalisation d'ouvrages neufs ou la modification d'ouvrages existants.

Sur l'ensemble du projet, il est recensé 25 ouvrages d'art et murs associés pour assurer le franchissement de voies de communication diverses en passage inférieur ou supérieur (chemins, RD, autoroutes, tramway) ou de cours d'eau (La Mosson, le ruisseau de la Fosse, le Rieu Coulon, ...).

Concernant la seule section courante du COM, il est ainsi rencontré du nord vers le sud :

- la reconstruction de l'ouvrage de franchissement de l'A750 par la RD5E1 (OA5-Var3),
- un passage inférieur pour la bretelle A750 ouest -> A750 est (OA1-Var3),
- l'ouvrage de franchissement de la Mosson (OA2-Var3),
- le passage supérieur de la bretelle A750 est -> COM (OA3-Var3),
- le viaduc de franchissement de la RD5 au carrefour dit « Gennevaux » (OA2) et murs de rampes associés,
- un passage supérieur à démolir et reconstruire au droit du chemin des Oliviers (OA3),
- deux passages inférieurs à élargir au droit des chemins de Bugarel et de l'Hérande (OA4 et OA5),
- un passage en trémie ouverte pour le franchissement du carrefour de Rieu Coulon composé d'un passage supérieur au droit de la RD613 (OA6) et de murs de soutènement associés,
- un ouvrage hydraulique à démolir et reconstruire au droit du ruisseau Rieu Coulon (OA7),
- un passage supérieur au droit du chemin de Bellevue (OA8),

- un passage en trémie ouverte en franchissement de la zone d'échanges au pôle multimodal composée de 3 passages supérieurs au droit de la liaison au pôle multimodal (OA9 VA-1), de la voie TRAM (OA9 VA-2) et de la rue Renaudot (OA9 VA-3), et de murs de soutènement associés,
- une trémie ouverte en franchissement de la zone d'échanges du Mas de Grille composée de 2 passages supérieurs au droit de la rue de la Condamine (OA10 VA-1) et de la rue Jean Bène (OA10 VA-2), et de murs de soutènement associés,
- le viaduc de franchissement des autoroutes A9/A709 pour le raccordement du COM sur l'A709-est (OANC11).

Il convient d'ajouter à ces ouvrages certains ouvrages spécifiques pour les bretelles des échangeurs et des ouvrages de décharge associés à la Mosson et au Rieu Coulon.

Les ouvrages les plus importants sont décrits dans les chapitres ci-après.

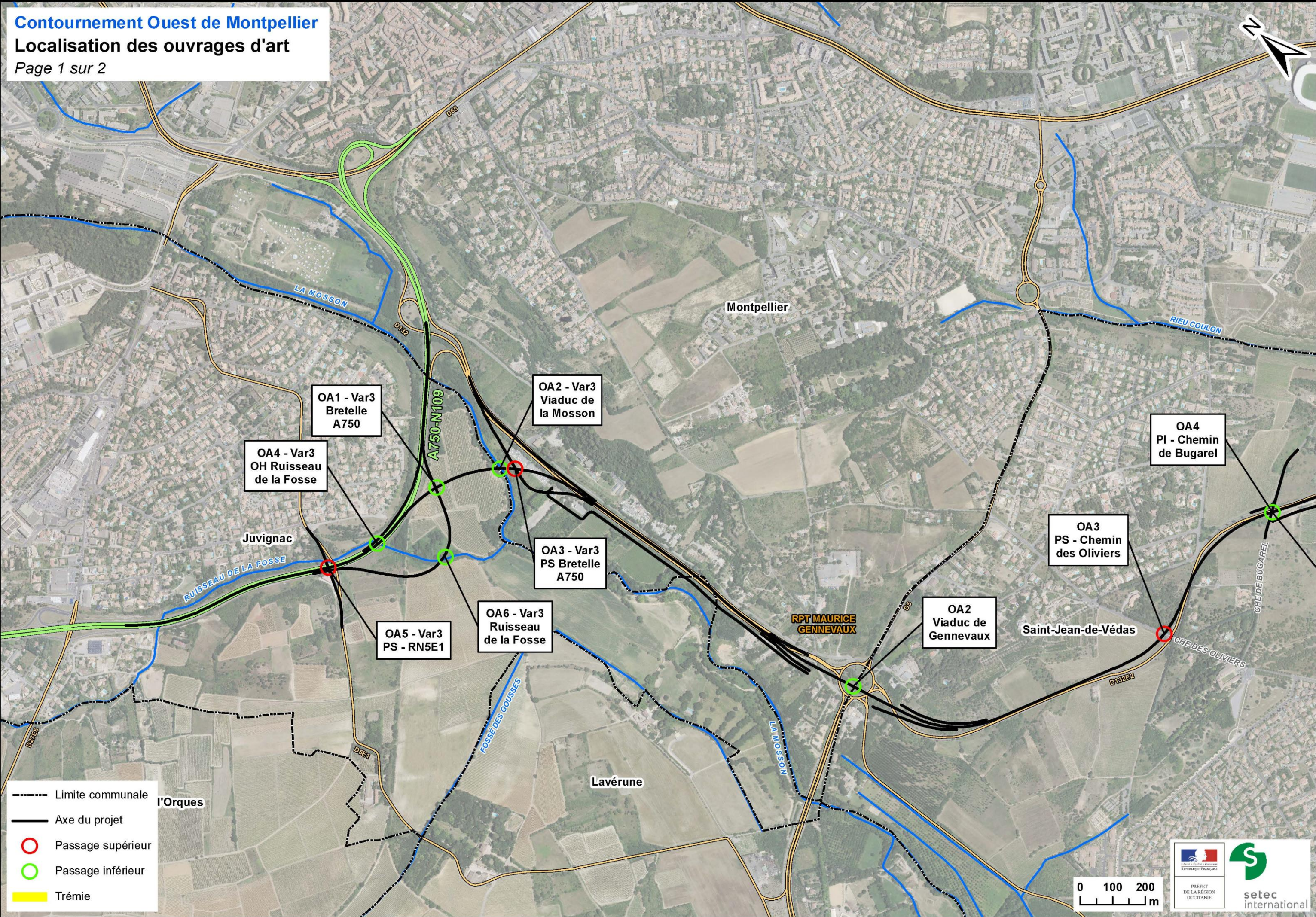
Les ouvrages d'art sont cartographiés en page suivante et leurs principales caractéristiques détaillées dans le tableau suivant.

N°OA	PK section courante	Voie portée	PI ou PS	Type*	Neuf ou existant
OA1-Var3	-0+900	Bretelle	PI	PIPO	Neuf
OA2-Var3	-0+671	La Mosson	PI	Ouvrage mixte	Neuf
OA3-Var3	-0+650	Bretelle	PS	POD	Neuf
OA4-Var3	-1+163	Ruisseau de la Fosse	PI/OH	PICF	Existant à élargir
OA5-Var3	-1+350	RD5E1	PS	PRAD	Existant à démolir
OA6-Var3		Ruisseau de la Fosse	PI/OH	PICF	Neuf
OA2	1+976	Carrefour Gennevaux RD5	PI	Ouvrage mixte	Neuf
OA3	1+650	Chemin des Oliviers	PS	POD	Existant à démolir
OA4	2+150	Chemin de Bugarel	PI	PIPO	Existant à élargir
OA5	2+750	Chemin de l'Hérande	PI	PIPO	Existant à élargir
OA6	3+200	RD613	PS	POD	Neuf
OA7	3+200	Ruisseau du Rieu Coulon	PI	PICF	Existant à démolir
OA8	3+800	Chemin de Bellevue	PS	PRAD	Neuf
OA9 VA-1	4+150	Liaison pôle multimodal RD132-Route de Lattes	PS	POD	Neuf
OA9 VA-2	4+250	Voie tramway + desserte	PS	POD	Neuf
OA9 VA-3	4+400	Desserte Rue Renaudot	PS	POD	Neuf
OA10 VA-1	4+550	Rue Condamine	PS	POD	Neuf
OA10 VA-2	4+650	Rue Jean Bène	PS	POD	Neuf
OANC11	4+900	A9/A709	PS	Ouvrage mixte	Neuf
OA12	5+600	Ruisseau du Rieu Coulon	PI/OH	PIPO	Existant à élargir
OA12 bis	5+650	Ouvrage de décharge	OH	PICF	Existant à élargir
OA13		Bretelle d'accès+RD612	PI	PSDP	Existant
OA14	5+600	Ruisseau du Rieu Coulon	PI/OH	PIPO	Existant à élargir
OH Mosson	-0+800	Ouvrages de décharge de la Mosson	OH	Voute béton armé	Neuf
OH Fosse		Ouvrages de décharge du ruisseau de la Fosse	OH	Voute béton armé	Neuf

Tableau 13 : caractéristiques des ouvrages d'art

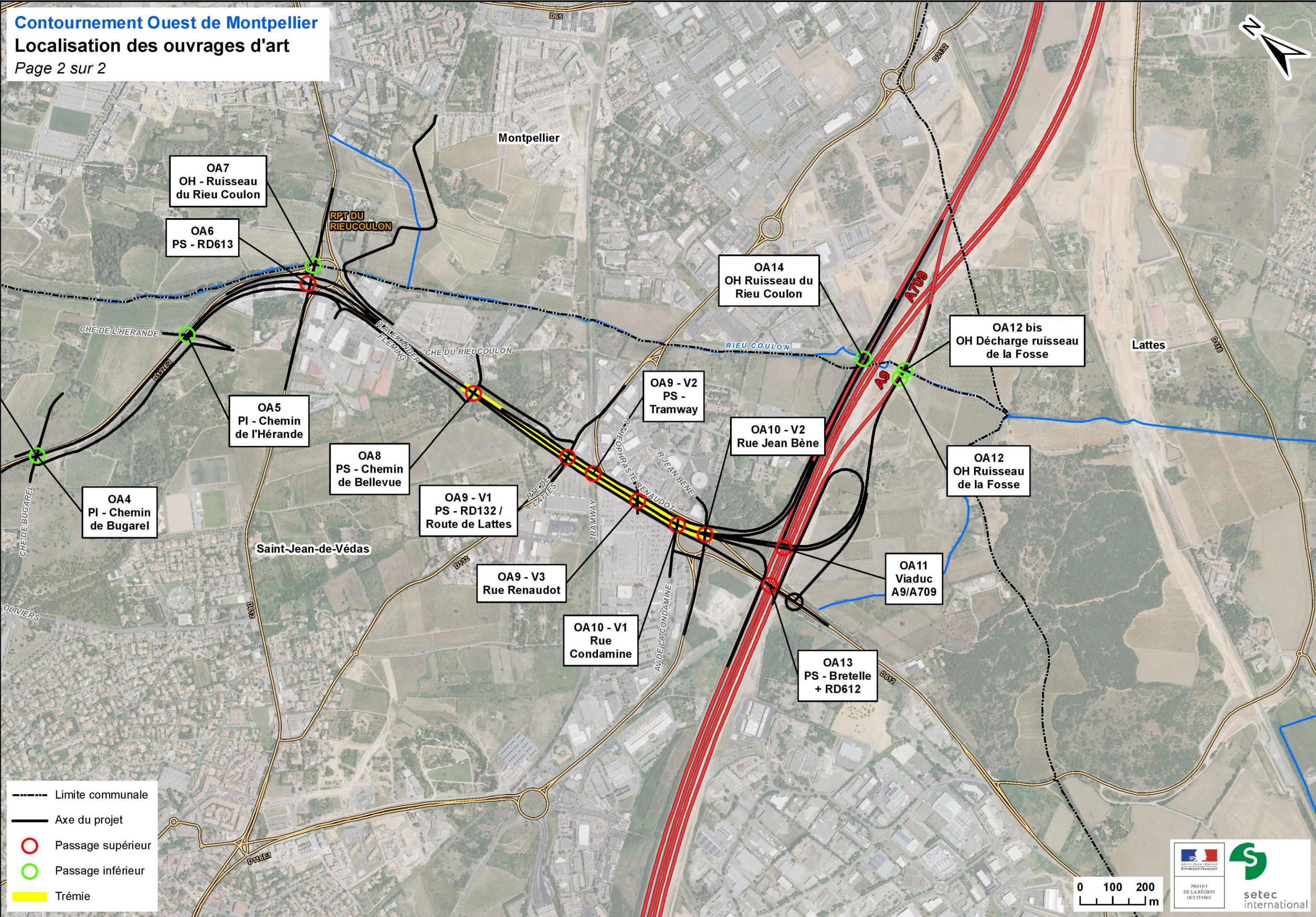
PI : Passage Inférieur ; PS : Passage Supérieur ; OH : Ouvrage Hydraulique ; PIPO : Passage Inférieur Portique Ouvert ; PICF : Passage Inférieur Cadre Fermé ; PSDP : Passage Supérieur en Dalle Précontrainte ; PRAD : Pont à poutres précontraintes par adhérence POD : Passage portique double; OANC : Ouvrage Art Non Courant

Carte 9 : Localisation des ouvrages d'art



Contournement Ouest de Montpellier
Localisation des ouvrages d'art

Page 2 sur 2



6.2.1 Ouvrage de franchissement de la Mosson : OA2 – Var 3

L'ouvrage de franchissement de la Mosson est un ouvrage à une seule travée de 46,80 m de portée qui est limitée au franchissement du lit mineur. Les culées sont positionnées en tête des berges du cours d'eau.

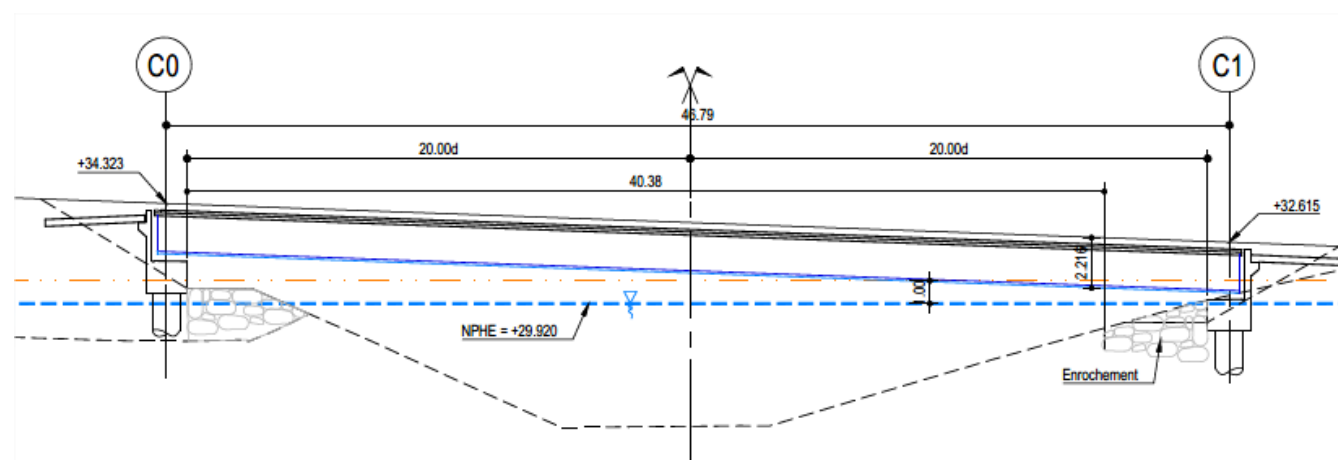


Figure 23 :coupe longitudinale de l'OA2 var3

L'ouvrage sera fondé sur des pieux en béton armé.

6.2.2 Ouvrage de franchissement du Rieu Coulon : OA7

L'ouvrage de franchissement du Rieu Coulon présente une ouverture totale de 9 m offrant 5,70 m d'ouverture hydraulique. Une piste cyclable de 3 m de large est calée à minima au-dessus de la crue décennale

Des ouvrages de protections hydrauliques vis-à-vis des risques d'affouillement de type enrochements sont par ailleurs prévues.

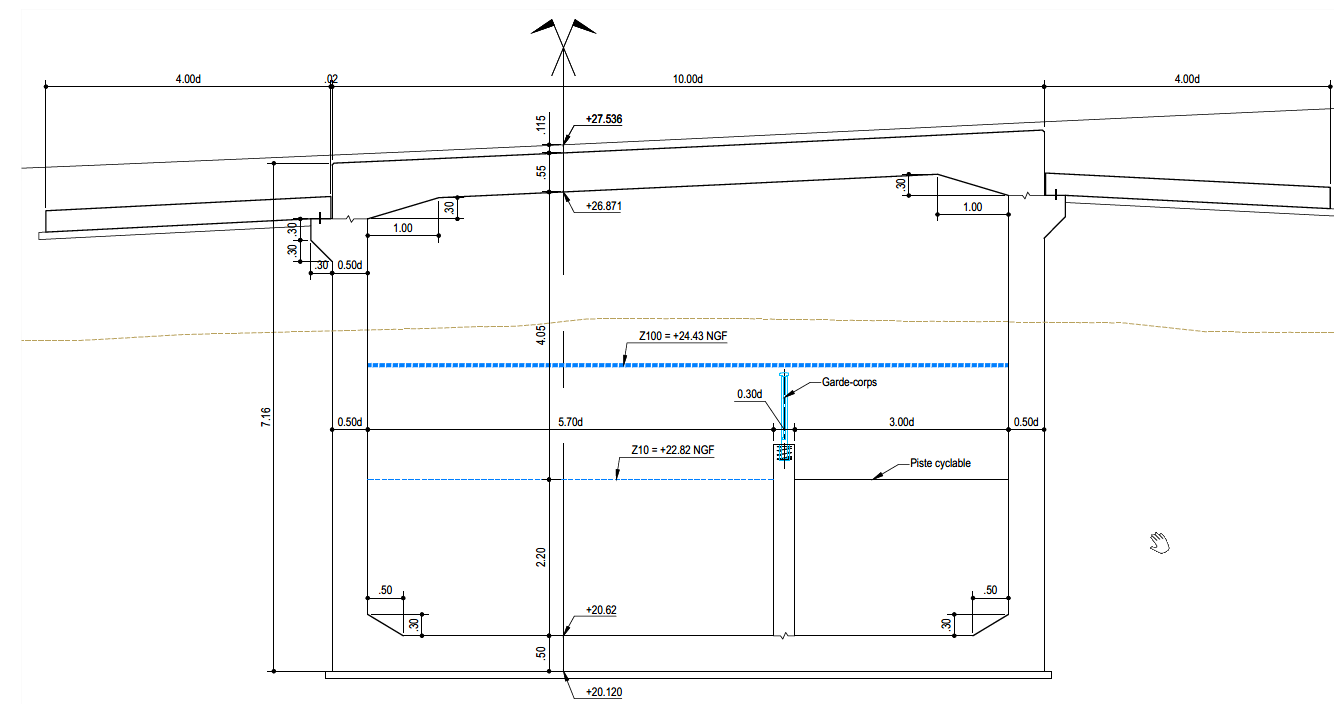


Figure 24 :coupe transversale de l'OA7

6.2.3 Trémie ouverte

La trémie ouverte fait environ 1 km de longueur et se divise en deux parties :

- une première partie réalisée avec des murs en restanques et traversée par l'OA8 ;
- une deuxième partie réalisée avec des murs de soutènement et traversée par les OA9 VA-1, OA9 VA-2, OA9 VA-3, OA 10 VA-1 et OA 10 VA-2.

Sur la première partie les murs seront réalisés avec des gabions avec une hauteur de 2 m et 4 m de profondeur. Entre les différents niveaux de restanques, il est prévu un aménagement végétal. L'aménagement vert pourra être interrompu ponctuellement au niveau de l'OA 8. Cette solution permettra de réduire la sensation de couloir dans la trémie.



Figure 25 : trémie ouverte avec murs en restanques

La deuxième partie de la trémie sera réalisée avec des murs de soutènement.



Figure 26 : trémie ouverte avec murs de soutènement

6.2.4 Ouvrage de franchissement de l'A9/A709 : OANC 11

Le projet comporte un ouvrage d'art non courant : il s'agit de l'ouvrage franchissant l'A9/A709.

L'OANC 11 est un ouvrage significatif, complexe par sa géométrie particulière et situé à un point sensible de l'itinéraire.

Plusieurs solutions de franchissement de l'A9/A709 sont à l'étude et portent notamment sur l'implantation des appuis et les contraintes d'exécution.

Les échanges avec le concessionnaire autoroutier permettront de valider la solution de franchissement de cet axe autoroutier.

6.2.5 Murs de soutènement

24 murs de soutènement sont intégrés à la conception du projet et notamment aux ouvrages d'art. Les soutènements sont traités architecturalement et soutiennent :

- les parois de la trémie ;
- les rampes d'accès ;
- les bretelles d'accès au COM.

Les murs sont de type murs en béton armé ou en sol renforcé et leurs hauteurs varient entre 3,0 m et 8,0 m et

6.3 TERRASSEMENTS, DEPOTS, SOUTÈNEMENTS ET CHAUSSEES

6.3.1 Terrassements

6.3.1.1 Dispositions constructives des terrassements

■ Déblais

La pente des talus de déblai retenue au stade des études préalables à l'enquête publique est de 2H/1V (2 horizontal et 1 vertical).

Au droit de la trémie ouverte, une étude particulière sera menée afin de déterminer le mode de talutage à prévoir (soutènements provisoires notamment).

Le projet prévoit la réalisation d'un déblai en restanques entre l'OA8 et l'OA9-var1. Ces restanques seront réalisées à l'aide de murs poids en gabions et seront plantées (voir description ci-après).

■ Remblais

Le profil de talutage adopté de façon générale pour les remblais est de 2H/1V (2 horizontal et 1 vertical).

Dans les zones où le projet est concerné par l'aléa inondation, il est préconisé dans les études préalables à l'enquête publique de mettre en œuvre une base drainante en matériaux insensibles à l'eau jusqu'à la cote NPHE + 0,5 m minimum.

■ Couche de Forme

La couche de forme sera constituée sera mise en œuvre avec des matériaux granulaires de provenance extérieure au chantier.

6.3.1.2 Bilan des matériaux

Le projet du Contournement Ouest de Montpellier est situé en remblai dans sa partie nord en particulier au droit du raccordement nord sur l'A750, et en fort déblai dans sa partie sud. Le projet est globalement excédentaire en matériaux à hauteur de 122 000 m³.

Les quantités de matériaux dits « impropres » (c'est-à-dire non réutilisables pour les besoins du chantier) correspondent aux volumes de purges de sols d'assise et de PST (Partie Supérieure des Terrassements) ainsi qu'aux matériaux de déblais non réutilisés. Ces volumes s'élèvent à environ 132 700 m³, ils devront être mis en dépôt définitif avec les matériaux excédentaires (122 000 m³) dont une partie pourra être utilisée pour la réalisation des merlons. acoustiques (33 000 m³).

Les apports extérieurs correspondent aux volumes de matériaux de substitution des purges (assises des remblais et PST) et aux matériaux de couche de forme. Le volume concerné est de 328 500 m³.

6.3.2 Dépôts

Les matériaux issus du chantier non réutilisables, seront mis en dépôt préférentiellement au niveau des bretelles de l'échangeur sud, au Sud de l'A9/A709.

6.3.3 Chaussées

La structure de chaussée pour la section courante et les échangeurs (nord et sud) est dimensionnée pour 30 ans et est constituée :

- d'une couche de roulement,
- d'une couche de liaison,
- d'une couche de base,
- d'une couche de fondation, toutes réalisées en matériaux bitumineux.

6.4 HYDRAULIQUE ET ASSAINISSEMENT

6.4.1 Rétablissements des écoulements naturels

6.4.1.1 Rétablissements des bassins versants naturels

17 ouvrages hydrauliques en section courante et sur la zone de raccordement sud à l'A709 rétablissent des bassins versants ou des fossés.

Les rétablissements hydrauliques d'écoulements naturels conduisent soit :

- à conserver les ouvrages existants et/ou à les allonger,
- à démolir les ouvrages existants et à mettre en place des ouvrages neufs de section différente,
- à mettre en place des nouveaux ouvrages.

Cinq ouvrages hydrauliques existants pourront être conservés, sept ouvrages hydrauliques devront être démolis et remplacés par des ouvrages neufs de section différente, et enfin, cinq nouveaux ouvrages seront créés.

6.4.1.2 Rétablissements des cours d'eau

Le projet franchit 3 cours d'eau, dont le plus important est la Mosson. Les autres cours d'eau sont de moindre importance : le Rieu Coulon et le ruisseau de la Fosse.

Les ouvrages hydrauliques à mettre en place dans le cadre du projet d'aménagement sont récapitulés dans le tableau suivant :

N° de l'ouvrage hydraulique	Nature de l'écoulement	Caractéristiques de l'ouvrage		
		Type	Dimensions/ouverture droite	Aménagements complémentaires
OA2-Var3	La Mosson	Ouvrage mixte	40 m	15 ouvrages de décharge en rive droite (3,5x3,5 m)
OA4-Var3	Ruisseau de la Fosse	PICF	6 m	Rectification du tracé du ruisseau
OA6-Var3	Ruisseau de la Fosse	PICF	8 m	6 ouvrages de décharge (1,2x2,6 m)
OA7	Le Rieu Coulon	PICF	9 m	Piste cyclable de 3,3 m Protections contre les affouillements type enrochements
OA12	Le Rieu Coulon	PIPO	8 m	Rétablissement du chemin de Villeneuve Protections contre les affouillements type enrochements Elargissement de l'ouvrage de décharge associé (OA12 bis)
OA14	Le Rieu Coulon	PIPO	8,4 m	Rétablissement de l'avenue Etienne Méhul Protections contre les affouillements type enrochements

Tableau 14 : caractéristiques des ouvrages hydrauliques

PIPO : Passage Inférieur Portique Ouvert ; PICF : Passage Inférieur Cadre Fermé

Dans la vallée de la Mosson et compte tenu des enjeux inondation sur le secteur, 15 ouvrages de décharge sont répartis sur la totalité du lit majeur en rive droite de la Mosson. En complément, 6 ouvrages de décharge sont implantés au droit des axes d'écoulement préférentiels en lit majeur rive gauche du ruisseau de la Fosse.

6.4.2 Assainissement de la plate-forme

Le projet comprend la mise en place d'un réseau hydraulique séparatif :

- un système d'assainissement qui vise à récolter les eaux pluviales de la plate-forme et à les faire transiter jusqu'à un bassin de gestion des eaux avant rejet ;
- un système de drainage visant à intercepter les écoulements extérieurs à la plate-forme et à les orienter vers les ouvrages de traversée ou de collecte des eaux pluviales existants.

6.4.2.1 Référentiels

Les référentiels utilisés dans le cadre du projet s'appuient sur les différents guides techniques édités par la SETRA et le CEREMA actuellement en vigueur :

- Guide Technique Assainissement Routier (GTAR - 2006), édité par le SETRA,
- Guide technique Drainage routier (GTDR - 2006), édité par le SETRA,
- Guide technique Pollution d'origine routière (GTPOR - 2007), édité par le SETRA.

6.4.2.2 Caractéristiques générales de la plate-forme

Lorsque la plateforme du COM (section courante et bretelles des échangeurs) est en remblai, le réseau de collecte s'apparente à un caniveau à fente, de part et d'autre de la chaussée et/ou en TPC (Terre-Plein Central).

Lorsque la plateforme du COM est en déblai, une cunette asymétrique est prévue en pied de déblai et recueille le ruissellement issu de la chaussée et du talus intercepté.

Le réseau est dimensionné pour une période de retour décennale (10ans). Il est également vérifié le non débordement sur la chaussée pour une période de retour T=25ans.

6.4.2.3 Bassins de traitement

Au droit de chaque exutoire des eaux pluviales du COM est mis en œuvre un bassin multifonction assurant le rôle de :

- confinement d'une pollution de temps sec et par temps de pluie,
- décantation des eaux de ruissellement,
- rétention quantitative des eaux pluviales.

Le projet prévoit la réalisation de 10 bassins multifonctions qui seront implantés le long du projet.

Les pentes des talus sont fixées à 2H/1V.

Les bassins seront dotés en entrée d'un bipasse qui permettra, en cas de pollution accidentelle, de court-circuiter le bassin après y avoir piégé cette dernière préalablement (ce dispositif permettra également d'assurer les opérations d'entretien).

Un fond horizontal et porteur permettra l'entretien mécanisé des bassins (curage des végétaux et des boues).

Un ouvrage d'entrée sera aménagé pour ralentir l'écoulement et éviter l'érosion des berges. Une rampe d'accès permettra aux engins d'intervenir en fond de bassin.

Un ouvrage de sortie précédé d'une grille à barreaux facilement accessible et relevable réglera les débits de fuite (orifice calibré) et fixera la cote de débordement du bassin (déversoir).

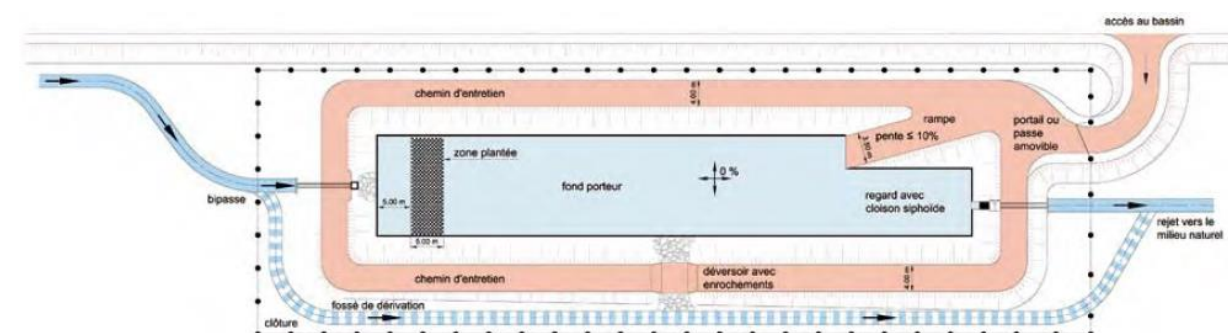


Figure 27 : Schéma de principe d'un bassin multifonction (Guide technique « Pollution d'origine routière » août 2007, SETRA)

Les caractéristiques des bassins sont récapitulées dans le tableau suivant :

Nom du bassin	Caractéristiques de l'ouvrage		
	Débit de fuite retenu (l/s)	Volume de rétention retenu (m3)	Exutoire
Bassin échangeur Nord-1	137	5721	Ruisseau de la Fosse
Bassin échangeur Nord-2	94	4277	Ruisseau de la Fosse
Bassin 1	17	763	La Mosson
Bassin 2	205	9354	La Mosson
Bassin 3	21	6445	Fossé RD132 (vers la Mosson)
Bassin 4	20	5645	Fossé chemin de Bugarel (vers le Rieu Coulon)
Bassin 5+6	24	7529	Rieu Coulon
Bassin 7	28	9042	Rieu Coulon
Bassin 8	51	16447	Rieu Coulon
Bassin 9	17	5500	Rieu Coulon

Tableau 15 : caractéristiques des bassins

6.5 EQUIPEMENTS DE SECURITE ET D'EXPLOITATION

Dans le cadre du projet du Contournement Ouest de Montpellier, les équipements de sécurité et d'exploitation qui sont prévus sont les suivants :

- les dispositifs de retenue (glissières de sécurité simples, barrières béton de type GBA (Glissière Béton Adhérent), DBA (glissières Double Béton Adhérent),...),
- les Interruptions de Terre-Plein Central (ITPC),
- la signalisation horizontale, verticale de police, et verticale de direction,
- les équipements d'exploitation,
- l'éclairage public,
- les clôtures.

Eclairage

Un éclairage public est prévu au niveau de :

- tous les points d'échanges hors échangeurs Nord et Sud, comprenant les zones de carrefour, les bretelles, les voies d'insertion et de déboitement des échangeurs ; un éclairage de « transition » sera également prévu en amorce des bretelles de raccordement à l'autoroute A709 depuis la RD612,
- toute la section courante sud, du diffuseur du Rieu Coulon à l'échangeur Sud.

Interruptions de Terre - Plein Central (I.T.P.C)

Les ITPC sont mises en place pour permettre le basculement de trafic à travers le TPC en cas de travaux d'entretien (sur chaussées ou OA) ou éventuellement en cas d'accident.

Le projet prévoit l'implantation de quatre ITPC, implantées :

- de part et d'autre du diffuseur de Gennevaux,
- de part et d'autre du diffuseur du Rieu Coulon.

Refuges d'exploitation

Des refuges d'exploitation seront implantés au niveau de chaque équipement dynamique implanté en section courante, dans la mesure où l'équipement ne peut être accessible depuis l'extérieur de la section et en l'absence de refuge pour usagers à moins de 100 m de l'équipement.

L'implantation précise des équipements dynamiques permettra de définir en phase ultérieure du projet si des refuges d'exploitation sont nécessaires. Dans ce cas, une proposition d'aménagement devra être soumise à validation de l'exploitant.

Clôtures

Des clôtures sont prévues depuis le raccordement avec l'A750 jusqu'à l'échangeur du Rieu Coulon.

Le grillage de ces clôtures sera de type « mailles progressives » et de hauteur 1,40m minimum.

Un grillage à mailles fines de type « petites faunes » sera fixé en pied du grillage à « mailles progressives » du côté riverains pour éviter le passage d'animaux fouisseurs.

La partie haute du grillage petite faune sera repliée pour former un bavolet.

Afin de sécuriser l'accès aux bassins, des clôtures à grillage simple torsion de hauteur 1,80m sont prévues autour des bassins, et raccordées au portail d'accès.

7

APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

L'estimation du coût de l'opération permet d'informer le public sur l'ordre de grandeur de l'ensemble des dépenses nécessaires à la réalisation du projet du Contournement Ouest de Montpellier.

Le montant global de l'opération, d'une longueur d'environ 6 km est estimé à environ **232.1 millions d'euros HT (hors taxes)**, valeur septembre 2018, soit 272.3 M€ TTC.

L'estimation du projet comprend :

- tous les travaux nécessaires à la réalisation de l'aménagement :
 - le dégagement des emprises,
 - les terrassements,
 - l'aménagement des ouvrages d'arts,
 - le drainage et l'assainissement,
 - la mise en œuvre des chaussées,
 - les équipements de sécurité et d'exploitation,
 - les mesures de réduction, de compensation et d'accompagnement en faveur de l'environnement,
 - les plantations,
- toutes les dépenses liées à la maîtrise foncière, dont :
 - les indemnisations pour acquisitions à l'amiable ou par expropriation pour cause d'utilité publique, et évictions pour les activités des exploitations agricoles,
 - les indemnisations pour les occupations temporaires nécessaires au projet,
 - les aléas.
- les études préliminaires, la maîtrise d'œuvre et la direction de travaux, l'assistance à maîtrise d'ouvrage,

Le coût des mesures environnementales est évalué à environ 21.2M€ HT, dans les conditions économiques de septembre 2018.

Les principaux postes des mesures environnementales concernent :

- les mesures en faveur du milieu naturel,
- les mesures en faveur des eaux superficielles,
- les mesures en faveur des eaux souterraines
- les aménagements paysagers,
- les protections acoustiques.

Le montant de ces mesures est détaillée en pièce E chapitre Coûts des mesures et modalités de suivi.

Les dépenses se répartissent de la façon suivante :

Désignation	Montants arrondis en M€ HT
Acquisitions foncières	31.1
Direction d'opération, Etudes, Assistance à maîtrise d'ouvrage, Suivi des travaux	15,1
Travaux (dont mesures environnementales)	178,0
Installations de chantier, travaux préparatoires, aménagement pour l'environnement	42.6
Travaux sur section courante (terrassements, chaussées, drainage et assainissement, équipements de sécurité et d'exploitation)	30.4
Travaux sur points d'échange	18,1
Travaux sur rétablissements	7,0
Ouvrages d'art courants	48,1
Ouvrage d'art non courant	6,0
Murs de soutènement	25,9
Risques	7,8
TOTAL HT	232.1
TVA*	40.2
TOTAL TTC	272.3

* La TVA ne s'applique pas sur le montant des acquisitions foncières

Le projet du Contournement Ouest de Montpellier est inscrit dans le Contrat de Plan Etat Région (CPER) Languedoc-Roussillon 2015-2020. Durant cette période, son financement est ainsi pris en charge à 44% par l'Etat et à 56% par les collectivités territoriales concernées (Région, Département, Métropole). La somme fixée dans le CPER permettra de réaliser les études, les acquisitions foncières et les premiers travaux.

La suite des financements sera contractualisée dans le cadre des prochains CPER.

TABLE DES CARTES

Carte 1 : variantes du raccordement nord à l'A750	19
Carte 2 : variantes de la section courante	22
Carte 3 : Présentation du projet	27
Carte 4 : Raccordement nord à l'autoroute A750.....	31
Carte 5 : Raccordement sud à l'autoroute A709	33
Carte 6 : Raccordement nord à l'autoroute A750.....	40
Carte 7 : Raccordement sud à l'autoroute A709	45
Carte 8 : Rétablissement de communication.....	47
Carte 9 : Localisation des ouvrages d'art.....	53

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : schéma du réseau armature de voirie de l'agglomération montpellieraine (source DREAL)	4
Figure 2 : voiries à l'ouest de Montpellier (source Géoportail)	5
Figure 3 : représentation schématique du DVA (Source : DREAL)	8
Figure 4 : les trois variantes de tracé proposées à la concertation de 2004	9
Figure 5 : l'identité visuelle du projet utilisée pendant la concertation de 2004.....	10
Figure 6 : l'identité visuelle du projet utilisée pendant la concertation de 2016	11
Figure 7 : les trois variantes de tracé proposées à la concertation de 2004	14
Figure 8 : schémas des trois familles de variantes de tracé du raccordement nord à l'A750.....	15
Figure 9 : raccordement sud – propositions de phasage (source DREAL) – concertation 2016.....	15
Figure 10 : Schémas des trois familles de variantes de tracé du raccordement nord à l'A750.....	18
Figure 11 : Profil en travers type de la section nord de la partie centrale	30
Figure 12 : Profil en travers type de la section centre de la partie centrale	30
Figure 13 : Profil en travers type de la section sud de la partie centrale.....	31
Figure 14 : aménagement échangeur sud (source Montpellier Agglomération)	33
Figure 15 : profil en travers type section courante	39
Figure 16 : profil en travers type section courante en trémie.....	39

Figure 17 : Carrefour Gennevaux	43
Figure 18 : carrefour Rieu Coulon – acrefour actuel / carrefour projeté (source DREAL).....	43
Figure 19 : zone d'échanges - Mas de Grille	44
Figure 20 : Esquisse architecturale de l'OA3	50
Figure 21 : Esquisse architecturale de l'OA4.....	50
Figure 22 : voie de desserte – zone du Rieu Coulon	51
Figure 23 : coupe longitudinale de l'OA2 var3	56
Figure 24 : coupe transversale de l'OA7	56
Figure 25 : trémie ouverte avec murs en restanques	57
Figure 26 : trémie ouverte avec murs de soutènement	57
Figure 27 : Schéma de principe d'un bassin multifonction (Guide technique « Pollution d'origine routière » août 2007, SETRA).....	60

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : caractéristiques géométriques de la section courante.....	37
Tableau 2 : caractéristiques en plan – échangeur nord.....	40
Tableau 3 : caractéristiques en profil en travers – échangeur nord.....	40
Tableau 4 : caractéristiques en plan – échangeur Gennevaux.....	42
Tableau 5 : caractéristiques en profil en travers – échangeur Gennevaux.....	42
Tableau 6 : caractéristiques en plan – échangeur Rieu Coulon.....	44
Tableau 7 : caractéristiques en profil en travers – échangeur Rieu Coulon.....	44
Tableau 8 : caractéristiques en plan – échangeur Bellevue	45
Tableau 9 : caractéristiques en profil en travers – échangeur Bellevue	45
Tableau 10 : caractéristiques en plan – échangeur sud	45
Tableau 11 : caractéristiques en profil en travers – échangeur sud	45
Tableau 12 : caractéristiques des rétablissements de communication	47
Tableau 13 : caractéristiques des ouvrages d'art.....	53
Tableau 14 : caractéristiques des ouvrages hydrauliques	59
Tableau 15 : caractéristiques des bassins	61