

LE COM & VOUS

NOVEMBRE 2023 / N° 2

UN PROJET UTILE POUR RÉAMENAGER L'OUEST MONTPELLIÉRAIN

L'accès à Montpellier depuis les communes de l'Ouest s'opère actuellement via des routes départementales, devenues depuis métropolitaines, inadaptées aux besoins de mobilité actuels. Dans un secteur fortement urbanisé, les congestions sont récurrentes.

En septembre 2021, le Contournement Ouest de Montpellier a été déclaré d'utilité publique, donnant ainsi le feu vert administratif à la réalisation du projet.

Le COM constitue un maillon essentiel des mobilités à l'échelle métropolitaine. Il permettra de :

- **relier les autoroutes A709 et A750 ;**
- **assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest ;**
- **concentrer les circulations d'échanges péri-urbains et de transit sur un itinéraire adapté**, afin de rendre son usage à la voirie locale des quartiers traversés ;
- **valoriser les accès au réseau de transports multimodal pour réduire le trafic routier vers le centre urbain.**

UN RÉAMENAGEMENT À 2X2 VOIES INDISPENSABLE

Sur une longueur de 6 km, les voiries existantes entre Juvignac et Saint-Jean-de-Védas, RM132, RM132-E2, RM612 et RN109, vont être réaménagées. L'échangeur reliant l'A750 à la N109 au Nord et les carrefours giratoires seront modifiés, tandis qu'un nouvel échangeur autoroutier avec l'A709 au Sud sera construit.

UN PROJET POUR COMPLÉTER LE RÉSEAU EXISTANT

La métropole de Montpellier connaît une croissance économique et démographique continue ; près de 500 000 personnes habitent son aire urbaine.

Principale ville entre le couloir rhodanien et l'Espagne via l'A9, Montpellier se situe à l'articulation d'un axe Nord/Sud reliant l'arc méditerranéen à la région parisienne via le Massif Central grâce à l'A75.

Les grandes pénétrantes montpelliéraines que sont la route de Sète, la route de Ganges, celles de Palavas et de Carnon, ainsi que l'autoroute A750 sont aujourd'hui reliées entre elles par la voirie locale du fait de l'absence d'un contournement urbain complet autour de la métropole. Seules l'A709, au Sud, et la RD65 au Nord jouent ce rôle.



UNE INFRASTRUCTURE RACCORDÉE AUX NOUVELLES MOBILITÉS

La conception du Contournement Ouest de Montpellier va intégrer des connexions afin de faciliter les accès au réseau de transport multimodal : interface avec la ligne 2 de tramway, avec le futur terminal de la ligne 5 en cours de construction et avec le projet de Bustram ligne 4. Des voies de transports collectifs sont en cours d'étude. Tous ces éléments participeront à l'ambition de réduire le trafic routier vers le centre urbain de Montpellier.

Les acteurs du projet

L'ÉTAT

Les services de l'État veillent au respect du cahier des charges et du contrat de concession : normes réglementaires et techniques, engagements en faveur de l'environnement, délais de réalisation, entre autres. Ils délivrent également les nombreuses autorisations réglementaires préalables aux travaux, notamment dans les domaines de la loi sur l'Eau, des espèces protégées, de l'archéologie, des installations classées...

AUTOROUTES SUD DE LA FRANCE (ASF), MAÎTRE D'OUVRAGE

ASF pilote les études, dirige la conception et les travaux de réaménagement.

► Projet du COM : où en sommes-nous ?

Nous avançons conformément à notre calendrier. Depuis la Déclaration d'Utilité Publique et la convention de maîtrise d'ouvrage confiée à ASF début 2022, les équipes travaillent à la définition des différents aspects du projet. **Le travail se précise semaine après semaine.**

En collaboration avec les services de l'État, de nouvelles modalités de financement du projet sont en cours de définition. **À partir du milieu de l'année 2024, nous commencerons une nouvelle phase d'études, d'enquêtes et de demandes d'autorisations ;** en parallèle, nous lancerons le processus de consultation des entreprises pour la réalisation des travaux à partir de début 2026 pour 3 ans environ.

► Quelles sont les dernières actualités du projet ?

Nous travaillons actuellement sur la définition et les modalités de voies pour les transports en commun. Il ne s'agit pas de la construction d'une voie supplémentaire mais un aménagement spécifique permettant la circulation des bus et autocars sur la future bande d'arrêt d'urgence. En parallèle et depuis le printemps dernier, **une équipe d'agents de liaison a été recrutée. Depuis cet été, ils sont tous les trois opérationnels sur le terrain.** C'est un dispositif à la rencontre des riverains auquel je tiens : être en lien direct est primordial !

► Comment être innovant en matière de décarbonation ?

La première des choses est d'intégrer cette volonté dès l'amont des projets et leur phase de conception. Aujourd'hui, nous étudions chaque solution technique, nous quantifions et comparons. **Nous orientons les décisions et assurément nous allons faire des choix qui ne sont pas habituels.** Au-delà de l'optimisation de la réutilisation des matériaux, de la **sélection d'acier produit dans des hauts fourneaux**

électriques, ou encore de **béton bas carbone, nous étudions également des solutions pouvant être réalisées localement.** Par exemple, pour les écrans acoustiques, ils viennent, le plus souvent de Belgique ou des Pays-Bas, nous pouvons faire autrement.

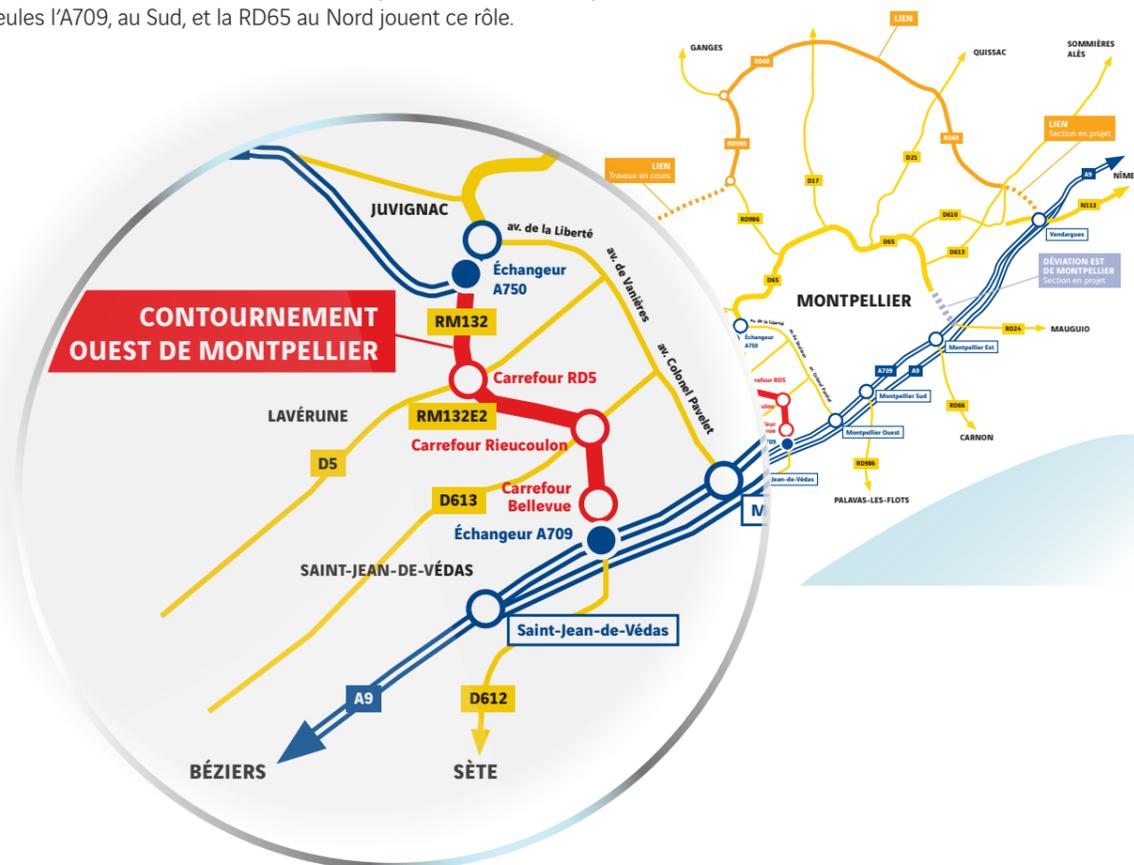
Au-delà de l'ingénierie technique, c'est surtout la manière de réaliser le chantier qui aura un impact. **Orchestrer de manière à sortir le moins possible de terres, limiter les flux d'engins, de matériaux et de personnes, cela implique une organisation millimétrée.** Les entreprises qui réaliseront les travaux auront également la possibilité de proposer des innovations pour aller encore plus loin ; nous valoriserons l'apport de solutions supplémentaires dans les futures mises en concurrence.

La décarbonation est possible dès lors que tout le monde joue le jeu et fait l'effort. Pour exemple, nous réalisons le pont qui va permettre à la ligne 1 du tramway de rejoindre la Gare Sud de France en passant au-dessus de l'A709. Le projet a été conçu à une époque où la démarche n'était pas encore mise en place, pour autant, en réfléchissant, en sortant du cadre et avec les concours des entreprises, nous avons réussi une réduction de quasi 30% des émissions de CO₂. Grâce à toute une série de dispositions, nous arrivons à minimiser les dépenses énergétiques liées à la construction de l'ouvrage.



Nous sommes capables de faire mieux ; nous sommes aujourd'hui dans une phase où tout reste à mettre au point, mais nous le démontrons tous les jours, la marge d'évolution est importante.

Salvador Nunez,
Directeur Opérationnel



LES PRINCIPAUX ENJEUX

Aménagement de l'échangeur Nord A750-N109 et ses bretelles de raccordement au niveau de la commune de Juvignac.

Réaménagement et requalification de la RM132 actuelle déjà en 2x2 voies. Un viaduc permettant le franchissement de la vallée de la Mosson est en cours de définition dans le secteur de l'Engarran. D'une longueur d'environ 300 m, il permettra de limiter l'emprise sur les terres naturelles et viticoles, l'impact sur la faune liée au cours d'eau et la flore de ses berges. Il répondra également aux enjeux hydrauliques de cette zone inscrite au Plan de Préservation des Risques Inondations (PPRI). Trois bassins multifonctions de protection de la ressource en eau et de préservation de la ressource en eau seront par ailleurs construits de part et d'autre du viaduc.



Illustration non définitive - En cours d'études

Le giratoire Maurice Geneveaux fera l'objet d'importants travaux. Un viaduc d'une centaine de mètres sera réalisé afin de permettre au COM de passer par-dessus les voiries existantes. L'enjeu ici est de marier circulation routière avec réseau des transports en commun ; le secteur accueillera le terminus de la ligne 5 de tramway.



Illustration non définitive - En cours d'études

Aménagement de la RM612 et de la RM132-E2 existantes à 2x2 voies.

Entre les zones commerciales de la Condamine et du Rieucoulon, un ouvrage élargit accueillera un corridor écologique pour la petite faune.



Illustration non définitive - En cours d'études

Dans le secteur de La Condamine, à Saint-Jean-de-Védas, une trémie sera construite. Il s'agit d'une trémie, structure enterrée de 7 à 8 m de profondeur qui permet de limiter l'espace constructible et de réduire l'impact foncier des infrastructures sur les activités économiques existantes dans cette zone commerciale. Ici, le COM d'une longueur d'environ 800 m passera sous les routes existantes.

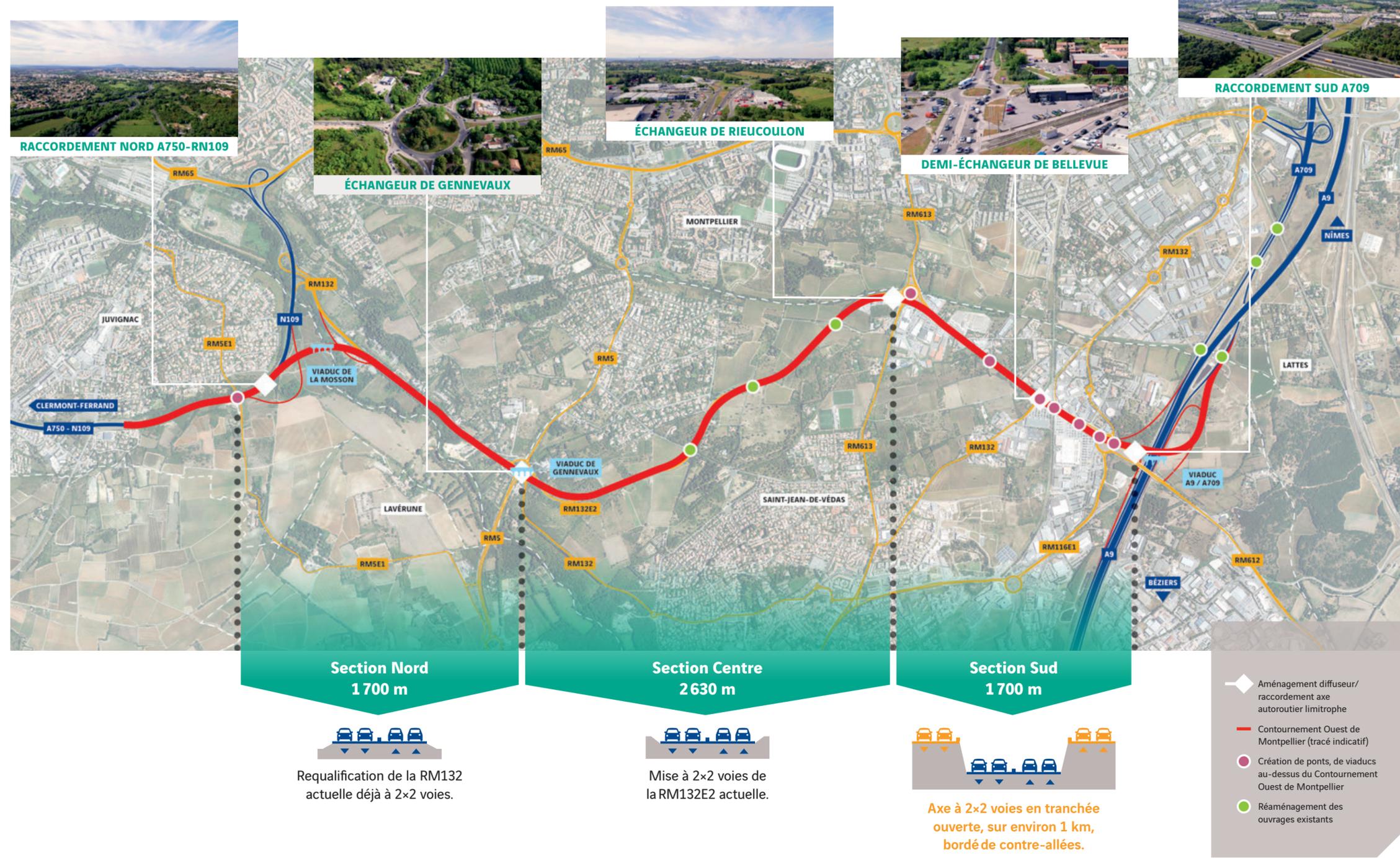


Illustration non définitive - En cours d'études

Création d'un nouvel échangeur et de ses bretelles de raccordement au niveau de l'A709: pour cela un pont sera construit permettant au COM de passer au-dessus de l'autoroute A9/A709.

Des écrans de protection acoustique seront créés afin de réduire les nuisances sonores pour les habitations à proximité.

LE TRACÉ DU PROJET



OBJECTIF : CONCEVOIR UN PROJET LE MOINS ÉMETTEUR DE CO₂ POSSIBLE



VINCI Autoroutes s'engage pour la décarbonation dans **une démarche ambitieuse de réduction de 50% des émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) générés par ses chantiers d'ici à 2030**. Le point de référence étant un chantier réalisé en 2019 de manière « classique et traditionnelle ». Le COM fait partie des premiers projets entièrement imaginés dans cette optique de réduction optimisée.

Sarah CORPARD, Assistante Environnement et Décarbonation chez VINCI Autoroutes et Benoit PAEPEGAEY, Ingénieur en charge du volet environnemental au sein du cabinet d'études INGEROP, nous en précise les contours.

« **Un chantier c'est avant tout un contexte** : des habitants, des zones inondables, des espèces protégées, du patrimoine, des zones agricoles (...). Avant tout, il convient d'analyser en détail notre périmètre d'action, les emprises dans lesquelles nous devons évoluer, les contraintes mais également parfois les opportunités en présence.

En parallèle, nous savons que les **trois postes les plus émissifs d'un chantier sont** :

- **l'acier**, indispensable dans la structure des ponts par exemple,
- **le béton**, nécessaire au coulage des pièces de génie civil,
- **les enrobés**, constituant les chaussées des infrastructures.

Nous sommes en train de collecter avant tout de l'information, de scruter les produits en cours de développement (des substituts de béton ou béton bas

carbone ou encore des aciers produits en partie d'aciers recyclés par exemple); l'univers des matériaux plus vertueux est en plein boom actuellement. Inciter les fabricants à innover en associant les qualités de matériaux plus vertueux avec des notions de performance et de durabilité, c'est **tirer tout le domaine d'activité vers le haut, car proposer de nouveaux produits, c'est apporter de nouvelles solutions aux entreprises pour agir**.

Ensuite, nous réfléchissons par exemple à la taille des ouvrages : une architecture plus simple, plus compacte ou une géométrie des voiries différente permet parfois de réduire la longueur d'un pont et donc de réduire la quantité de matériaux nécessaires et par conséquent son empreinte carbone.

L'optimisation des mouvements de matériaux est également un enjeu majeur. Avec la construction de la trémie d'environ 800m dans le secteur Sud, nous allons disposer d'importants volumes de terres suite aux terrassements. Nous réfléchissons à les stocker à proximité immédiate pour les réutiliser un peu plus loin sur le chantier afin d'éviter le transport vers des sites éloignés.

Lors des études, **chaque section, chaque opération, chaque phase de travail envisagée est analysée au prisme du bilan carbone ; nous le remettons à jour en continu**. Les réflexions vont également avoir un impact sur les modalités elles-mêmes des travaux et l'organisation des futures tâches. C'est une véritable petite révolution dans le secteur ! ».



UNE ÉQUIPE SUR LE TERRAIN POUR VOUS INFORMER

Formée au printemps dernier et mise en place en début d'été, une équipe de trois personnes est désormais opérationnelle dans les différents secteurs concernés par le projet de contournement.

Ces agents de liaison sont la traduction concrète d'une volonté d'informer en proximité.

« *Ma démarche est celle de construire des liens humains. Nous pourrions nous contenter de la mise en place d'un numéro vert et du site internet, mais ce n'est pas ma façon de procéder. Je tiens à ce que les riverains aient des interlocuteurs au quotidien.* »

Salvador Nunez,
Directeur Opérationnel

Aller à la rencontre des riverains, informer, recueillir les questions et faire remonter les incertitudes ou les demandes de précisions. L'objectif est avant tout de créer un véritable lien entre les habitants de l'Ouest, à proximité plus ou moins directe du futur chantier et la Direction d'Opérations en charge du projet, afin de clarifier tout ce qui est nécessaire et se tenir à disposition des habitants.

Ils sont joignables du lundi au vendredi, entre 8h et 18h :

Josiane BARTHOD
SECTEUR :
MONTPELLIER/SAINT-JEAN-DE-VÉDAS
Tél. : 06 47 61 45 69
josiane.barthod-ext@vinci-autoroutes.com

Farès CHENANE
SECTEUR :
SAINT-JEAN-DE-VÉDAS/MONTPELLIER SUD
Tél. : 07 85 80 74 40
fares.chenane-ext@vinci-autoroutes.com

Clément MOURE
SECTEUR :
JUVIGNAC/MONTPELLIER NORD
Tél. : 06 71 78 73 72
clement.moure-ext@vinci-autoroutes.com

UN PROJET PLEBISCITÉ PAR LA POPULATION

Pour la deuxième année consécutive, une enquête menée par l'IFOP a évalué la perception des habitants du secteur Ouest au sujet du projet de Contournement Ouest de Montpellier.

L'enquête a été réalisée par téléphone du 4 au 19 septembre 2023, auprès d'un échantillon de 808 personnes représentatif de la population des communes de Montpellier, Juvignac, Saint-Jean-de-Védas, Grabels, Cournonsec, Cournonterral, Pignan, Saussan, Fabrègues, Saint-Georges-d'Orques, Villeneuve-lès-Maguelone, Lattes, Aniane, Clermont-l'Hérault, Gignac et Saint-André-de-Sangonis.

86%
des sondés
se DÉCLARENT
favorables au COM



90%
des habitants
interrogés
pensent que
« c'est utile »



80%
pensent que cela
va permettre
de développer
l'intermodalité



PREMIÈRES RENCONTRES RICHES EN ÉCHANGES

Depuis quelques semaines, une série de réunions d'informations a débuté. Le but ? Aller à la rencontre des élus, des riverains, des chefs d'entreprises afin d'informer sur l'état d'avancement du projet du COM.

Première session, à la CCI Hérault, le 18 septembre dernier. Devant un public de 90 chefs d'entreprises, Salvador Nunez présente les contours du projet après une introduction d'André Deljarry, Président de la CCI Hérault qui précise : « *La question des mobilités est un sujet majeur. Avec ce COM, nous sommes sur une nouvelle étape ; ce contournement est une nécessité pour désengorger les axes saturés à l'Ouest, nous sommes convaincus qu'il faut le faire. Ce sera un atout pour le territoire.* ».

C'est ensuite 3 autres sessions qui se sont tenues le 4 octobre. Tout d'abord avec les représentants des 3 communes directement concernées, puis d'associations de quartiers et enfin avec des riverains professionnels.



« Ces réunions me semblent indispensables. Nous débutons et sommes dans l'optique d'en faire régulièrement, en fonction et au fur et à mesure des avancées, afin de tenir informées les personnes les plus directement concernées par le projet. » indique Salvador Nunez, Directeur Opérationnel.

Ces réunions ont été l'occasion, par exemple, pour les élus présents de rencontrer les agents de liaison en charge d'informer la population et de partager avec eux sur les principales interrogations recueillies auprès des habitants.

« *En matière de mobilités du quotidien, les politiques sont efficaces lorsqu'elles sont multimodales. Le COM sera un élément qui, associé aux autres solutions de mobilités et notamment le développement de l'offre de transports en commun, permettra d'améliorer globalement la situation.* »



Jean-Luc Savy, maire de Juvignac, souligne « que chacun doit faire sa part en matière d'information sur le COM » avant de préciser qu'il est clairement favorable au COM, tout comme François Rio, maire de Saint-Jean-de-Védas, qui l'estime « indispensable ».

Les discussions s'enchaînent sur des problématiques et questionnements variés : emprises foncières, qualité de l'air, éclairage, vitesse, fonctionnement et interfaces avec les projets de transports en commun, modalités des travaux, parcelles de compensation... Salvador Nunez précise que le projet avance mais que toutes les solutions et réponses ne sont pas connues aujourd'hui, en raison des études encore en cours ; qui vont se poursuivre jusqu'en 2025.



La géométrie, par exemple, n'est pas encore précisément arrêtée partout. Il insiste, « nous sommes dans une délégation de service public ; essayer de bien faire est la seule chose que nous avons en tête. Nous agissons pour le compte de l'État et pour l'intérêt général, mais pour autant je me préoccupe de chacun ».

L'un des plus importants défis sera de réaliser les travaux sans provoquer de congestions supplémentaires afin de ne pas aggraver la situation actuelle du trafic déjà fortement encombré, pour cela Salvador Nunez projette « de découper de manière la plus intelligente possible les différentes phases de travaux ».

LE POINT SUR LES IDÉES REÇUES

L'État a fait machine arrière en refusant les modalités de financement !



La convention, dans laquelle l'État mandate VINCI Autoroutes, n'est pas annulée et le projet n'est pas remis en cause, contrairement à ce qui a pu parfois être relayé. Un nouveau mode de calcul pour le financement du projet est en cours de définition avec les services de l'État afin d'ajuster les modalités administratives.

On peut aujourd'hui construire autrement



Dans l'usage d'une voie express que nous tout comme dans son aménagement, décarboner le plus possible est un enjeu majeur. Il existe désormais de nouvelles solutions pour réduire l'empreinte carbone des infrastructures : choix de matériaux plus vertueux, structures plus compactes, modalités repensées. C'est tout le secteur des travaux publics qui innove.

Les travaux devraient débuter début 2026 !



Le projet avance conformément à la Déclaration d'Utilité Publique. Les études sont en cours afin de définir tous les détails. VINCI Autoroutes travaille en étroite collaboration avec les services de l'État et les collectivités notamment concernant le volet comodalité sur l'interconnexion entre le COM et les transports en commun.

On crée une nouvelle autoroute !



Le Contournement Ouest de Montpellier consiste à réaménager un axe existant ; il ne disposera pas du statut autoroutier. Il s'agira d'une voie express à 2x2 voies. L'usage en sera gratuit.

Réaménager l'existant, c'est l'occasion d'imaginer des usages différents



Trafic de transit et accès au centre-ville de Montpellier séparés, intermodalité avec les transports en commun, intégration des modes de mobilités actives (piétons, vélos...); au-delà d'un réaménagement en voie express, le COM permettra une refonte globale des mobilités à l'Ouest.



RETROUVEZ LES DÉTAILS
DU PROJET SUR

contournement-ouestmontpellier.fr

