



Contournement Ouest Montpellier

UNE NOUVELLE CONNEXION
POUR DES TRAJETS SIMPLIFIÉS

ÉCHANGEUR A750

CONCERTATION

19 SEPTEMBRE > 30 OCTOBRE 2016

www.contournement-ouest-montpellier.fr

Informez-vous et donnez votre avis

ÉCHANGEUR A709



PRÉFECTURE
DE RÉGION
LANGUEDOC
ROUSSILLON
MIDI-PYRÉNÉES



CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER : UN MAILLON ESSENTIEL DU RÉSEAU ROUTIER



LE TEMPS LONG DES PROJETS ROUTIERS

Le projet de Contournement Ouest de Montpellier possède une longue histoire.

Les premiers débats remontent à 1995, simultanément au projet de déplacement de l'A9 auquel il est très lié.

Il a été soumis à deux phases de concertation en 2004 et 2006, permettant de choisir le tracé, puis retardé par les délais de mise en œuvre du déplacement de l'A9.

Il a été relancé en 2014 avec une inscription de 25 M€ au contrat de plan Etat-Région 2015/2020 qui permettront de réaliser les études, les acquisitions foncières et les premiers travaux.

Pour accéder ou contourner de façon performante l'agglomération montpelliéraine, la création d'un contournement urbain complet autour de Montpellier est indispensable.

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 sera livrée en 2017, et permettra 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 Contournement Ouest de Montpellier (COM) vient boucler ce dispositif d'aménagement et constitue la pièce maîtresse du système de désengorgement des voies à l'ouest.

Essentiel pour réduire les encombrements dans tout l'ouest montpelliérain, le projet du Contournement Ouest de Montpellier est porté par l'État et les collectivités partenaires.

Une concertation est ouverte du 19 septembre au 30 octobre 2016. Votre avis sur le projet est important.



Le raccordement sud du Contournement Ouest de Montpellier se fera sur un terrain réservé à l'avance dans le cadre des travaux actuels de déplacement de l'A9.

UNE NOUVELLE CONNEXION POUR DES TRAJETS SIMPLIFIÉS

LE CONSTAT :

UN ACCÈS À MONTPELLIER ET À L'AUTOROUTE A9 SATURÉ À L'OUEST

→ 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 l'agglomération. Seule l'A9, future A709, joue ce rôle au sud et la RD65 au nord. Les liaisons nord-sud sont insuffisantes à l'est et à l'ouest. À l'ouest, deux axes quotidiennement saturés toute l'année, les avenues de la Liberté et du Colonel Pavelet, assurent partiellement cette fonction.

Devant les congestions rencontrées, les automobilistes ont tendance à emprunter des itinéraires de substitution, par la voirie locale, perturbant ainsi le fonctionnement des zones urbanisées.



Congestion sur l'A750 à l'approche de l'échangeur avec la RD65 à l'heure de pointe du matin.

FLUIDIFIER LES TRAFICS SUR LES VOIRIES URBAINES



L'échangeur de la Mosson (A750/RD132) fait partie d'un système complexe d'échanges qui englobe la RD65 (Contournement Nord de Montpellier) l'avenue de la Liberté et la rue des Grèzes.

Entre l'échangeur de la Mosson et le giratoire de Rieucoulon, le trafic par jour moyen de semaine est de l'ordre de 19 000 à 25 000 véhicules par jour. Entre ce même giratoire et le carrefour du Mas de Grille qui se trouve plus au sud, le trafic double quasiment avec 37 000 véhicules.

Les trafics attendus sur le contournement sont importants entre le double et le triple des trafics actuels, en tenant compte des évolutions du territoire en matière d'urbanisme et de mobilités.

La réalisation du Contournement Ouest de Montpellier permettra de fluidifier considérablement le tracé Nord/Sud congestionné actuellement. Effet positif du projet, la circulation va être fluidifiée sur les pénétrantes de Montpellier, grâce au traitement des principales intersections.

4 OBJECTIFS

- > 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 péri-urbains 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.

DES BÉNÉFICES POUR TOUS LES MODES DE DÉPLACEMENTS

UNE MEILLEURE CONNEXION DE L'OUEST DE L'AGGLOMÉRATION AUX TRANSPORTS EN COMMUN

→ Montpellier Méditerranée Métropole possède une offre de transport riche : 4 lignes de tramway en service, 36 lignes de bus, 51 vélostations, 9 P + Tram, 22 stations d'autopartage et des connexions avec les bus départementaux, les trains régionaux et nationaux. Le projet valorise les accès aux P + Tram Juvignac et Mosson au nord et Saint Jean de Védas et Sabines au sud. Selon le schéma multimodal des déplacements de Montpellier Méditerranée Métropole, l'offre de lignes Transports en Commun en Site propre, de Parcs-Relais et de pôles d'échanges multimodaux devrait s'enrichir dans les prochaines années.



Le passage à niveau actuel qui perturbe le fonctionnement de la ligne 2 du tramway et la circulation sur la route de Sète sera supprimé. Le Contournement Ouest de Montpellier passera sous le tramway.

UNE LARGE PLACE POUR LES MODES ACTIFS

Dans le projet, des aménagements dénivelés vont permettre à tous les usagers de ne pas couper les voies du contournement pour le traverser. Ce sera notamment le cas pour la ligne 2 de tramway existante ou d'autres lignes futures de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP). Mais cela concernera aussi les vélos, les piétons, ou les dessertes locales en voiture.

De plus, autour du projet, une large place est faite pour les modes actifs. Ainsi, les pistes cyclables existantes seront rétablies et le dispositif en faveur des modes actifs pourra être complété sur le secteur.



Le Contournement Ouest de Montpellier va participer à enrichir ce paysage multimodal.



Carrefour Geneveaux : un Parc Relais est prévu par Montpellier Méditerranée Métropole à proximité.

UNE ROUTE EN HARMONIE AVEC SON ENVIRONNEMENT



Les berges de la Mosson constituent une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique.

LE RESPECT DU CYCLE DE L'EAU

→ Le Contournement Ouest de Montpellier traverse une zone inondable formée par le lit de la Mosson et celui de son affluent le Rieu Coulon. Le projet prévoit une transparence hydraulique, permettant de ne pas perturber les écoulements existants et ne pas aggraver le risque d'inondation.

Ce dispositif, encadré par la réglementation en vigueur, est voué à mettre la voie hors d'eau, y compris dans l'hypothèse d'une crue centennale.

Parallèlement, de nombreux bassins d'orages seront aménagés ou remis aux normes, vers lesquels transiteront les eaux de ruissellement de la plate-forme et des bretelles.



UNE REQUALIFICATION ENVIRONNEMENTALE, CÔTÉ EAU

L'effet positif du projet est particulièrement significatif en matière de préservation des cours d'eau et des nappes phréatiques : reprise du réseau d'assainissement, création de bassins de confinement des pollutions accidentelles, traitement des eaux avant rejet en milieu naturel... Autant de mesures qui viendront protéger le périmètre rapproché des captages en eau potable et requalifier un dispositif aujourd'hui imparfait.

Par ailleurs, l'aménagement écologique des bassins de traitement et de rétention d'eau rend possible la vie des amphibiens et de la microfaune, contribuant au maintien d'une biodiversité déjà riche et qui vaut aux berges de la Mosson d'être classée comme Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF).

PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

UNE ROUTE À 2X2 VOIES ET 5 POINTS D'ÉCHANGES

→ Le projet consiste en un aménagement sur place de 3 sections de routes départementales :

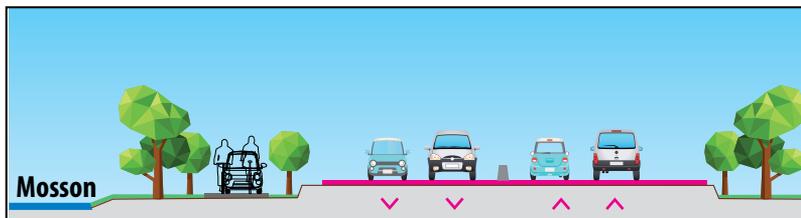
- > la RD132 actuellement à 2x2 voies, sur une longueur de 1 700 m,
- > la RD132E2, élargie à 2x2 voies avec rectifications en plan et profils en long, sur une longueur de 2 630 m,
- > la RD612, élargie à 2x2 voies + voies de desserte latérales, sur une longueur de 1 700 m.

La longueur totale du projet est de 6 km environ sans tenir compte des bretelles de raccordement des deux échangeurs au nord (avec l'A750) et au sud (avec l'A709).

De façon générale, sur la partie centrale, le Contournement Ouest de Montpellier est prévu en 2x2 voies avec des carrefours dénivelés, sans accès directs des riverains.

De l'échangeur de la Mosson au carrefour Geneveaux

Depuis le Nord, jusqu'au carrefour de Geneveaux le tracé longe la Mosson et est globalement au niveau du sol, en léger remblais.



Du carrefour Geneveaux à Rieucoulon

La route est en déblais et s'enfonce légèrement par rapport au terrain naturel.



De Rieucoulon à l'A709

Poursuivant vers le sud, le Contournement Ouest de Montpellier passe en tranchée, pour franchir la butte de Bellevue.

Des contre-allées (à 2 voies en sens unique) assurent les échanges locaux. Des couvertures ponctuelles permettent le franchissement par les voies ou le tramway.

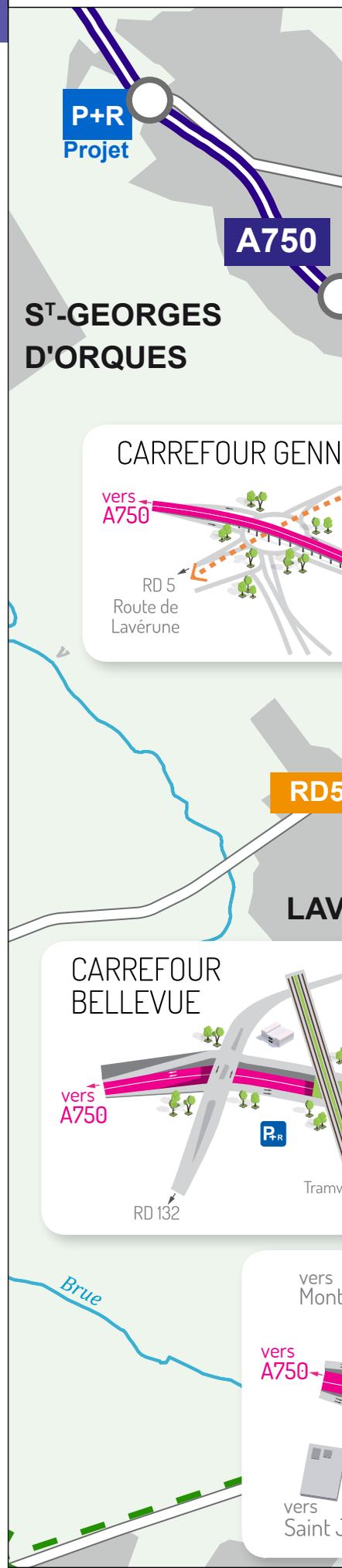


LÉGENDE

 Projet de contournement ouest
2x2 voies - aménagement
sur place sur les RD existantes



Carrefour dénivelé à créer



UNE VRAIE RÉPONSE AUX ENJEUX DU TERRITOIRE

Le choix de ces aménagements répond bien aux objectifs et enjeux du territoire :

- > La 2x2 voies homogénéisée sur l'ensemble du tronçon, contribue à fluidifier le trafic et à améliorer la perception de la voie.
- > Les échangeurs dénivelés permettent de ne pas couper les voies traversantes, concourant également à la fluidité du trafic.
- > Les centres urbains sont décongestionnés grâce au rétablissement des voiries secondaires, rendues à leur usage premier.
- > Les dessertes vers le réseau multimodal sont rendues plus accessibles, favorisant les modes alternatifs vers le centre-ville.
- > La sécurisation des circulations favorise également les modes actifs.
- > Les dessertes vers les zones commerciales sont maintenues, ne nuisant pas à leur développement économique.

Entre 60 000 et 90 000 véhicules par jour à l'horizon 2032.

PROCHAINES ÉTAPES

2016

Le temps de la concertation

2017

La poursuite des études

2018

Les enquêtes publiques

2019

La préparation des travaux

2020

Travaux par phase et mise en service progressive et au-delà



COÛT PRÉVISIONNEL **230 M€**

Financement
2015/2020

25 M€

Répartition

→ Etat

11 M€

→ Collectivités territoriales

14 M€

RACCORDEMENT NORD : 3 VARIANTES DE LIAISON AVEC L'A750

LE CONSTAT

→ La RD132 dont l'aménagement se fera sur place dans le cadre de la réalisation du Contournement Ouest de Montpellier est déjà à 2x2 voies. Elle est raccordée à l'A750 par un échangeur dit trompette qui permet tous les mouvements appelé échangeur de la Mosson.

Cet échangeur est inclus dans un système beaucoup plus complexe intégrant aussi la RD65 qui constitue d'un côté le contournement Nord et de l'autre l'avenue de la Liberté.

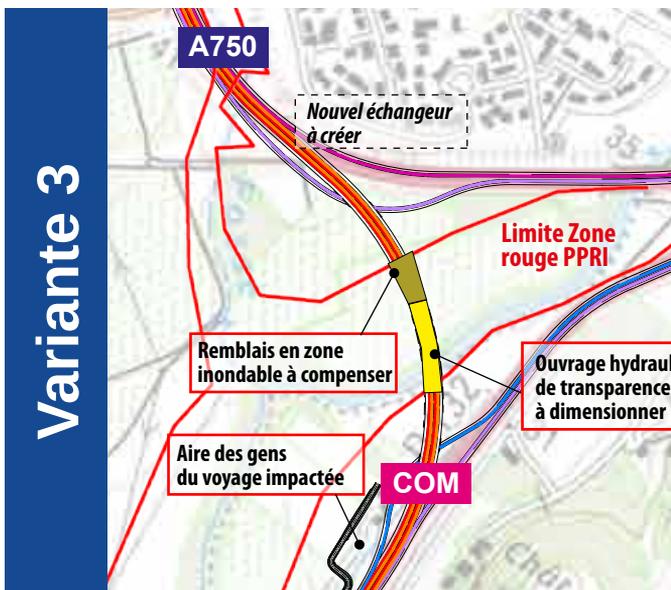
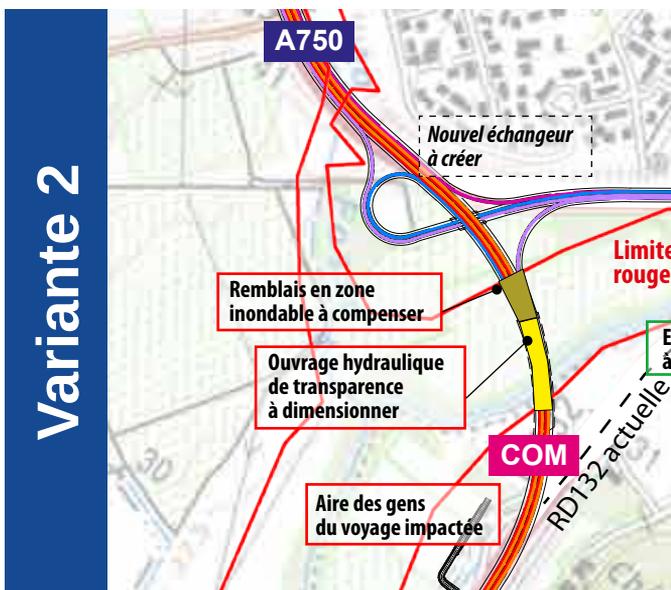
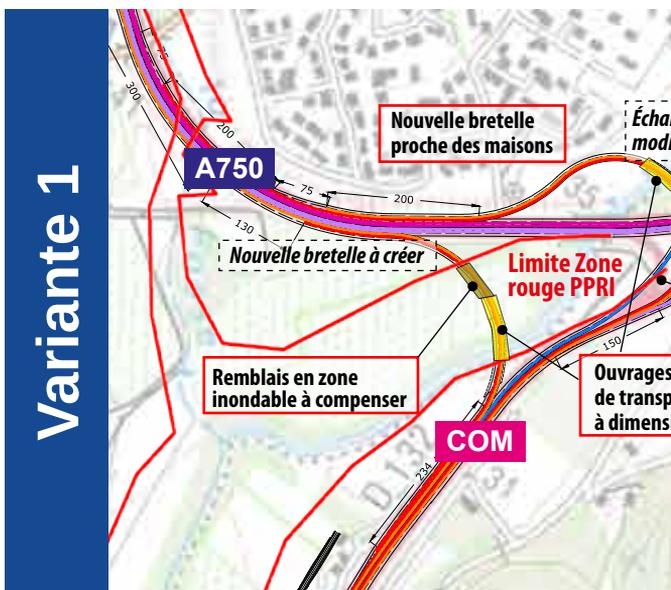
LES EFFETS ATTENDUS

Une large partie (plus de 25 %) du trafic qui emprunte aujourd'hui l'avenue de la Liberté utilisera la nouvelle infrastructure. L'aménagement de l'échangeur entre l'A750 et le Contournement Ouest de Montpellier doit être envisagé pour absorber l'augmentation du trafic attendu.

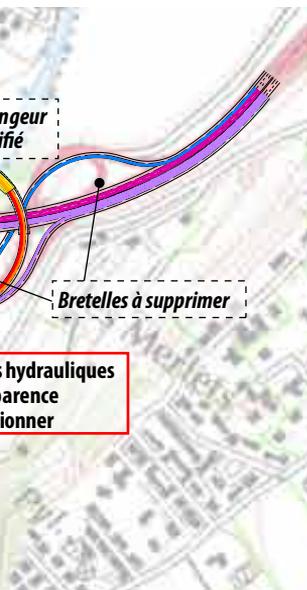
L'optimisation de l'échangeur tel qu'il existe aujourd'hui a été étudiée, mais elle ne peut être retenue car elle ne répond pas aux besoins pour les trafics futurs et n'est pas conforme aux règles de sécurité routière malgré des travaux significatifs d'élargissement des ouvrages existants (ponts sur la Mosson).

TROIS FAMILLES DE SOLUTION

- > Une modification de l'échangeur existant en « échangeur boutonnière »
- > Un déplacement de l'échangeur de 300 mètres vers l'ouest
- > Un dédoublement de l'échangeur



RACCORDEMENT SUD : 3 FONCTIONNALITÉS PRIM



élément plutôt favorable

élément plutôt défavorable

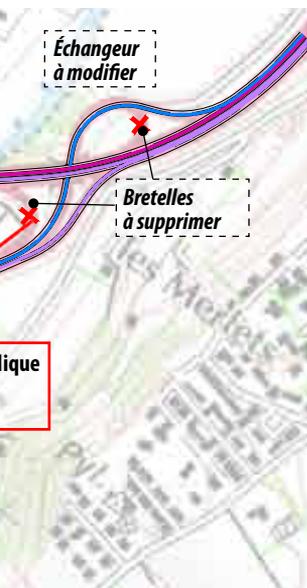
L'ÉCHANGEUR BOUTONNIÈRE

Une solution efficace en termes de circulation et trafics mais lourde d'impacts sur l'environnement.



LE DÉPLACEMENT DE L'ÉCHANGEUR

Une solution efficace qui peut être réalisée de manière différée et hors circulation pour l'essentiel. Un fort impact hydraulique et l'ancienne emprise routière à reconvertir.



LE DÉDOUBLEMENT DE L'ÉCHANGEUR

Une solution hybride qui répartit les flux de circulation. Un impact hydraulique fort.

TROIS FONCTIONNALITÉS PRINCIPALES

→ Plusieurs fonctionnalités peuvent être assurées selon le nombre et l'orientation des bretelles qui seront aménagées.

- > **Fonctionnalité 1 (trafic prépondérant):**
Raccorder le Contournement Ouest de Montpellier à l'A709 Est (direction Nîmes)
- > **Fonctionnalité 2:**
Raccorder le Contournement Ouest de Montpellier à l'A709 Ouest (direction Béziers)
- > **Fonctionnalité 3:**
Raccorder la route de Sète à l'A709 Est (direction Nîmes)

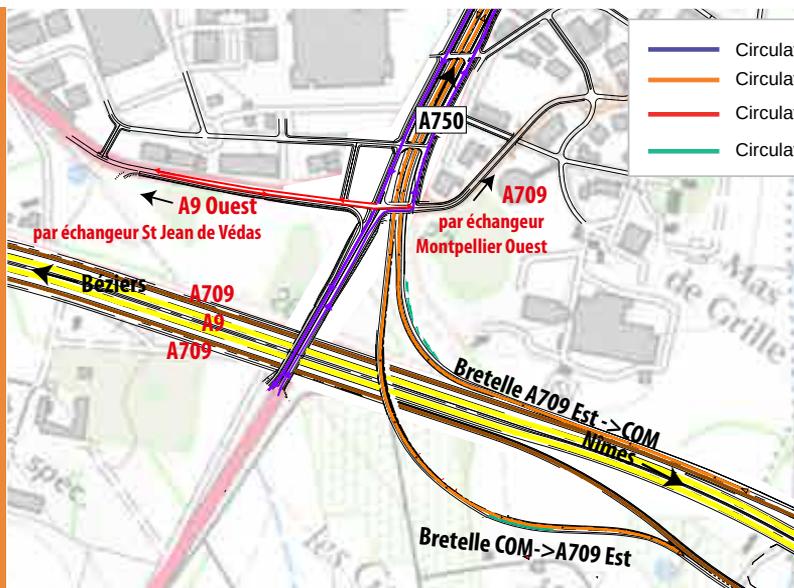
Ces fonctionnalités sont complémentaires. Leur réalisation peut, éventuellement, être étalée dans le temps.

Outre la question du coût de réalisation des diverses options, l'impact sur la circulation sur les voies secondaires est plus ou moins favorable.

Un des objectifs du Contournement Ouest de Montpellier étant de décharger la circulation sur les autres voies, aucune de ces fonctionnalités n'est à écarter.



Option 1

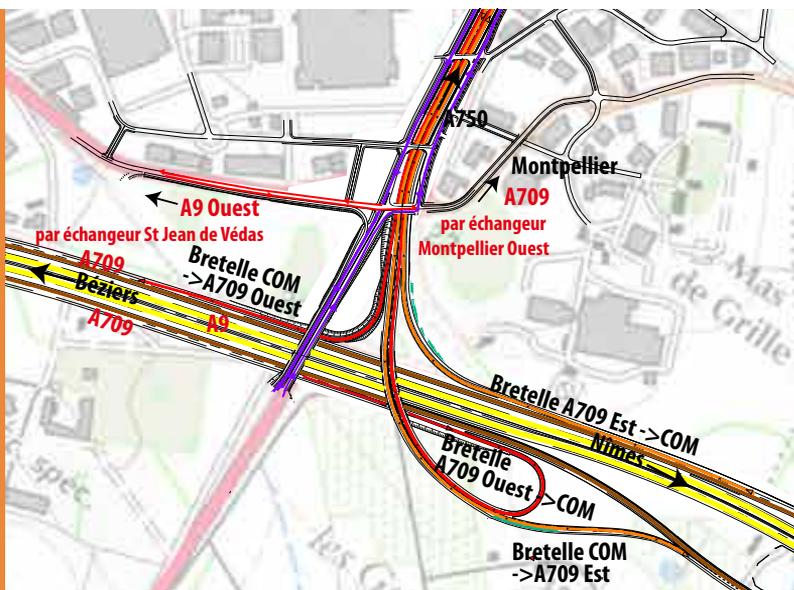


FONCTIONNALITÉ 1 SEULE

→ 2 BRETelles

La première fonctionnalité permet de relier directement le Contournement Ouest de Montpellier à l'A709 Est - direction Nîmes.

Option 2

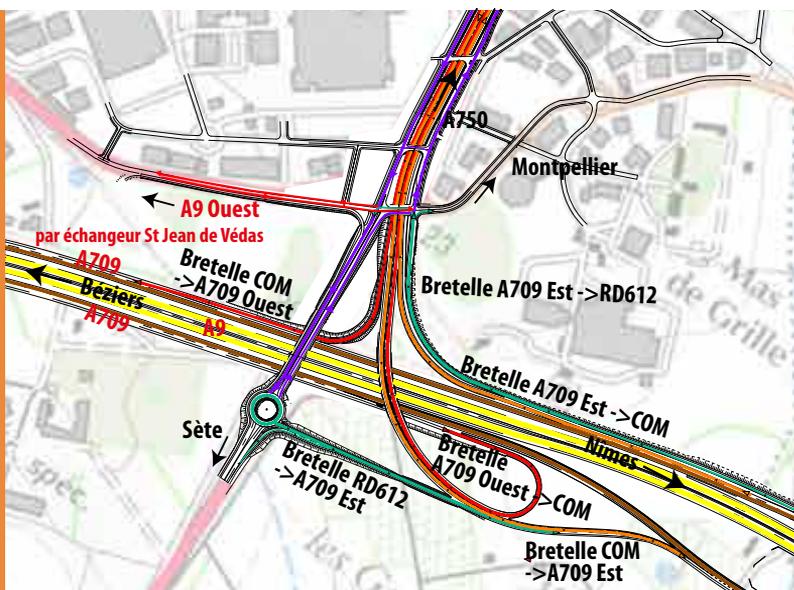


FONCTIONNALITÉS 1 + 2

→ 4 BRETelles

L'ajout de 2 bretelles vers l'A709 Ouest - direction Béziers - complète l'échangeur entre le Contournement Ouest de Montpellier et l'autoroute.

Option 3



FONCTIONNALITÉS 1 + 2 + 3

→ 6 BRETelles

La troisième fonctionnalité permet de relier directement la route de Sète à l'A709 Est - direction Nîmes.



CONCERTATION

MODE D'EMPLOI

EXPRIMEZ-VOUS SUR LE PROJET

Du 19 septembre au 30 octobre 2016, la concertation sur l'aménagement du Contournement Ouest de Montpellier est ouverte. À ce stade, les études de projet et les solutions techniques ne sont pas figées.

N'hésitez pas à donner votre avis sur le programme et les objectifs, à exprimer vos attentes et vos remarques. À l'issue de cette phase de concertation et des choix réalisés, les études seront affinées. Le projet vous sera à nouveau soumis dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique prévue en 2018.

C'est pourquoi votre avis, dès maintenant, a toute son importance.

RÉUNIONS PUBLIQUES

SAINT JEAN DE VÉDAS

MARDI 27 SEPTEMBRE

Salle des Granges à 18h30
Place du Puits de Gaud

JUVIGNAC

MARDI 4 OCTOBRE

Mairie, Salle des Mariages à 18h30
997, les Allées de l'Europe

MONTPELLIER

JEUDI 13 OCTOBRE

Salle Fernand Pelloutier à 18h30
Place Zeus

S'INFORMER ET DONNER SON AVIS

DOSSIERS ET REGISTRES DE CONCERTATION

- > Mairie de Juvignac
- > Mairie de Saint Jean de Védas
- > Mairie de Montpellier
- > Hôtel de Montpellier Méditerranée Métropole
- > Hôtel du Conseil départemental de l'Hérault, à Montpellier,
- > Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) du Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées

CONTACT

- > **Formulaire d'expression sur le site :**
www.contournement-ouest-montpellier.fr
- > **Mail :**
concertation@contournement-ouest-montpellier.fr
- > **Courrier postal :**
Concertation Contournement Ouest de Montpellier,
DREAL Languedoc-Roussillon Midi-Pyrénées,
Direction Transports,
520 allée Henri II de Montmorency,
34.064 Montpellier Cedex 2

Projet, expositions, modalités de concertation, actualités...

www.contournement-ouest-montpellier.fr

Informez-vous et donnez votre avis