

LE COM & VOUS

JUVIGNAC
CONTOURNEMENT
OUEST DE MONTPELLIER
SAINT-JEAN
DE-VEDAS

NOVEMBRE
2024

N° 4

UN PROJET INDISPENSABLE AU SERVICE DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN DANS L'OUEST MONTPELLIÉRAIN

Dans ce secteur fortement urbanisé, les congestions sont récurrentes. Maillon nécessaire et essentiel, le COM, c'est :

- ➔ Un projet d'Utilité Publique, décidé par l'État et soutenu par les collectivités locales.
- ➔ Le réaménagement à 2x2 voies de l'axe existant d'environ 6 km entre Saint-Jean-de-Védas et Juvignac.
- ➔ Une voie complémentaire réservée pour la circulation des transports en commun et des interfaces avec les lignes de tramway et de bus.

OBJECTIFS

+ de fluidité.

- de pollution sur les itinéraires de transit actuels.

Un accès à de nouvelles solutions de mobilités décarbonées.

Une réduction des nuisances et une amélioration du cadre de vie dans les quartiers ouest de Montpellier, de Juvignac et de Saint-Jean-de-Védas.



TOUT SAVOIR
SUR LE PROJET

contournement-ouestmontpellier.fr

édito



Salvador NUNEZ

Directeur opérationnel en charge du projet de Contournement Ouest de Montpellier

Une étape importante du projet a été franchie en début d'été avec l'avis favorable rendu par le commissaire-enquêteur concernant l'enquête parcellaire. La procédure suit son cours, tout en continuant les discussions en parallèle avec l'ensemble des propriétaires concernés pour parvenir à un accord à l'amiable. Cette option sera privilégiée jusqu'au bout, et les échanges restent entièrement ouverts.

Les déviations de réseaux d'électricité, de gaz, de télécoms ou encore d'eaux ont commencé dans différents secteurs pour avancer ce qui peut l'être, tandis que les études poursuivent leur progression.

La prochaine étape réglementaire est la demande d'autorisation environnementale, phase dans laquelle nous nous trouvons actuellement.

Nous avons prévu de lancer l'enquête environnementale d'ici la fin de l'année 2024, mais nous faisons face à des imprévus. De trop nombreuses préemptions retardent les acquisitions foncières nécessaires pour les compensations réglementaires.

Nous avançons pour trouver des solutions, que ce soit dans le secteur proche du périmètre du projet ou à quelques kilomètres de celui-ci.

Cette étape se poursuit donc, avec certes, un peu de retard mais sans pour autant altérer l'objectif final d'une livraison pour 2030.

L'hypothèse d'un début des travaux fin 2025, du fait des retards intermédiaires constatés, semble pour l'heure remise en cause et décalée au premier semestre 2026. Pour autant, étant donné que trois ans environ seront nécessaires au chantier, nous restons encore largement dans les clous.

Monsieur le préfet de l'Hérault, représentant l'État, s'assure régulièrement de la bonne avancée du projet ; les réunions qu'il pilote avec ses services et l'ensemble des parties prenantes et représentants des collectivités se poursuivent en lien étroit.

Nous travaillons au quotidien avec rigueur et implication pour aboutir dans les meilleurs délais. Notre mobilisation est à la hauteur des enjeux : apporter des solutions concrètes pour les mobilités à l'ouest de la métropole montpelliéraine.

Les dernières actualités du projet Enquête parcellaire : un avis favorable du commissaire enquêteur

L'enquête parcellaire vise à déterminer de manière formelle les parcelles et les propriétés directement concernées par le projet ; c'est l'une des étapes réglementaires obligatoires dans le cadre d'un projet déclaré d'Utilité Publique.

L'enquête publique s'est déroulée du 15 avril au 2 mai dernier ; elle a été menée par un commissaire enquêteur désigné par arrêté préfectoral. À l'issue de cette phase d'échanges avec les locataires, les propriétaires, les usagers et exploitants, un rapport a été rédigé rendant un avis favorable au détail des parcelles et propriétés identifiées pour les besoins du projet et nécessaires à sa réalisation.

Il est à noter que les avancées dans la définition du projet avaient permis de réduire de manière conséquente les emprises par

rapport au périmètre initial, préalablement annoncé dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique. Ainsi, deux tiers de la surface nécessaire au projet sont situés sur le domaine public.

Cet avis favorable sert de base à la rédaction de l'arrêté de cessibilité nécessaire ensuite pour les éventuelles procédures d'expropriation ; cet arrêté intervient sur décision du Préfet.

Les acquisitions des surfaces nécessaires au futur chantier ont débuté ; il s'agit d'échanges au cas par cas. Dans le cas où un accord amiable n'aurait pas été trouvé avec certains propriétaires, c'est alors le juge de l'expropriation qui fixera le détail des indemnités. « La procédure suit son cours, pour autant, la voie de l'amiable reste possible jusqu'au bout », précise Valéry Engelhard, responsable foncier.



Julie FRÊCHE,

Vice-Présidente de Montpellier Méditerranée Métropole, Déléguée aux Transports

« Il existe plusieurs enjeux à l'ouest : c'est tout d'abord d'apporter des solutions aux habitants pour décongestionner la circulation, apaiser les villes et villages et supprimer la circulation de transit dans des lieux où elle n'a rien à y faire. Je pense notamment à la traversée de Saint-Jean-de-Védas, de Juvignac et aux milliers d'habitants qui habitent dans les quartiers qui longent l'avenue de la Liberté où il y a, chaque jour, 44 000 véhicules.

« Il s'agit d'inscrire le COM dans un système multimodal.

La COM participera à la réduction de la pollution et des nuisances liées au bruit pour toutes ces populations qui, aujourd'hui, vivent à proximité de ces axes qui ne sont absolument pas calibrés pour accueillir un tel niveau de circulation.

Il s'agit d'inscrire le COM dans un système multimodal : le COM reliera le parking relais de La Mosson,

où il y a la ligne 1 et la ligne 3 de tramway, la ligne 5 avec le parking relais à Gennevieux et la ligne 2 au parking relais à Sabines. Il y aura également des voies réservées pour les futurs bus et cars à haut niveau de service sur l'intégralité du linéaire, ce qui permettra d'avoir une alternative à la voiture individuelle

et d'avoir accès à une mobilité décarbonée, assurant un temps de trajet beaucoup plus efficace et performant qu'aujourd'hui. Le COM permettra de relier, dans le cadre du Service Express Régional Métropolitain, le bassin de Clermont-l'Hérault à la gare Sud de France.

La Métropole de Montpellier, évidemment, soutient pleinement la réalisation du COM. Je salue le travail des équipes aussi bien chez ASF qu'à la métropole de Montpellier et à la TaM, parce que les interfaces sont nombreuses ; le dialogue est continu et extrêmement constructif.

Retrouvez l'interview de Julie FRÊCHE en scannant ce QR code.



André DELJARRY,

Président de la CCI Hérault, 1^{er} Vice-Président de la CCI Occitanie

« Le Contournement Ouest de Montpellier est un sujet important et indispensable pour notre territoire. La question de la mobilité est majeure pour nos entreprises et les congestions actuelles sont contre-productives. Il faut donc penser nos déplacements à l'échelle de toute l'aire urbaine.

« Une véritable rocade autour de Montpellier, digne de la 7^e ville de France.

Ce nouvel axe routier sera mieux dimensionné et davantage adapté aux besoins de mobilité actuels, tout en intégrant les connexions avec les transports en commun. Il s'agira de bénéficier d'un

boulevard urbain autour de Montpellier, digne de la 7^e ville de France. Chaque année, quelque 8 000 nouveaux habitants arrivent sur la métropole ; ce sont également 10 000 entreprises qui se créent. Ces atouts pour le territoire doivent nécessairement s'accompagner d'infrastructures adaptées ; il en va de la qualité de vie, du bien-vivre de nos entreprises et de nos salariés.

Avec ASF, nous entretenons une relation d'échange permanente et de grande transparence. »

Retrouvez l'interview d'André DELJARRY en scannant ce QR code.



ILS PARLENT DU COM



Jean-François SOTO,

Maire de Gignac, Président de la Communauté de communes Vallée de l'Hérault, Conseiller départemental

« La métropole montpelliéraine est en train de prendre un essor important. Par effet ricochet, les autres territoires en bénéficient. La Vallée de l'Hérault, c'est 43 000 habitants bientôt et c'est à peu près 1 000 nouveaux habitants par an.

Ce COM est indispensable pour les 50 000 véhicules qui nous traversent. Il faut absolument fluidifier les accès pour que les choses soient plus apaisées. Cela vient compléter l'offre avec le Pôle d'Échange Multimodal que nous avons installé sur Gignac. Cette commande de l'État est une avancée territoriale indispensable.

« Cette commande de l'État est une avancée territoriale indispensable.

De notre point de vue, cela a beaucoup tardé. Je comprends les difficultés et il est normal que nous ayons un débat d'idées sur les équilibres environnementaux et les conséquences, mais cette avancée sera un bien pour les générations futures.

La question fondamentale du lien, ce n'est pas que des trajets, c'est aussi le lien entre les hommes et les activités. »

Retrouvez l'interview de Jean-François SOTO en scannant ce QR code.



Sondage 2024 : un projet particulièrement attendu et une large majorité d'opinions favorables

Depuis 2022, une enquête menée par l'IFOP annuellement permet de connaître la perception des habitants du secteur Ouest au sujet du projet du COM.

87% des sondés se DÉCLARENT favorables au COM
+ 4 points par rapport à 2022

92% des habitants interrogés pensent que « c'est utile »
+ 2 points par rapport à 2023

+ de 9 habitants sur 10 de la métropole montpelliéraine estiment que « le COM est une bonne chose » (92 %)
+ 4 points par rapport à 2022

89% estiment que c'est « NÉCESSAIRE »
+ 2 points par rapport à 2023

70% souhaitent une mise en service dans moins de 5 ans traduisant ainsi une certaine impatience

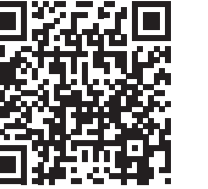
Enquête réalisée par téléphone du 16 au 26 septembre 2024, auprès d'un échantillon de 809 personnes représentatif des communes de Montpellier, Juvignac, Saint-Jean-de-Védas, Aniane, Clermont-l'Hérault, Courmonsec, Courmonterral, Fabrègues, Gignac, Grabels, Lattes, Lavérune, Pignan, Saint-André-de-Sangonis, Saint-Georges-d'Orques, Saussan et Villeneuve-lès-Maguelone.

Le COM, une commande et un projet menés par l'État

C'est un arrêté ministériel qui a déclaré l'Utilité Publique du Contournement Ouest de Montpellier, le 2 septembre 2021, donnant ainsi le feu vert administratif au projet. Il s'agit d'une commande, dont l'État a confié les études, ainsi que la conception et la réalisation des travaux d'aménagement aux Autoroutes du Sud de la France (ASF). L'État concédant est le rédacteur du cahier des charges de la commande et veille au respect de celui-ci : normes réglementaires et techniques, engagements en faveur de l'environnement, délais de réalisation, notamment. C'est également l'État qui délivre les nombreuses autorisations préalables nécessaires au début des travaux.

Le tracé du projet

Regardez la vidéo de présentation du Contournement Ouest de Montpellier en scannant ce QR code.



RACCORDEMENT NORD A750-RN109

Aménagement de l'échangeur Nord A750-RN109 et de ses bretelles de raccordement au niveau de la commune de Juvignac.



ÉCHANGEUR DE RIEUCOULON

Rétablissement de la RM613 par-dessus le COM. Création d'un giratoire au Nord avec accès à la ZAC du Rieucoulon. Création d'une voie latérale côté Ouest du COM (rétablissement RM612) pour tous les usagers (piétons, etc.).



RACCORDEMENT SUD A709

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.



- ◆ Aménagement diffuseur/raccordement axe autoroutier limitrophe
- Contournement Ouest de Montpellier (tracé indicatif)
- Création de ponts, de viaducs au-dessus du Contournement Ouest de Montpellier
- Réaménagement des ouvrages existants

Images à caractère illustratif, non définitives, réalisées dans le cadre des études en cours sur la base de l'avant-projet sommaire et susceptible de modifications.



ÉCHANGEUR DE GENNEVAUX

Le giratoire Maurice Gennevaux 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.



DEMI-ÉCHANGEUR DE BELLEVUE

Le demi-diffuseur de Bellevue assurera les échanges en direction du et depuis le Nord (A750), entre le COM et la RM132 (route de Lattes) / zone de la Condamine et plus au Sud la RM612 (route de Sète).



DEMI-ÉCHANGEUR SUD

Dans le secteur de La Condamine, à Saint-Jean-de-Védas, une trémie sera construite. Il s'agit d'une structure enterrée de 7 à 8 m de profondeur qui permettra 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.

COMODALITÉ: l'enjeu central des mobilités à l'Ouest

Montpellier, 7^e ville de France et métropole de 500 000 habitants, connaît une croissance démographique constante, mais ne dispose toujours pas d'un contournement urbain complet. De plus, les transports en commun y sont peu développés. Dans ce contexte et prenant en compte le fait qu'aujourd'hui, la route est utilisée pour 9 déplacements sur 10, un simple aménagement à 2x2 voies ne peut à lui seul répondre à tous les besoins de mobilités à l'Ouest.

Le projet de contournement permettra avant tout de compléter le réseau existant. Les grandes pénétrantes montpelliéraines sont 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 RM65 au Nord jouent pour l'heure ce rôle. L'accès à Montpellier depuis les communes de l'Ouest s'opère actuellement via des routes métropolitaines, devenues inadéquates, engendrant des congestions récurrentes.

Le COM a pour objectif d'assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest, en concentrant les circulations d'échanges périurbains et de transit (reliant ainsi l'A750 à l'A709) sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie locale des quartiers traversés et réduire les flux de circulation.

Une Voie Réservée et des connexions avec les Transports en Commun

Afin d'être le plus complet possible, le projet intégrera un aménagement spécifique de la bande d'arrêt d'urgence permettant d'assurer

la circulation de bus sur une voie donc dédiée et ce, dans chaque sens sur l'ensemble des 6 km réaménagés. Les bus à haut niveau de service de la future ligne 4 de Bustram de la métropole bénéficieront donc directement de cet aménagement. L'objectif d'une voie réservée est de sécuriser les temps de parcours et ainsi favoriser l'attractivité des transports en commun.



Le terminus de la ligne 5, en cours de construction, sera situé au niveau de Gennevaux, en connexion directe avec le COM. Il reliera également le parking relais de la Mosson, permettant ainsi la connexion avec les lignes 1 et 3 de tramway et le parking relais de Sabines pour la ligne 2.

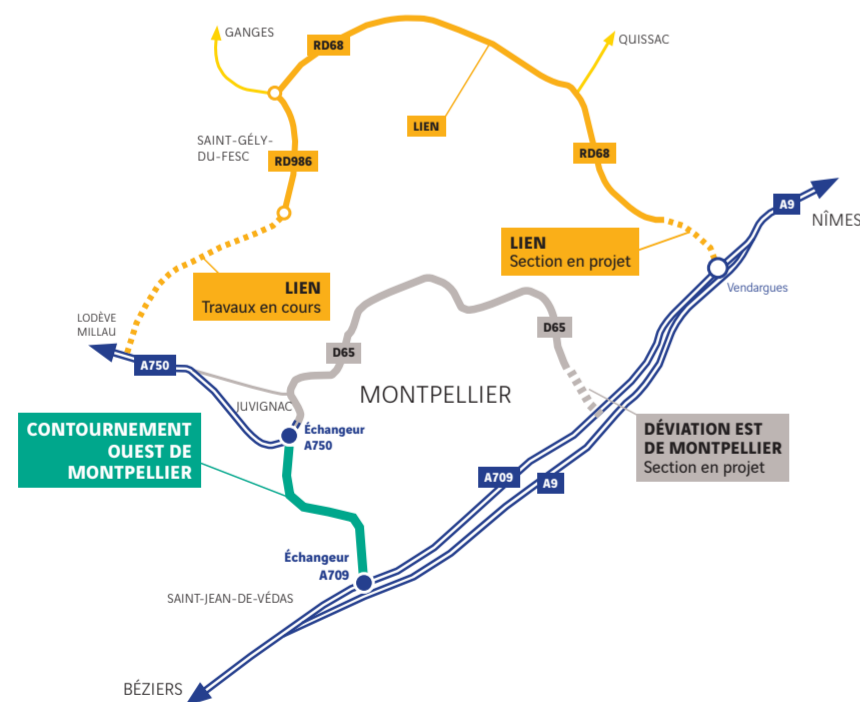
Le Contournement Ouest de Montpellier permettra également de pouvoir relier, dans le cadre du futur Service Express Régional Métropolitain, le bassin de Clermont-l'Hérault au futur Pôle d'Échange Multimodal de la gare Sud de France.

Multiplier les usages de l'infrastructure pour apporter de nouvelles solutions de mobilités

« La route que l'on va créer à la place de l'existante aura **une double fonction** et c'est une très bonne nouvelle pour les habitants de l'Ouest montpelliérain. Le COM rendra possible les alternatives décarbonées à la voiture et son usage bien souvent individuel. Avec une voie réservée pour les transports en commun et plusieurs interfaces avec les autres solutions de mobilité, le COM s'inscrit dans un véritable système multimodal. C'est une avancée majeure pour les mobilités à l'Ouest! » commente Salvador Nunez, Directeur opérationnel, en charge du projet du COM.

Différents partages de voirie innovants sont à l'ordre du jour ailleurs. À Grenoble, l'expérience est menée depuis plus de 10 ans : les autocars peuvent emprunter une bande d'arrêt d'urgence aménagée sur 2 km en amont de la ville, évitant ainsi les embouteillages. 8 000 personnes utilisent quotidiennement ces cars après avoir laissé leur véhicule dans un parking relais. Dans l'Essonne, une gare autoroutière a été créée sur l'A10 ; elle accueille les autocars qui relient des communes non desservies à des pôles multimodaux permettant l'accès au RER ou au métro. À Toulon, l'élargissement en cours sera complété par la mise en place de deux arrêts de bus sur autoroute reliés à un pôle multimodal et une halte ferroviaire.

À Montpellier, comme ailleurs, c'est bien la complémentarité des modes de transports mis à la disposition de la population qui pourra permettre d'apporter des solutions durables aux mobilités du quotidien.



À Montpellier, près de **89 %** des automobilistes sont seuls dans leur voiture

Les données du 6^e baromètre de l'autosolisme publié fin septembre par VINCI Autoroutes témoignent d'une pratique du covoiturage en net recul, en France. Une étude des comportements aux abords des 13 métropoles françaises révèle en effet de nouvelles interrogations après l'amorce d'un changement positif des comportements lors des deux derniers baromètres. Elle souligne également l'ampleur et la

nature du défi à relever pour suivre la trajectoire fixée par la Stratégie Nationale Bas Carbone, impliquant d'atteindre un taux d'occupation des véhicules de 1,75 en moyenne d'ici 2030, ce qui nécessiterait la multiplication par 4 du nombre de covoitureurs à Montpellier. Le développement d'infrastructures et services destinés à faciliter la pratique de cet usage collectif de la route semble une nécessité.

LE SAVIEZ-VOUS?

Le COM, c'est un programme de protection acoustique conséquent.

Actuellement, l'axe existant ne dispose d'aucune protection contre les nuisances sonores. Dans le cadre des futurs travaux, une mise aux normes est prévue avec la mise en place de 5,2 km d'écrans de 2 à 4 m de hauteur, ainsi que 1,4 km de merlons acoustiques. Les bâtis les plus isolés bénéficieront d'une isolation de façade. Un véritable plus pour les riverains situés à proximité du tracé.

Le COM existe déjà. Il deviendra une voie express.

L'axe entre Saint-Jean-de-Védas et Juvignac sera transformé en 2x2 voies. Cela représente 6 km de voiries existantes à réaménager. Il ne disposera pas d'un statut autoroutier, sa fonction correspond à celle d'un boulevard urbain permettant aux usagers de faire le tour de l'agglomération ; son usage restera gratuit.

Le COM, c'est un maillon essentiel dans un nouveau système multimodal.

Le projet intègre une voie dédiée à la circulation des transports en commun dans chaque sens, ainsi que de nouvelles connexions aux lignes 1, 2, 3 et 5 de tramway, grâce à plusieurs parkings relais. Il s'inscrit également dans le schéma du futur Service Express Régional Métropolitain, projet de train express ou RER reliant Lodève-Montpellier-Sète, dont le dossier a été labellisé par le ministère de la Transition écologique le 26 juin dernier.

Les travaux seront également l'occasion d'intégrer les modes de mobilités actives (piétons et vélos notamment) dans le secteur concerné.

Le COM est pour deux tiers situé sur le domaine public.

La surface initialement identifiée pour la réalisation du projet dans le rapport de déclaration d'utilité publique a été considérablement réduite, passant de 1,2 million de m² à 457 000 m². Les deux tiers des surfaces finalement nécessaires sont situés sur le domaine public. Malgré la déclaration d'Utilité Publique, les négociations à l'amiable demeurent possibles jusqu'au bout.

Le COM, c'est un axe mieux adapté pour améliorer le cadre de vie.

Le projet accueillera la circulation déjà présente sur l'axe existant, ainsi que la circulation des axes situés à proximité, par exemple autour de l'avenue de la Liberté à Montpellier, à Juvignac ou encore à Saint-Jean-de-Védas.

En regroupant les trafics sur une infrastructure périurbaine adaptée, le COM permettra une diminution des nuisances issues du trafic de transit et par conséquent une amélioration du cadre de vie des riverains.

Les travaux devraient commencer en 2026.

Le projet dispose d'une Déclaration d'Utilité Publique depuis septembre 2021, lui donnant un feu vert administratif. Les nombreuses procédures et études sont en cours en vue d'un lancement probable des travaux en 2026. Trois ans de travaux environ seront ensuite nécessaires pour réaliser l'intégralité du projet ; celui-ci est prévu pour une mise en service en 2030.

Les études de trafic du COM sont certifiées.

Le CEREMA, établissement public relevant de plusieurs ministères, accompagne l'État et les collectivités territoriales en tant qu'expert technique et a notamment défini un référentiel réglementaire pour le calcul des études de trafic nécessaires dans le cadre d'opérations routières. Toutes les modélisations et les calculs réalisés par l'État pour le projet du COM ont été validés et confirmés par le CEREMA.

Actuellement 25 000 à 30 000 véhicules par jour circulent sur l'axe et une projection à 70 000 véhicules est projetée en prenant en compte le report de l'ensemble des trafics des axes situés autour.

C'EST UN ~~VIEUX~~ PROJET ROUTIER ~~COMPLÈTEMENT~~ ~~DÉPASSÉ~~ TRÈS ATTENDU

Le Contournement Ouest de Montpellier est un projet d'**utilité publique** pour lequel l'**État a missionné ASF** afin de mener les études et réaliser le chantier.

 contournement-ouestmontpellier.fr

COM JUVIGNAC
SAINT-JEAN DE-VEDAS
CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER