LE COM & VOUS

JUVIGNAC
CONTOURNEMENT OUEST DE MONTPELLIER
SAINT-JEAN DE-VEDAS

NOVEMBRE 2026
N° 8

LE CHANTIER SE PRÉPARE, LE PROJET AVANCE.



P. 3
Une attente forte autour de bénéfices concrets

P. 6
Les mesures compensatoires

P. 10
Dans les coulisses des appels d'offres

Le COM, un outil au service des mobilités du quotidien dans l'Ouest montpelliérain

TOUT SAVOIR SUR LE PROJET
contournement-ouestmontpellier.fr



ÉDITO

Salvador NUNEZ, Directeur opérationnel

Préparer **le futur chantier**

Un an est passé depuis l'autorisation environnementale délivrée le 30 octobre 2025. Depuis, le projet est entré dans une phase opérationnelle avec le lancement des travaux préparatoires. Parmi les principaux sujets, on peut évoquer notamment l'avancée des acquisitions foncières, les diagnostics archéologiques, la déviation des réseaux ou encore les dossiers de consultation des entreprises. Tout ceci mobilise déjà de nombreux acteurs et conditionne la suite du projet.

L'archéologie constitue un volet important de cette année 2026. Les diagnostics réalisés sur le premier semestre par l'Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap) ont donné lieu à un rapport en cours d'étude par les services de l'État. C'est cette analyse qui déterminera si des fouilles plus approfondies sont nécessaires. Les prescriptions de la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) sont attendues dans les prochaines semaines et permettront d'en préciser les modalités.

Par ailleurs, certaines difficultés rencontrées par les concessionnaires de réseaux conduisent à prévoir l'achèvement des travaux de déviation à la mi-2027, quelques mois plus tard qu'initialement envisagé. En milieu urbain, où de multiples réseaux se croisent et cohabitent, il n'est pas rare que les travaux nécessitent des adaptations, notamment lorsqu'un réseau non répertorié ou un élément technique imprévu est mis au jour. Ce décalage reste compatible avec la planification générale du projet. Parallèlement, les consultations des entreprises sont lancées pour les deux marchés majeurs de travaux du COM ; ils sont d'une ampleur conséquente. Les entreprises, après avoir préparé leur offre, ont rendu leur copie courant octobre. La phase d'analyse des offres bat son plein, avec une attribution envisagée à la mi-2027. L'objectif est d'engager les travaux principaux fin 2027 en vue d'une mise en service courant 2031.

2027 sera une année charnière.

Les opérations préparatoires vont se poursuivre tandis que l'activité juridique restera soutenue. Les nombreuses procédures font partie de la réalité de ce type de projet. Cela implique davantage de temps et de moyens consacrés à ces étapes, mais elles font partie du cadre dans lequel nous devons aujourd'hui inscrire notre action. Notre responsabilité est de les intégrer pleinement dans la conduite du projet.

Nous sommes pleinement mobilisés et sereins quant à la trajectoire du COM. Nous continuons à dérouler la planification établie, avec une ambition inchangée : réaliser, dans le respect de toutes les exigences qui s'imposent à nous, une infrastructure attendue pour améliorer les mobilités à l'Ouest de Montpellier.



Le COM : une attente forte **autour de bénéfices concrets**

Depuis cinq ans, une enquête annuelle recueille et analyse la perception des habitants de l'Ouest montpelliérain au sujet du projet du COM. Tour d'horizon des derniers résultats.

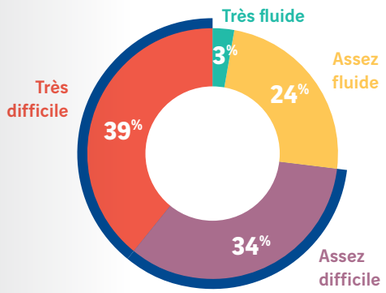
Menée par l'IFOP, l'enquête a été réalisée du 1er au 11 septembre 2026 auprès d'un échantillon de 803 personnes représentatif de la population des quartiers Ouest de Montpellier (Hôpitaux-Facultés, Mosson, Cévennes, Croix d'Argent et Près d'Arènes), de Juvignac, Saint-Jean-de-Védas et des communes alentour (Grabels, Saint-Georges-d'Orques, Pignan, Saussan, Cournonsec, Cournonterral, Fabrègues, Lavérune, Villeneuve-lès-Maguelone, Lattes, Aniane, Clermont-l'Hérault, Gignac et Saint-André-de-Sangonis).

La nouvelle vague 2026 confirme une tendance observée depuis plusieurs années : le COM bénéficie d'une adhésion massive.

Les attentes des habitants portent sur ses effets concrets sur les déplacements et la vie quotidienne. Les principales améliorations attendues concernent l'amélioration de la circulation à l'Ouest du territoire, la réduction des embouteillages et du trafic vers le centre de Montpellier, ainsi qu'un meilleur accès à l'intermodalité.

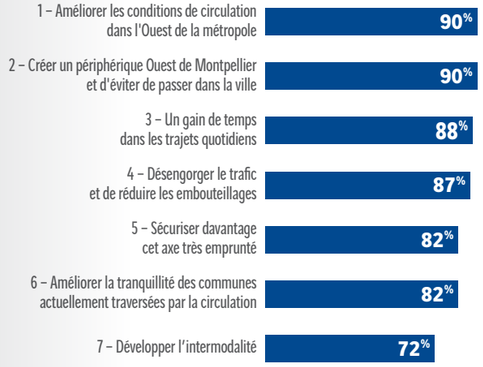
L'adhésion particulièrement élevée s'accompagne d'une attente toujours forte quant à la mise en service : **73 % des sondés souhaitent désormais voir le COM opérationnel dans moins de cinq ans.**

↘ Une circulation toujours majoritairement jugée encombrée par les habitants



73% des habitants pensent que la circulation est difficile à Montpellier et dans l'Ouest de la métropole

↘ Le COM massivement plébiscité pour :



Sondage 2026 : un projet largement approuvé par la population

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

89% des sondés se déclarent favorables au projet

+ 3 points par rapport à 2025

et le niveau le plus élevé jamais observé

9 habitants sur 10 de la métropole montpelliéraine estiment que « le COM est utile »

91% des habitants de la métropole, pensent que le COM est « une bonne chose »

85% anticipent des conséquences positives sur l'emploi et le développement économique

ILS PARLENT DU COM



Christophe CHARLON,
Président de la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers Occitanie (FNTR)

« Sur la métropole montpelliéraine, nous avons d'importants problèmes de congestion qui posent de vrais problèmes de rentabilité, de sécurité, d'accidentologie et de pollution.

C'est également une problématique pour l'attractivité du territoire. Aujourd'hui, des entreprises s'écartent parce qu'elles n'ont plus la fluidité nécessaire pour pouvoir servir leurs clients.

« L'utilité du COM est indéniable, automatiquement nous allons retrouver de la compétitivité.

Les transporteurs utilisent l'axe le plus facile et le plus rapide commercialement ; le fait qu'il y ait le COM ne va pas amplifier le choix vers l'A75 ; il va certes faciliter l'accès à l'A75, mais à des véhicules qui empruntent déjà cet axe. »

Retrouvez l'interview de Christophe CHARLON en scannant ce QR code.



Bernard CRÉBASSA,
Président de la Fédération Nationale des Artisans du Taxi pour L'Hérault (FNAT)

« Les principaux points de congestion ne se limitent pas à quelques heures dans la journée, nous perdons 30 à 40 minutes du lundi au vendredi. Notre tarification est liée directement au temps que l'on passe et aux kilomètres que l'on parcourt ; cela pénalise directement nos entreprises.

« Le projet du COM est une perspective d'avenir qui est vraiment favorable.

C'est vital. Le fait d'avoir le COM va délester d'autres axes et nous permettre de mieux circuler vers le cœur de ville ; c'est primordial quand on veut mixer les mobilités du quotidien. Ce que nous apprécions aujourd'hui, c'est que notre profession est entendue, écoutée. L'arrivée du COM est un plus pour toute la population et pour notre profession. »

Retrouvez l'interview de Bernard CRÉBASSA en scannant ce QR code.



Ali DEBABI,
Directeur Transdev Occitanie, Membre du CA de la Fédération Nationale de Voyageurs de l'Occitanie (FNTV)

« L'enjeu d'un transporteur, c'est évidemment la sécurité, la ponctualité, le service au client, mais aussi le respect des horaires notamment pour ceux qui sont dépendants de ces transports. Aujourd'hui, à l'ouest, il y a un goulot d'étranglement. Beaucoup de circulation, de congestions et un espace restreint pour les transports en commun.

« Le COM, c'est évidemment une belle opportunité pour gagner en régularité avec une priorité faite aux transports en commun avec des voies dédiées.

Plus de ponctualité, plus de fluidité, c'est augmenter une offre et faire adhérer de nouveaux usagers. Évidemment, c'est une opportunité environnementale puisqu'un bus collectif c'est toujours mieux qu'un transport individuel.

C'est tout bénef : que des avantages pour l'environnement, pour le collectif et pour le porte-monnaie. »

Retrouvez l'interview d'Ali DEBABI en scannant ce QR code.



Le point sur les avancées avec Mathilde FROMENT

Mathilde FROMENT
Directrice opérationnelle adjointe

Ingénieure en génie civil, diplômée de l'INSA Toulouse, cette spécialiste des ouvrages d'art et des travaux publics a intégré ASF en 2015 dans le cadre de la réalisation du chantier du Déplacement de l'A9 à Montpellier. Elle a ensuite œuvré sur les travaux d'élargissement de l'A9 entre Le Boulou et la frontière espagnole, avant de rejoindre les équipes d'ESCOTA afin de mener à bien le chantier d'élargissement de l'A57 à Toulon. De retour dans la métropole montpelliéraine, Mathilde est désormais Directrice opérationnelle adjointe du COM.

Où en est le projet du COM concrètement ?

Sur le volet foncier tout d'abord, **nous avons acquis 81 % des parcelles nécessaires à la réalisation du COM,** cela représente 87 % des surfaces concernées. Ces acquisitions ont été réalisées à l'amiable dans près de 70 % des cas.

La libération des emprises sur les zones prioritaires est terminée. Le rapport du diagnostic archéologique rendu par l'INRAP fait actuellement l'objet d'une analyse par les services de l'État. Nous attendons les prescriptions de la DRAC en vue de potentielles fouilles.

Concernant la déviation des réseaux, plus de 60 % ont été réalisés par les concessionnaires concernés. Nous devrions atteindre 80 % d'ici la fin 2026.

Quelles sont les prochaines étapes ?

Ces opérations sur les réseaux vont se poursuivre encore quelques mois, notamment sur la partie Sud avec plusieurs forages dont notamment sous l'A709, les voies du tram ou encore dans le secteur du rond-point de La Condamine. Un nouveau poste de refoulement des eaux usées va être construit en maîtrise d'ouvrage déléguée pour la Régie des Eaux de la Métropole afin de modifier la configuration du réseau d'eaux usées dans le secteur Condamine-Bellevue. Nous poursuivrons également des travaux liés aux mesures environnementales.

D'ici la fin de l'année, nous allons être en pleine phase d'analyse des offres des entreprises ayant répondu aux deux marchés de travaux principaux et poursuivre le processus de consultation pour la réalisation des futurs équipements dynamiques du projet et l'ensemble des contrôles extérieurs afférents aux travaux généraux afin d'être prêts pour le début du chantier.



Découvrez-en davantage sur les opérations de diagnostic archéologique.

Une opération spécifique pour documenter

À l'occasion du diagnostic archéologique, les équipes de l'Inrap se sont intéressées à un puits en sommeil depuis de nombreuses années au milieu des vignes au Domaine de l'Engarran. Ce puits est le seul vestige d'une ancienne métairie agricole dit du Mas de la Tour. Mais en réalité, il s'agirait d'une grande citerne d'eau qui servait à arroser les champs à la fin de l'époque médiévale. On suppose que ce système hydraulique a, par la suite, été utilisé pour irriguer les vignes au XVIIIe siècle.

+de 60 %
des déviations des réseaux déjà réalisés

+de 80 %
des parcelles nécessaires au projet acquises

Compenser pour préserver : des mesures concrètes en faveur de la biodiversité

Au-delà des mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre, ASF a engagé un ensemble d'actions pour préserver et restaurer la biodiversité, conformément à la réglementation. Pour les déployer, ASF s'appuie sur des partenaires spécialisés, que nous vous proposons de découvrir ensemble. Acquisition et gestion de terrains, restauration de milieux naturels, lutte contre les espèces invasives ou encore travaux sylvicoles : autant d'actions concrètes qui s'inscrivent dans la durée.

Transformer l'empreinte écologique en héritage naturel



Rencontre avec
Marie-Caroline CHRÉTIEN,
Responsable territoriale métropole de Montpellier au Conservatoire d'espaces naturels d'Occitanie

Quel a été le rôle du Conservatoire d'espaces naturels d'Occitanie (CEN) au démarrage de sa mission d'opérateur de compensation pour le projet du COM ?

Initialement, nous avons accompagné ASF dans la recherche et la sélection de terrains propices à la compensation. L'objectif était de trouver, à proximité fonctionnelle du COM, des parcelles présentant des habitats dégradés pouvant être restaurés et ainsi redevenir favorables aux espèces impactées par le chantier. La forte pression foncière autour de Montpellier a considérablement complexifié la tâche.

Une fois ces terrains identifiés, ASF a procédé à leur acquisition avant de nous les rétrocéder. Ils intègrent ainsi le patrimoine foncier du CEN, dont la vocation est la protection de l'environnement. Cette rétrocession est un point fondamental du partenariat. En devenant propriétaire, le CEN Occitanie assure que ces terrains deviennent inaliénables, c'est-à-dire dédiés à perpétuité à la protection de l'environnement.

Une fois le foncier compensatoire identifié et acquis, comment le CEN en assure la gestion et la préservation ?

La gestion de ces 220 hectares ne se résume pas à une simple « mise sous cloche ». Le CEN met ensuite en œuvre des plans de gestion détaillés, révisés tous les cinq ans, visant à restaurer les habitats naturels et à favoriser le développement des populations d'espèces protégées.

Les actions sont variées : restauration et création de zones humides, désartificialisation et dépollution de certaines parcelles, lutte contre les espèces invasives, partenariats agricoles… Des conventions sont passées avec des agriculteurs et des éleveurs, intégrant un cahier des charges environnemental. Cela peut inclure des fauches tardives pour ne pas perturber la nidification des oiseaux au printemps ou une gestion adaptée du pâturage.

Et dans la durée, comment garantissez-vous l'efficacité des actions menées ?

La compensation environnementale est souvent perçue comme une action ponctuelle. Ici, la démarche s'inscrit, au contraire, dans une vision à long terme encadrée par un arrêté préfectoral. La gestion écologique est garantie pour une durée allant de 30 ans à 99 ans selon la nature des terrains.

Pour mesurer l'efficacité des mesures, un suivi scientifique rigoureux est mis en place. Des états initiaux des populations de faune sont actuellement réalisés ; par la suite, une quinzaine de protocoles seront appliqués pendant toute la durée de l'engagement. Un comité de suivi, réunissant des experts et des représentants de l'État, évaluera régulièrement les résultats. Si les objectifs ne sont pas pleinement atteints, l'arrêté prévoit la possibilité d'ajuster ou de mettre en place de nouvelles mesures correctives.

C'est quoi le CEN ?

Conservatoire d'espaces naturels Occitanie

Le Conservatoire d'espaces naturels d'Occitanie est une association régionale agréée de protection de l'environnement, qui œuvre depuis plus de 30 ans à la préservation de la biodiversité. Son approche repose sur la connaissance fine des territoires et sur une action concertée avec les propriétaires, collectivités, acteurs locaux et citoyens, afin de concilier préservation des milieux naturels et usages des territoires.



Comment fonctionne votre collaboration avec ASF ?

Notre partenariat illustre avant tout une complémentarité. Le CEN Occitanie, fort de son ancrage territorial, apporte une expertise écologique et une capacité à gérer des sites sur le long terme. Une vingtaine de spécialistes du CEN (écologues, experts fonciers, agronomes) ont été mobilisés ou interviennent actuellement sur ce projet.

Au-delà de l'obligation légale, la collaboration entre ASF et le CEN permet de garantir que les terrains compensatoires, une fois rétrocédés, serviront l'intérêt général et la préservation de la biodiversité pour les générations futures. C'est une manière de s'assurer que l'héritage du COM sera favorable à la nature.

18
sites sélectionnés,
représentant 215 hectares de foncier compensatoire
pour 125 hectares d'emprise projet

80 %
de ces terrains se situent dans un rayon de **moins de 10 km autour du tracé**

Zoom sur

UNE LUTTE INNOVANTE CONTRE LA PROLIFÉRATION DES ESPÈCES INVASIVES

La maîtrise des espèces invasives constitue un volet à part entière des actions environnementales menées dans le cadre du COM. Trois espèces font notamment l'objet d'une attention particulière : l'Herbe de la Pampa, l'Ailante et surtout la Canne de Provence.

La Canne de Provence : contrairement à ce que son nom semble indiquer, il s'agit d'une espèce originaire d'Asie occidentale qualifiée d'invasive en raison de sa capacité à dominer totalement un milieu. Présente sur 85 à 90 % des secteurs du projet, cette dernière peut rapidement prendre le dessus sur la végétation locale, perturber les milieux naturels et réduire la biodiversité.

Lors des travaux de dégagement des emprises prioritaires, près de 10 000 m² de canne de Provence, soit l'équivalent de la surface de 8 piscines olympiques, ont été traités.

Afin de limiter les évacuations de matériaux et de privilégier une gestion en circuit court, un processus de valorisation inédit a été développé par l'entreprise locale Philip Frères.

La terre est d'abord extraite sur environ 50 cm de profondeur, puis criblée pour séparer les rhizomes, ces parties souterraines qui permettent à la plante de se multiplier. Les résidus sont ensuite broyés et soumis à un second criblage. La terre récupérée peut être réutilisée, tandis que les rhizomes peuvent être transformés en un matériau comparable à de la plaquette de bois, destiné à être valorisé thermiquement dans des chaufferies.

Une démarche qui associe préservation de la biodiversité, économie circulaire et réduction de l'empreinte environnementale des travaux.


Herbe de la Pampa


Ailante


Canne de Provence



Le saviez-vous ?



Rollier d'Europe



Agrion de Mercure



Cistude d'Europe

TRAVAUX DE RESTAURATION DE LA MOSSON ET CRÉATION D'UNE ZONE HUMIDE : LE SITE COMPENSATOIRE « CAMPAGNE DU PONT »

Situé sur la commune de Saint-Jean-de-Védas, à l'Ouest de Gennevaux, ce site de près de 2 hectares va faire l'objet d'un important chantier de mesures compensatoires environnementales.

Malgré son classement en zone inondable, le terrain est actuellement composé d'un grand bâti avec piscine et terrain de tennis ; cette zone artificialisée va bénéficier d'un programme de restauration écologique afin de recréer une zone humide. Ainsi, la bâtisse principale va être démolie et les aménagements supprimés, tout comme le merlon qui empêche aujourd'hui le cours d'eau d'accéder à sa zone d'expansion naturelle. Les vestiges historiques, dont la cave voûtée et l'ancien bief actuellement dissimulés dans les fondations et témoins de l'ancienne activité de moulin, seront conservés, tout comme l'orangerie. Il est également prévu un traitement des espèces invasives, la restauration de la forêt alluviale et la replantation d'espèces végétales locales. Tout ceci devrait favoriser le développement des populations d'espèces protégées, telles que le Rollier d'Europe, l'Agrion de Mercure ou encore la Cistude d'Europe.

C'est le Conservatoire d'espaces naturels qui mène ce projet en faveur de la biodiversité.



Des travaux sylvicoles d'envergure pour préparer l'avenir des forêts de l'Hérault

En compensation du défrichement nécessaire au chantier du COM, ASF a financé une campagne de travaux sylvicoles dans deux forêts domaniales du Nord-Ouest de l'Hérault : le Somail et l'Espinouse.

Menées par l'Office national des forêts (ONF), ces interventions concernent près de **57 hectares de jeunes peuplements forestiers, soit près de dix fois la surface défrichée dans le cadre du COM.**

Donner de l'espace aux arbres d'avenir

L'essentiel des interventions, réalisées sur 55 hectares, a consisté en un dépressage. Cette opération qui consiste à sélectionner et supprimer les pousses et branches des arbres pour réduire la densité de ces derniers et favoriser leur croissance. Les forestiers ont sélectionné les individus les mieux confirmés et les plus vigoureux, puis ont retiré les arbres qui leur faisaient concurrence. L'objectif est de donner davantage de lumière, d'eau et de nutriments aux arbres dits « d'avenir », pour accompagner leur croissance et favoriser la constitution progressive de peuplements plus équilibrés et résistants. Les arbres et branches retirés ont été volontairement laissés sur place pour se décomposer progressivement, restituant ainsi de la matière organique au sol. Ces travaux ont été réalisés pendant la dernière période hivernale, hors période de sève, et ont mobilisé près de dix ouvriers pendant deux mois et demi.

En complément, 1,35 hectare de plantations de mélèzes va faire l'objet d'un élagage à l'automne 2026. Cette intervention consiste à supprimer certaines branches basses afin de favoriser, à terme, la formation de troncs de qualité.

La compensation forestière consiste ici à accompagner le développement de peuplements forestiers existants grâce à des interventions ciblées et adaptées à leur stade de croissance. Elle s'inscrit dans une gestion forestière de long terme, où l'efficacité repose sur l'évolution des peuplements et leur suivi dans les années à venir.

Retrouvez la vidéo en scannant ce QR code.



« Il s'agit de travaux essentiels pour les forêts, mais coûteux à réaliser. Le COM représente pour nous une opportunité : grâce à ce financement, nous avons pu intervertir sur une surface conséquente. Sans ce soutien, de tels travaux auraient dû être répartis sur une dizaine d'années »

souligne Maxime JOURDE de l'Office national des Forêts.

Dans les coulisses **des appels d'offres**

Plusieurs mois sont nécessaires pour sélectionner les entreprises qui seront les plus à même de réaliser le projet, focus sur la consultation des entreprises. Décryptage d'une procédure de mise en concurrence aussi rigoureuse que stratégique.

De la conception au dossier de consultation

Plusieurs étapes préparatoires fondamentales doivent être franchies préalablement aux consultations. La Déclaration d'Utilité Publique et l'Autorisation Environnementale constituent les prérequis indispensables, ainsi qu'une phase d'études approfondies portant sur chaque composante de l'infrastructure : ouvrages, hydraulique, terrassements, etc. *« C'est une phase récurrente, dans laquelle on affine progressivement la conception du projet et les études correspondantes »*, explique Mathilde Froment, Directrice opérationnelle adjointe du COM.

Menées par le maître d'œuvre Ingérop, ces études aboutissent à des dossiers de projet détaillés. *« Nous sommes extrêmement précis sur ce qui doit être construit, au regard des exigences techniques, environnementales et réglementaires. Le niveau de définition est tel qu'il y a très peu de marge de manœuvre : les entreprises doivent s'inscrire dans le cadre défini et les autorisations obtenues »*, précise Salvador Nunez, Directeur opérationnel.

Une fois validés par les services de l'État, ces dossiers permettent d'établir le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE). Véritable feuille de route du futur marché, il précise les travaux à réaliser, les modalités d'exécution et les exigences à respecter, notamment en matière de sécurité, d'environnement, mais également de décarbonation et d'insertion.



Le saviez-vous ?

QUATRE MARCHÉS PRINCIPAUX

- Deux marchés principaux : l'un pour la création d'un échangeur au Sud se raccordant à l'autoroute A709 et l'autre concernant le réaménagement à 2×2 voies des 6 km ;
- un marché d'équipements dynamiques pour les dispositifs nécessaires à l'exploitation et à la sécurité de l'axe ;
- un marché d'aménagements paysagers.

> **Ce type de marchés de travaux n'est pas courant. On parle de plusieurs centaines de millions d'euros au total. Même s'il s'agit de marchés européens, ce sont bien des groupements d'entreprises avec des localisations dans la région qui répondent**
>
> souligne Salvador NUNEZ, directeur opérationnel.



Sophie OGIER
Gestionnaire de contrats

Ingénieure en matériaux, Sophie a tout d'abord intégré les services exploitation d'ASF, avant d'intégrer le chantier de construction du dernier tronçon de l'A89 entre Balbigny et la Tour de Salvagny. Elle a poursuivi ses activités sur le Déplacement de l'A9 et la dernière section de l'élargissement de l'A9 à la frontière espagnole. Elle intervient sur les contrats nécessaires au COM depuis déjà plusieurs années.

LES DIFFÉRENTES ÉTAPES D'UN APPEL D'OFFRE

Étape 1 — *Études et mise au point de la conception avec le maître d'oeuvre*

Étape 2 — *Rédaction du Dossier de Consultation des Entreprises*

Étape 3 — *Lancement de l'appel à candidature européen*

Étape 4 — *Sélection des entreprises sur capacités techniques et financières*

Étape 5 — *Élaboration des offres techniques par les entreprises*

Étape 6 — *Analyse des offres et phase encadrée de « négociations » avec les entreprises*

Étape 7 — *Soumission et argumentation de la proposition d'entreprise ou du groupement d'entreprises attributaires(s) à la commission des marchés*

Étape 8 — *Attribution et notification du marché à l'entreprise ou au groupement d'entreprises attributaire(s)*

De la candidature à l'attribution

La procédure débute par une publication au Journal officiel de l'Union Européenne avec l'ouverture d'une phase de candidature. Les entreprises souhaitant concourir présentent leurs capacités techniques et financières. Les candidats retenus reçoivent ensuite le dossier de consultations des entreprises et élaborent leurs offres. Elles sont ensuite examinées, avant d'éventuels échanges ou négociations.

« La mise en concurrence au niveau européen est obligatoire pour les marchés de travaux dépassant le seuil des 500 000 € HT et à partir de 240 000 € HT pour les prestations intellectuelles », rappelle Sophie Ogier.

Le règlement de consultation fixe à l'avance les critères d'évaluation et leur pondération. Pour le COM, la valeur technique intègre notamment une clause sociale, avec un minimum de 7 % des heures travaillées dédiées à l'insertion.

Après analyse des offres, la proposition d'attribution est soumise à une commission. Cette instance est composée de membres internes, de personnalités qualifiées externes au groupe VINCI et d'un représentant de la Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF). Après avis favorable de cette commission et une fois le délai de recours légal purgé, notamment auprès de l'Autorité de Régulation des Transports (ART), le marché peut être officiellement attribué.

UNE ÉQUIPE SUR LE TERRAIN POUR VOUS INFORMER

3 AGENTS DE LIAISON À VOTRE ÉCOUTE

joignables du lundi au vendredi de 8 h à 18 h



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



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

le vrai du faux

Balayons ensemble les idées reçues

AVEC LE COM, ON EXPROPRIE À TOUT VA !

faux



Les emprises par rapport au périmètre initial du projet dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique ont été réduites de manière conséquente.

Deux tiers des surfaces nécessaires au projet sont situées sur le domaine public. Pour le tiers restant, les terrains ont été acquis par voie amiable dans près de 70 % des cas.

LE COM SERA AU SERVICE DES TRANSPORTS EN COMMUN

vrai



Le COM disposera d'une voie réservée dans chaque sens de circulation pour les bus du réseau TaM. Il s'agit d'un partage de voirie innovant pour optimiser les usages de la route, sécuriser les temps de parcours et favoriser l'attractivité des transports en commun.

Le terminus de la ligne 5 sera directement connecté à Gennevaux et des pistes cyclables sont prévues. Le COM sera également un maillon du futur Service Express Régional Métropolitain (SERM).

À Toulon, des voies réservées aux transports en commun et 2 arrêts de bus sur l'autoroute A57 sont reliés à un pôle multimodal comprenant une halte ferroviaire.

LE RISQUE INONDATION EST AGGRAVÉ PAR LE PROJET

faux



L'aménagement d'un chenal de délestage le long de la RN109 permettra d'assurer la conformité du projet par rapport au Plan de Prévention du Risque Inondation. Il assurera la transparence hydraulique de l'ouvrage et améliorera également les écoulements en crue par rapport à la situation actuelle. Par ailleurs, 6 hectares en rive droite de la Mosson, sur le site d'Engarran, seront requalifiés pour devenir une zone humide. La zone sera reprofilée afin de faciliter l'inondation de la parcelle et rétablir la zone d'expansion de crue.

L'impact du projet sur le risque inondation après mesures d'évitement, de réduction et de compensation est positif pour le territoire.

contournement-ouestmontpellier.fr

wonderful – © Alain Tendero, D.R., Camille Flipo, VINCI Autoroutes – 10/2026.