

---

# Dossier : AVANT-PROJET

## DEVIATION EST DE MONTPELLIER 2<sup>ème</sup> SECTION : P. LAMOUR – A709

Communes de Saint-Aunès, Montpellier et Mauguio

---

### 1. Notice de présentation générale

---

#### GROUPEMENT DE MAITRISE D'ŒUVRE



REV.	Date	Sommaire des modifications	Rédigé par	Vérifié par	Approuvé par
B	Juin 2021	Mise à jour suite retour CD34 du 20/05	S. BOURIAU	S. BOURIAU	E. EDANE
0	Sept 2020	Création du document	A. FRECON	S. BOURIAU	E. EDANE

DATE : SEPTEMBRE 2020  
Chargée d'Opération : B. TRINTIGNAC  
Concepteurs : INGEROP

Pôle Aménagement Durable du  
Territoire  
Département des Routes  
Direction Territoriale Hautes Garrigues  
Camargue  
Service Grands Travaux





## SOMMAIRE

---

1 SITUATION ET CONTEXTE	2
2 RAPPEL DES ETUDES ANTERIEURES	2
3 OBJECTIF DES L'ETUDES	3
4 PROJETS CONNEXES ET CONTRAINTES	4
5 CAHIER DES CHARGES DES ETUDES D'AVANT PROJET	4
6 ETUDES ET PROCEDURES EN COURS	4
7 LES CHOIX DE PROGRAMME A VENIR	5
8 PLANNING PREVISIONNEL DE L'OPERATION	5

## 1 SITUATION ET CONTEXTE

A l'heure actuelle, la métropole de Montpellier ne dispose pas d'un réseau routier périphérique pour la contourner ou y accéder. Cette rocade est essentielle à la mobilité au sein de la métropole :

- L'A709, mise en service en mai 2017 à la suite du projet de déplacement de l'autoroute A9 permet de séparer les flux de transit des flux d'échanges locaux et constitue un premier maillon au sud de la ville.
- La section nord du contournement urbain, constituée par la RD65 a été aménagée par le Département jusqu'à Clapiers (Le Fesquet).
- Le Contournement Ouest de Montpellier (COM) constitue le maillon Ouest. Cette opération sous maîtrise d'ouvrage DREAL Occitanie a fait l'objet d'une concertation publique en 2016 et les études sont en cours.

La **Déviation Est de Montpellier (DEM)** constitue le dernier maillon du contournement de Montpellier en reliant la RD65 au niveau du Crès à l'A709 au niveau du saut de mouton A709/A9. Cette opération est aujourd'hui portée par le Conseil Départemental de l'Hérault (qui assure le pilotage de l'opération), la Région Occitanie et Montpellier Méditerranée Métropole. Le choix d'une variante a fait l'objet d'une concertation publique à l'été 2019.



Figure 1 – Situation du projet

## 2 RAPPEL DES ETUDES ANTERIEURES

Après la mise en service du déplacement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier, la Déviation Est de Montpellier (DEM) constitue le chaînon manquant du contournement Est de la Métropole, qui doit relier l'A709 à la RD65 (contournement Nord). Un premier tronçon entre la RD613 et la rue de la Vieille Poste avec un franchissement de la voie ferrée historique Nîmes-Montpellier a été réalisé par le Département et mis en service fin 2008. La suite de la DEM, fortement liée à la réalisation du déplacement de l'autoroute A9 lui aussi en cours d'études à cette époque, avait été repoussée.

Les études du tronçon manquant entre la rue de la Vieille Poste et l'A709, engagée dans un premier temps sous forme de fuseaux par l'Etat maître d'ouvrage, ont été transférées au Conseil Départemental de l'Hérault (CD34) en 2007, qui compte tenu des incertitudes pesant sur l'A9 à l'époque, ont été mis en sommeil.

A la suite de la décision de l'Etat d'engager les travaux du déplacement de l'A9 en 2011, le CD34 a relancé les études de faisabilité de la DEM, après mise à jour de l'état initial, et défini 4 fuseaux de passage possibles et trois points de raccordement sur l'A709. Une concertation publique a été programmée en 2012 en deux temps : dans un premier temps en vue de sélectionner deux fuseaux parmi les quatre (concertation réalisée en 2012), puis dans un second temps pour retenir le tracé à soumettre à l'enquête publique. En l'absence d'avis de la Métropole et de la ville de Montpellier, ces concertations n'ont pas permis d'aboutir à un choix de tracé.

En décembre 2017, la Métropole de Montpellier a délibéré sur les 4 fuseaux et demandé l'étude d'un 5<sup>ème</sup> fuseau passant à l'Est des réservoirs tout en préservant le projet d'usine de potabilisation et en s'éloignant au maximum du Mas de Calage.

L'aménagement d'un contournement routier de Montpellier est par ailleurs cité parmi les priorités de la métropole dans la version projet du SCOT révisé, ou est indiqué comme indispensable : « *l'aménagement du contournement routier de Montpellier, la continuité autoroutière dont elle est le support et ses liaisons de rabattement, notamment au niveau de la RN113 et des axes de pénétrations départementaux.* »

- Parmi les 5 fuseaux, les variantes 1 et 2, les plus à l'Ouest, sont retenues pour la concertation publique. Les études d'Avant-Projet portent sur les 2 tracés. Ces derniers présentant un tronçon commun au Nord et un tronçon commun au Sud avec un point de raccordement identique sur l'A709

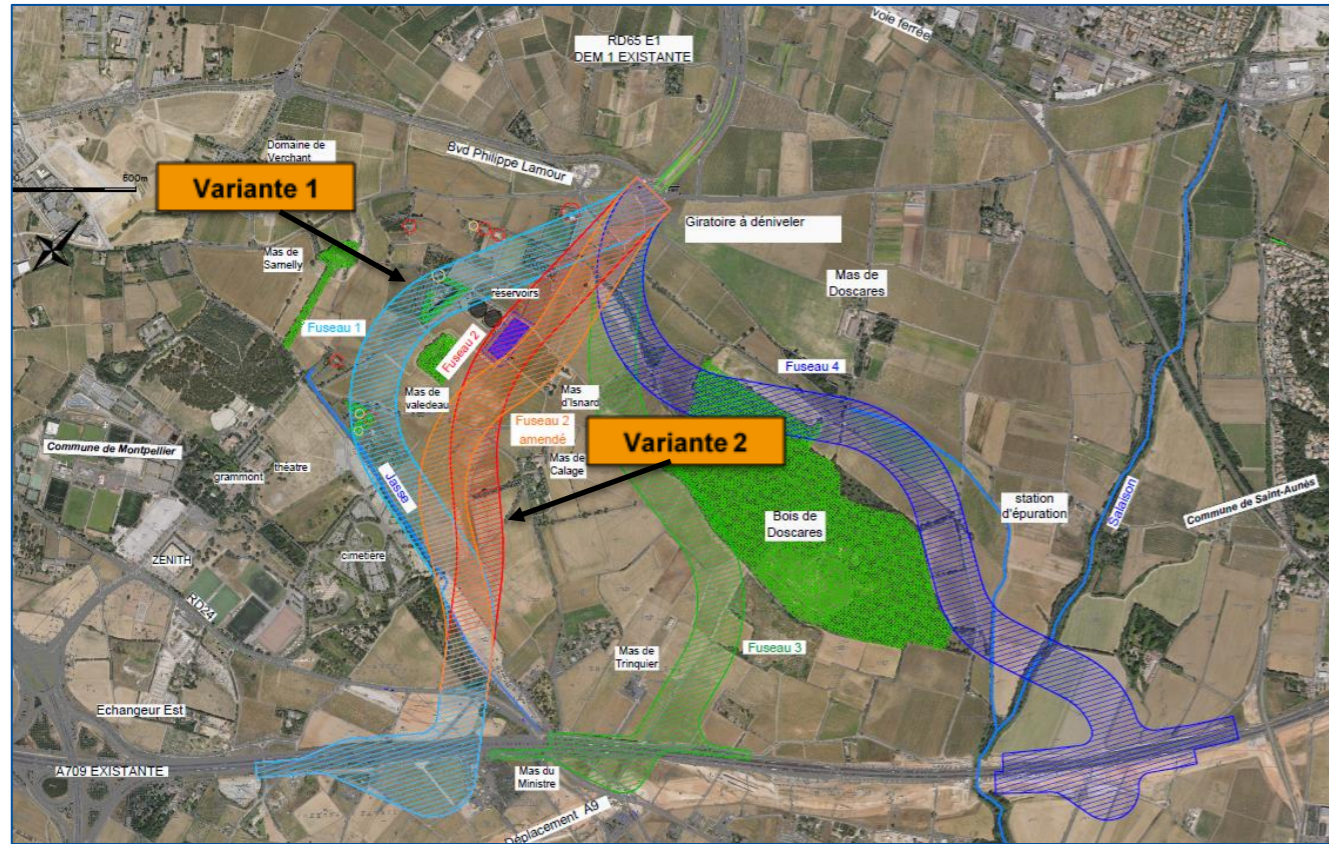


Figure 2 - Tracés des variantes 1 à 5



Figure 3 - Tracés des variantes 1 et 2

### 3 OBJECTIF DES L'ETUDES

Les études ont servi d'argumentaire lors des présentations en concertation officielle qui se sont déroulées du 6 Juin au 11 Juillet 2019.

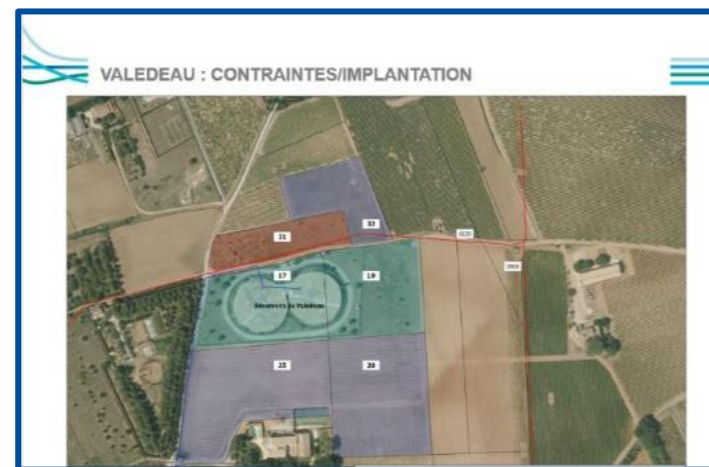
Ces variantes doivent répondre aux objectifs de la DEM et notamment permettre le bouclage du contournement de Montpellier tout en minimisant l'impact sur l'habitat, sur les exploitations agricoles et sur l'environnement.

## 4 PROJETS CONNEXES ET CONTRAINTES

- Deux projets d'extension de lignes de tramway ont été pris en compte dans nos études : sur la RD 613, et dans la continuité du boulevard P. LAMOUR.

L'intégration de ces projets a lourdement impacté la conception des variantes :

- Sur les gabarits des ouvrages de franchissement du réseau viaire, l'OA1 (franchissement de la RD 613) et L'OA4 (pour le giratoire dénivelé P. Lamour).
  - Sur la géométrie des carrefours dénivelés RD 613 et P. LAMOUR
- L'ouvrage existant de la ligne ferroviaire Montpellier-Nîmes présente une contrainte forte sur le calage altimétrique de la dénivellation du carrefour de la RD 613. Le point de raccordement du profil en long de la section courante est arrêté en amont du joint Nord de l'ouvrage existant. Ce dernier ne pouvant pas accepter le rechargement de son tablier.
- La réalisation d'une nouvelle usine de traitement d'eau potable à proximité des réservoirs de Valedeau.



- Le raccordement de la Déviation Est de Montpellier sur L'A709 présente une contrainte forte du projet pour tenir compte de la proximité de l'échangeur de Montpellier Est à l'Ouest et du saut de mouton A9/A709 à l'Est.. Des échanges à ce sujet ont été engagés avec le concessionnaire ASF-Vinci Autoroutes.

## 5 CAHIER DES CHARGES DES ETUDES D'AVANT PROJET

Dans le cadre des présentes études d'avant-projet, la section étudiée de la DEM est la 2<sup>ème</sup> section partant du giratoire P. LAMOUR et se raccordant à l'A709.

Les études couvrent, pour les deux variantes, sur les points suivants :

- La création d'un échangeur dénivelé au croisement de la RD613 sur les communes de Castelnaud le Lez et du Crés, et de l'ouvrage d'art correspondant OA1
- La création d'un échangeur dénivelé au croisement du boulevard P. LAMOUR, et de l'ouvrage d'art correspondant OA4.
- La création d'une infrastructure de type VSA 90 suivant le fuseau retenu Variante 1 ou Variante 2.
- Le rétablissement en passage supérieur ou inférieur des chemins suivant :
  - Le chemin du Mas de L'Entarayre, OA5
  - Le chemin du Mas de Calage, OA6
- Le rétablissement hydraulique du ruisseau de la Jasse, OH7
- Le rétablissement en passage inférieur de la RD24, OA8
- Le franchissement en passage supérieur de l'A709, OA9.
- Le raccordement indirect sur l'A709 par l'intermédiaire de collectrices de part et d'autre de son assiette impliquant la reprise ou la reconstruction d'ouvrages existants (Chemin de Grammont à Vacquières, PI 962 franchissant la RD24).

L'ouvrage existant permettant le franchissement du chemin des grès en passage supérieur de la DEM n'est pas impacté.

## 6 ETUDES ET PROCEDURES EN COURS

Des études connexes complètent le présent dossier d'Avant-Projet :

- Des études de trafic,
- Des études hydrauliques,
- Des études exposant le parti d'aménagement architectural,
- Des études d'insertion paysagères,
- Des études acoustiques,
- Des études environnementales (Faune, Flore),
- Des études géotechniques de niveau G1,
- L'établissement de DT et plan de synthèse des réseaux existants.

## 7 LES CHOIX DE PROGRAMME A VENIR

A l'issus de l'AVP1 et de la concertation publique, le tracé de la variante 2 a été retenu. D'autres investigations seront à mener pour consolider le choix du fuseau faisant l'objet d'un AVP2.

Pour mémoire :

- **Études complémentaires de trafic** entrant-sortant sur les points d'échange : les hypothèses retenues lors de l'établissement de l'AVP1 peuvent évoluer. Une réactualisation de ces études est nécessaire notamment dans la définition du nombre de voie sur les bretelles des échangeurs. Plus particulièrement, des études de simulation dynamique permettraient de valider le fonctionnement des échanges A709 / DEM au point de raccordement du fait de la proximité des échangeurs. Ces études ont été confiées à ASF,
- **Statuer sur le traitement des dénivellations RD613 et Boulevard P. Lamour.** Deux types de carrefours sont envisageables : giratoire ou carrefour à feux. La démarche a pour but d'optimiser leur fonctionnement et de limiter l'impact foncier,
- **Le parti retenu du traitement du mouvement des terres** dans l'AVP1 est un strict équilibre déblai/remblai. Dans les phases ultérieures ce parti pris peut évoluer, et prioriser le mode de rétablissement en passage supérieur ou inférieur des rétablissements de communication,
- **La catégorie des rétablissements de communication**, ainsi que leur largeur roulable et gabarit sont à arrêter,
- **La prise en compte de projets connexes** qui présentent un surcoût dans l'opération, tel que les 2 lignes de tramway au droit des points d'échange sur la RD 613 et le Boulevard P. Lamour, qui impliquent des gabarits importants,
- **Un principe de raccordement de la DEM sur la RD24,**

## 8 PLANNING PREVISIONNEL DE L'OPERATION

Le calendrier prévisionnel présenté par le département de l'Hérault lors de la concertation était le suivant :

- 2019 : études techniques de niveau Avant-Projet Provisoire (AVP 1) et concertation publique sur les tracés,
- 2020 : études réglementaires et AVP définitif, (AVP 2)
- 2021 : enquêtes publiques,
- 2022 : études de projet,
- 2022-2023 : acquisitions foncières et archéologie,
- 2023 : début des travaux,
- 2025 : mise en service.

A noter que ce calendrier n'intègre pas les études techniques à réaliser selon la circulaire 87-88 modifiée en 2002 ni les phases d'instruction par l'autorité concédante du nouveau diffuseur de l'A709 concédée.