

C.O.M. : Réflexions sur l'inutilité d'un nouvel échangeur Nord

Dans ce document, nous voulons démontrer que la construction d'un nouvel échangeur A750 (N109) / COM tel qu'il est prévu dans le projet déclaré d'Utilité Publique en septembre 2021 (et porté par ASF/Vinci depuis janvier 2002) n'est pas utile et ne répond pas aux objectifs « Assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'Ouest en complétant le réseau armature de contournement urbain routier local » et « Contenir la circulation d'échange péri-urbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés » (Dossier des Engagements de l'État, page 7) .

Pour cela, nous allons montrer :

1. Que l'échangeur actuel fonctionne bien et n'est pas la cause des bouchons observés sur l'A750 (N109) aux heures de pointe du matin, en direction de Montpellier
2. Qu'il n'est pas la cause des difficultés de circulation importantes observées sur le trajet actuel du COM

Nous montrerons aussi que le retrait de ce nouvel échangeur et le maintien de l'échangeur actuel du projet de réaménagement de COM présenterait des avantages importants sur les plans économiques et écologiques, qui ne pourraient que profiter aux habitants de l'aire urbaine de Montpellier, et particulièrement aux riverains et usagers du COM

I. L'échangeur actuel et le projet de futur échangeur

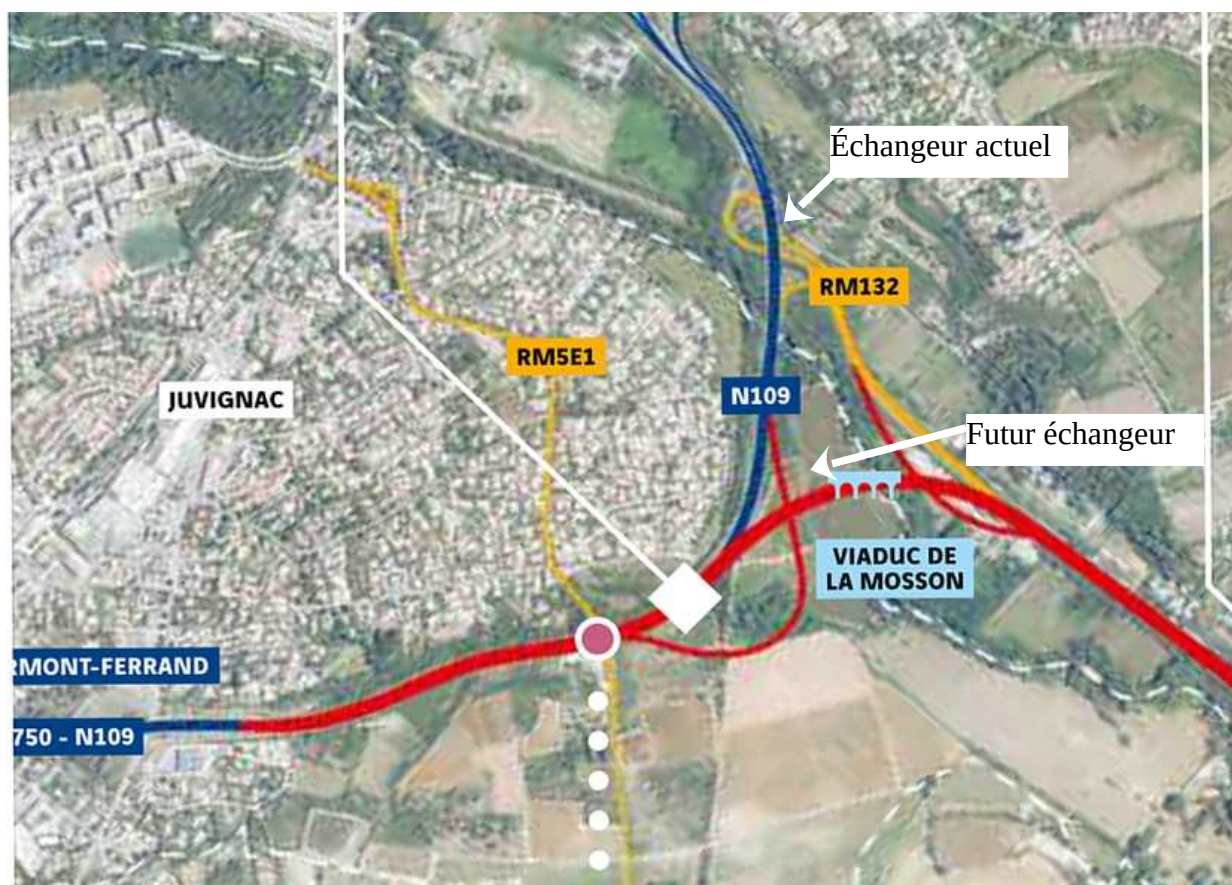


Figure 1: Les deux échangeurs actuel et futur

II. Fonctionnement de l'échangeur actuel

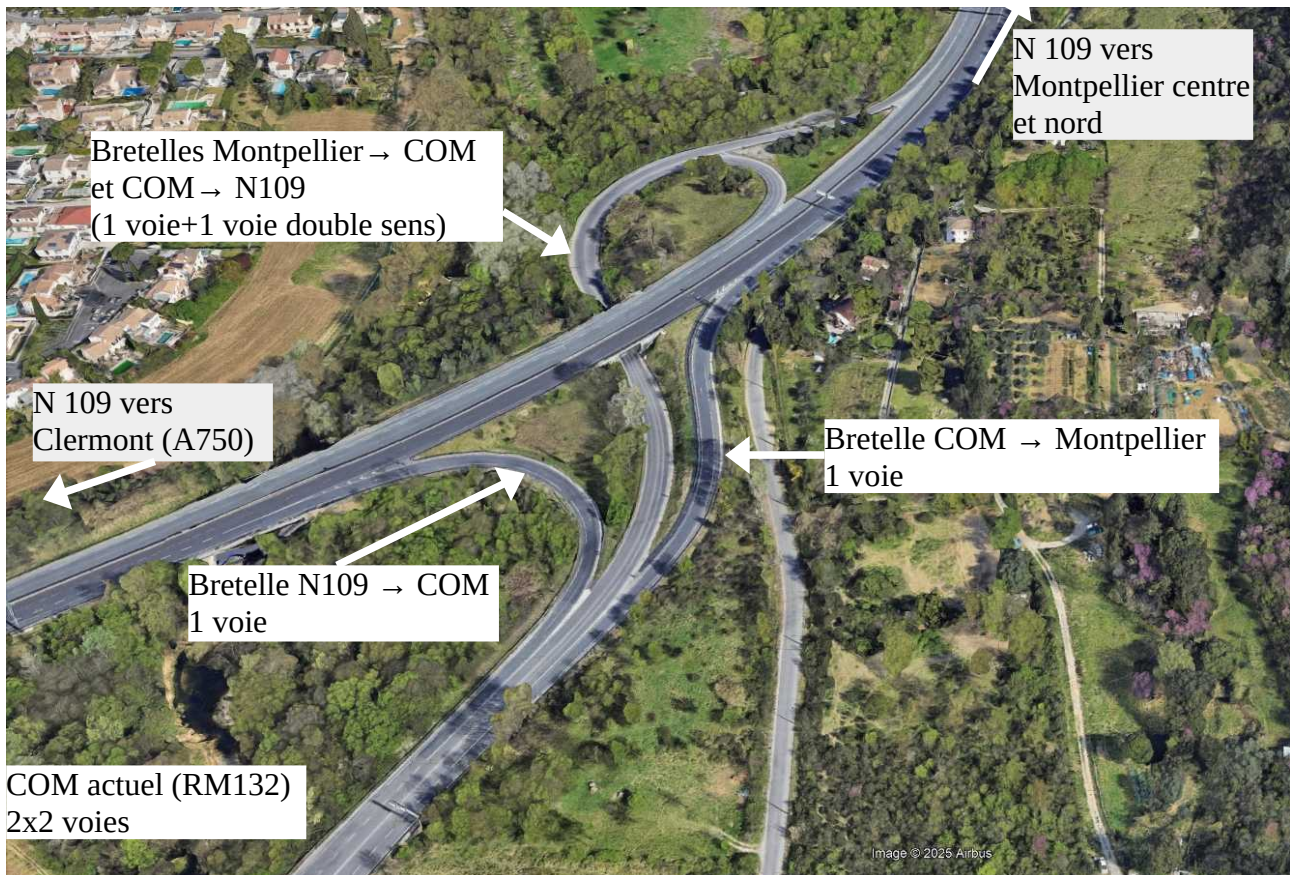


Figure 2: Fonctionnement de l'échangeur actuel

Commentaires :

- Flux direct pour les mouvements A750 (N109) → Montpellier Centre et Nord et vice-versa (2x2 voies sans sortie) et ,
- Mouvement A750 (N109) vers le COM : 2 voies sur la RN 109, sortie et bretelle à 1 voie, entrée sur le COM qui devient à 2 voies.
Ce mouvement subit donc un rétrécissement de 2 voies (N109) à 1 voie (bretelle) avant de repasser à 2 voies (COM).
- Autres bretelles : à 1 voie

La capacité la plus grande est attribuée aux flux directs (de l'A750 vers Montpellier Centre et Nord et vice-versa).

Les 4 mouvements d'échange N109 – COM et Montpellier - COM ne se font que sur une voie.

III. Les points « névralgiques » de la N109 et du COM actuel

Les bouchons subis par les utilisateurs de la N109 et du COM actuel se situent :

- En heures de pointe du matin

- **sur les deux voies de la N109** en direction de Montpellier,
- **sur le COM** en approche des rond-points Gennevaux, Rieucoulon et parfois Condamine et Mas de Grille (sur deux voies en direction du sud à l'approche de Gennevaux, et sur une voie pour les autres approches).

Sur la N109 ces bouchons du matin se forment bien en amont de la sortie vers le COM (échangeur nord) – souvent depuis la sortie 5 et même plus en amont - et continuent au delà, en direction de Montpellier Centre (avenue de la Liberté) et surtout de Montpellier Nord (avenues Pablo Neruda, Professeur Blayac, des Moulins, rd-point du Château d'O).

- En heures de pointe du soir :

- **la N109** est bien dégagée dans les deux sens entre l'échangeur et l'A750. Par contre il y a des bouchons en provenance de Montpellier Centre sur l'avenue de la Liberté, et de Montpellier Nord sur les mêmes axes que le matin, dans l'autre sens (depuis le rd-point Château d'O voire le carrefour de la Lyre).
- **Sur le COM**, échangeur toujours dégagé et bouchons aux mêmes rond-points que le matin. On peut d'ailleurs parfois les observer même en heures creuses

Ceci montre que le flux principal depuis l'A750 (RN 109) ne se dirige pas vers le COM, mais bien vers Montpellier Centre et surtout Nord, principalement en heures de pointe du matin. (voir ci-après les copies d'écran du site d'état du trafic en temps réel mappy).

IV. L'échangeur nord actuel n'est pas un point névralgique

Nous avons réalisé plusieurs copies d'écran du site « Mappy info trafic » <https://fr.mappy.com/info-traffic/34000-montpellier> qui permet de voir, en temps réel, l'état du trafic sur toutes les voiries. Il est réputé très fiable (mises à jour très fréquentes de l'état du trafic).

Les copies d'écran ont été faites sur plusieurs jours ouvrables, en décembre 2024. Les heures choisies sont essentiellement les heures de pointe du matin (7h30-9h), et parfois celles du soir (17h30-19h). Le secteur est celui de la jonction N109/COM (RM132) et l'avenue Léon Jouhaux)

Voici quelques unes de ces copies d'écran. L'intégralité des copies figure [en annexe](#).

Voir aussi notre [reportage video en direct \(2'30\) sur YouTube](#)

Heures de pointe du matin

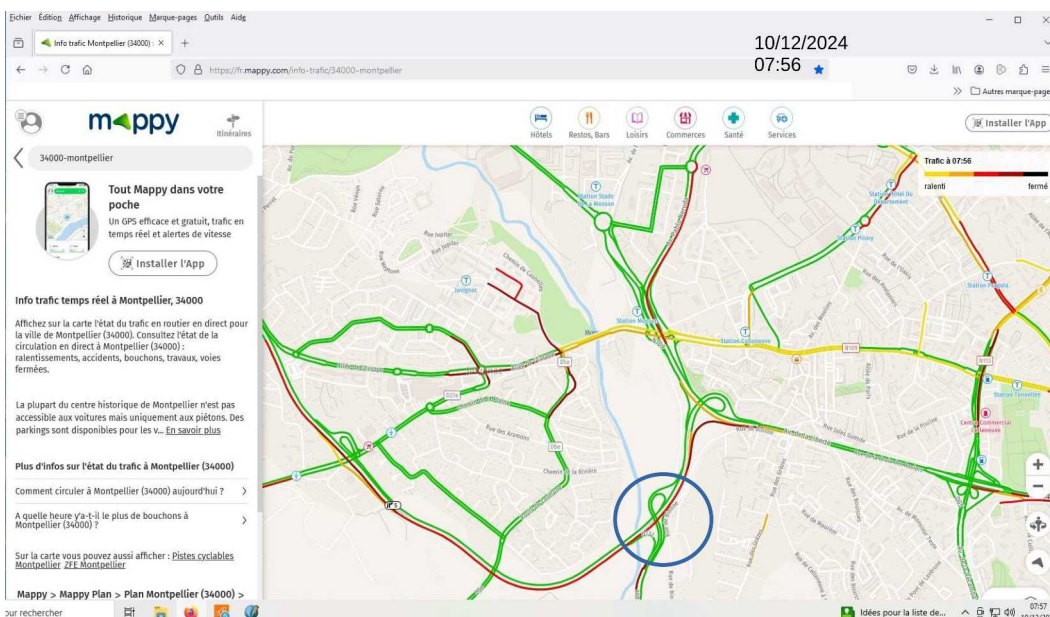


Figure 3

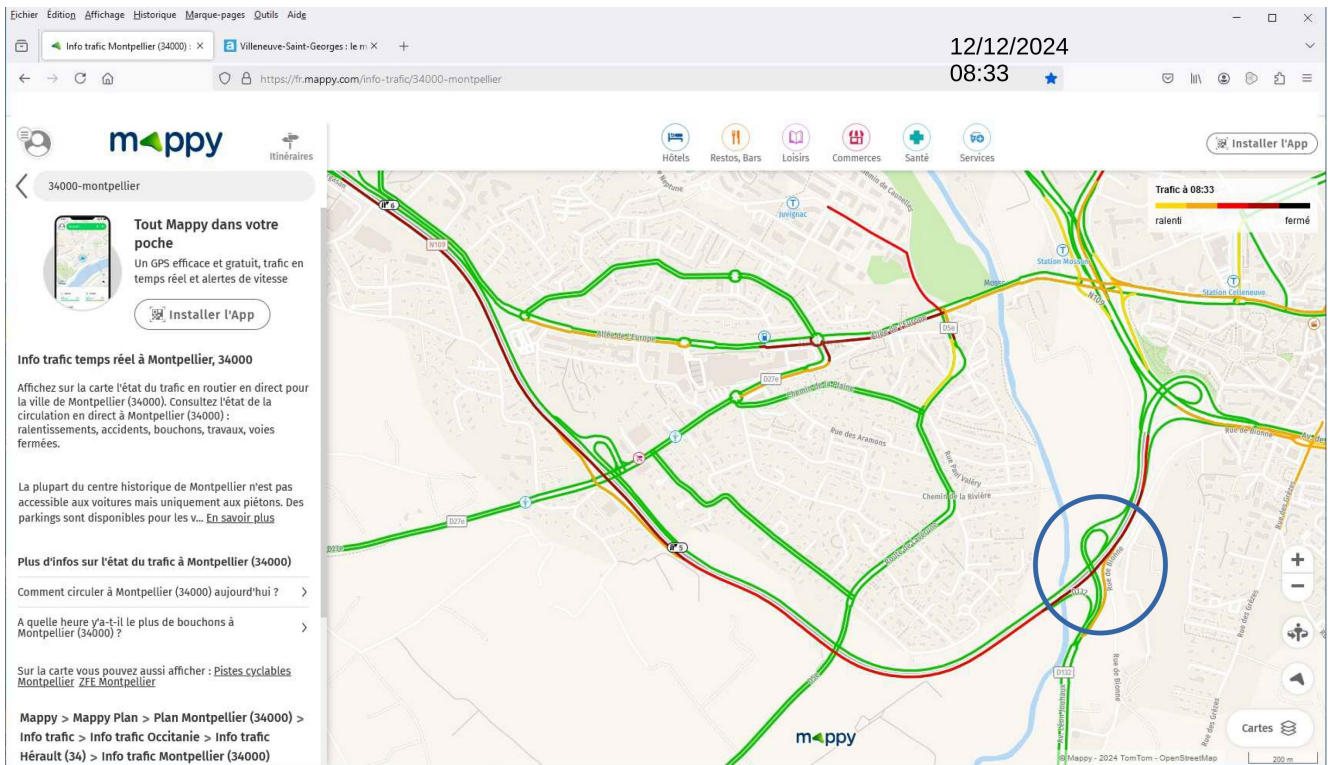


Figure 4

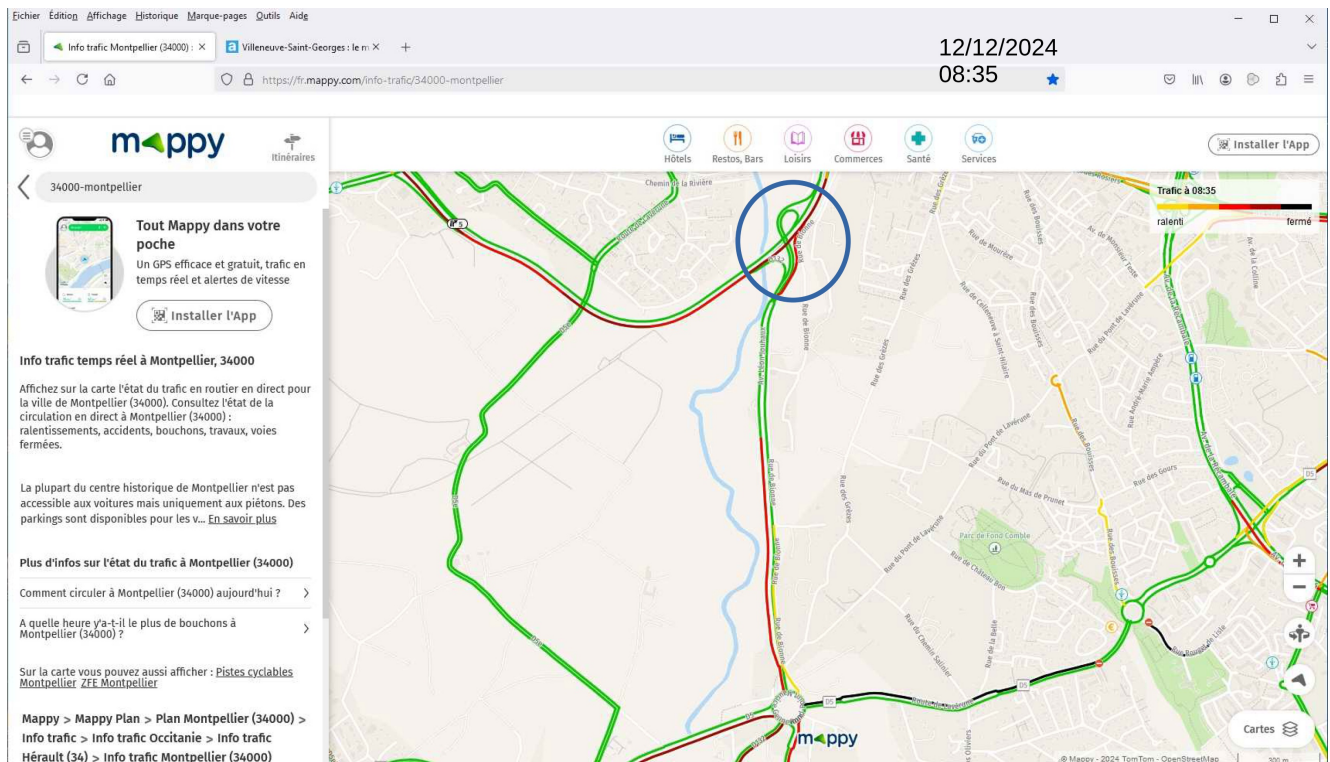


Figure 5

Ces figures montrent que l'échangeur Nord (repéré par le cercle bleu) reste bien dégagé, **notamment la bretelle d'accès depuis l'A750 (RN 109) vers le COM à une seule voie de circulation**, malgré le fait que l'autoroute A750 (N109) est totalement saturé sur les deux voies en direction de Montpellier, bien en amont de l'échangeur nord et au delà de cet échangeur. La figure 5 montre que le COM actuel à 2x2 voies (Avenue Léon Jouhaux) en direction du Sud est dégagé en sortie de la bretelle A750 → COM et n'est saturé qu'à mi-chemin du rond-point Genevaux.

Les mêmes phénomènes sont observés sur toutes les copies d'écran montrées dans l'annexe, quelque soit le jour et l'heure. *Ne pas hésiter à zoomer pour mieux voir les détails*

On peut donc en conclure que

- ce n'est pas l'échangeur Nord qui crée les retenues de circulation sur l'A750 (N 109) le matin, en direction de Montpellier, malgré le rétrécissement à 1 voie de la bretelle d'accès N109 → COM
- Cette observation est corroborée par les photos pouvant être prises depuis la N109 en direction de Montpellier, à l'approche de la sortie vers la bretelle d'accès au COM, comme le montrent les figures 5 et 6 ci-dessous, provenant d'une capture d'écran "Google Street View".



Figure 5



Figure 6

- ce n'est pas non plus l'échangeur Nord qui crée les bouchons observés sur le COM, dans les deux sens, au niveau des ronds-points Genevaux, Rieucoulon, Condamine, Mas de Grille

Heures de pointe du soir

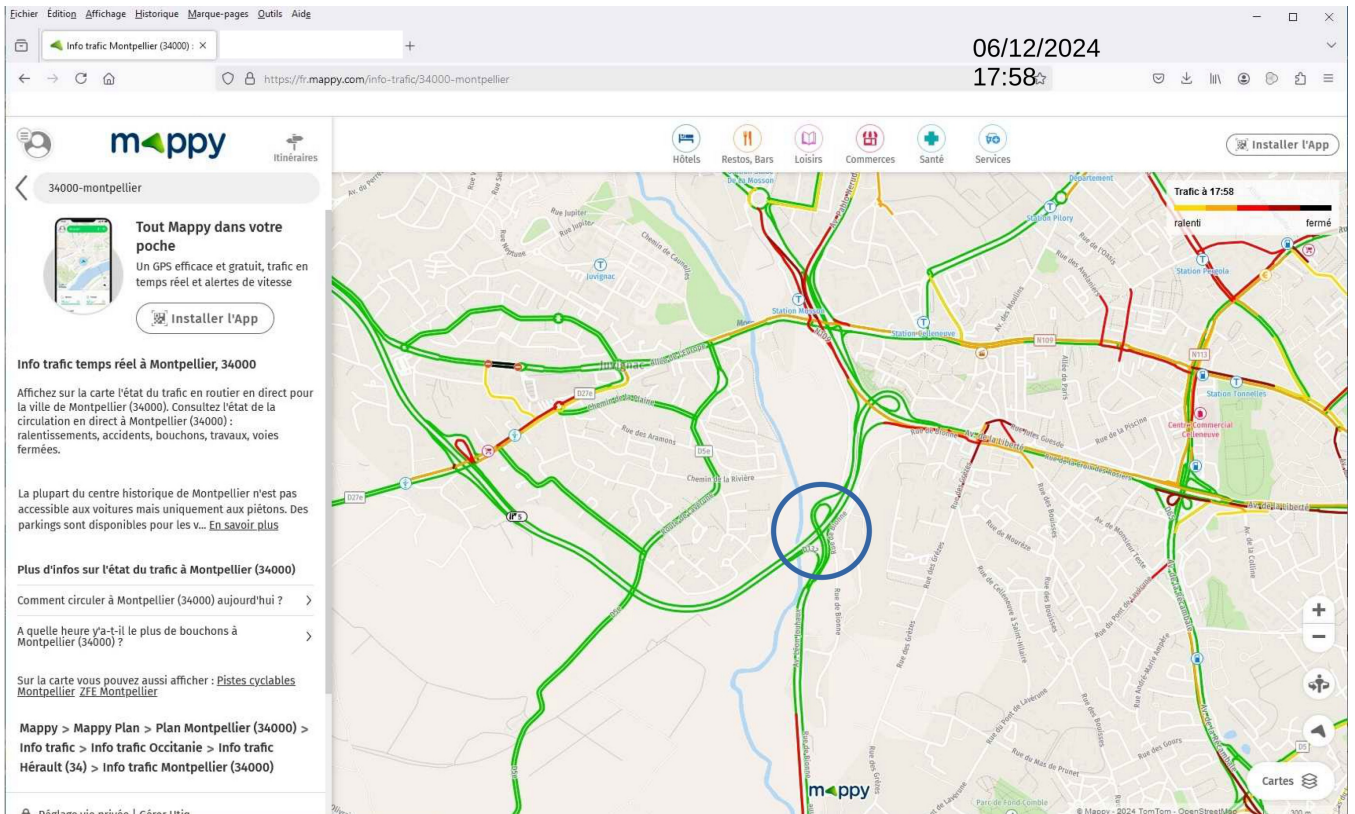


Figure 7

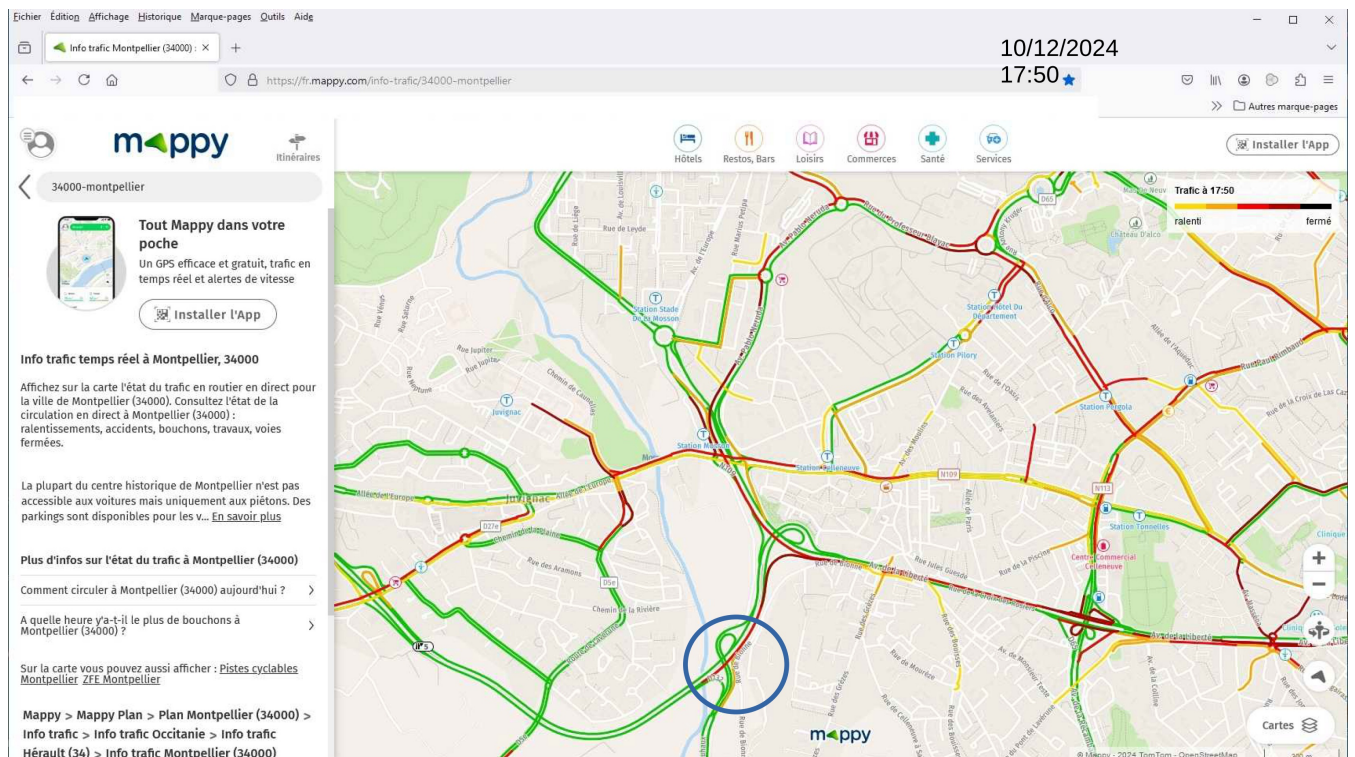


Figure 8

Les observations du soir montrent elles aussi que l'échangeur reste bien dégagé. Il n'y a pas de bouchons sur la N 109 en direction de l'A750, mais à certains moments des bouchons subsistent encore en direction de Montpellier, l'échangeur n'en étant pas la cause. Les grosses difficultés apparaissent sur l'axe en provenance de Montpellier Nord (depuis le château d'O, l'avenue des Moulins, les avenues Professeur Blayac et Pablo Neruda, dans le sens inverse des bouchons du matin.

Le flux principal est donc bien celui provenant de Montpellier Nord.

V. A quoi servirait ce nouvel échangeur Nord ?



Figure 9

Les plans définitifs du projet de nouvel échangeur Nord (raccordement N 109/COM) ne sont pas encore connus, notamment la configuration des bretelles pour les mouvements A750 (N109) → Montpellier Centre et Nord et vice-versa, et COM → Montpellier Centre et Nord et vice-versa, dont on sait seulement que ce seront des bretelles à 1 voie, nécessitant de sortir de la 2x2 voies N 109.

Ce nouvel échangeur nécessite la construction de nouvelles voiries, contrairement à l'affirmation de Vinci que le projet se ferait exclusivement sur les voiries existantes :

- les mouvements A750 (N109) → Montpellier Centre et Nord (repère A sur le plan) et Montpellier Centre et Nord → COM (repère B sur le plan) nécessitent chacun la construction d'une nouvelle bretelle

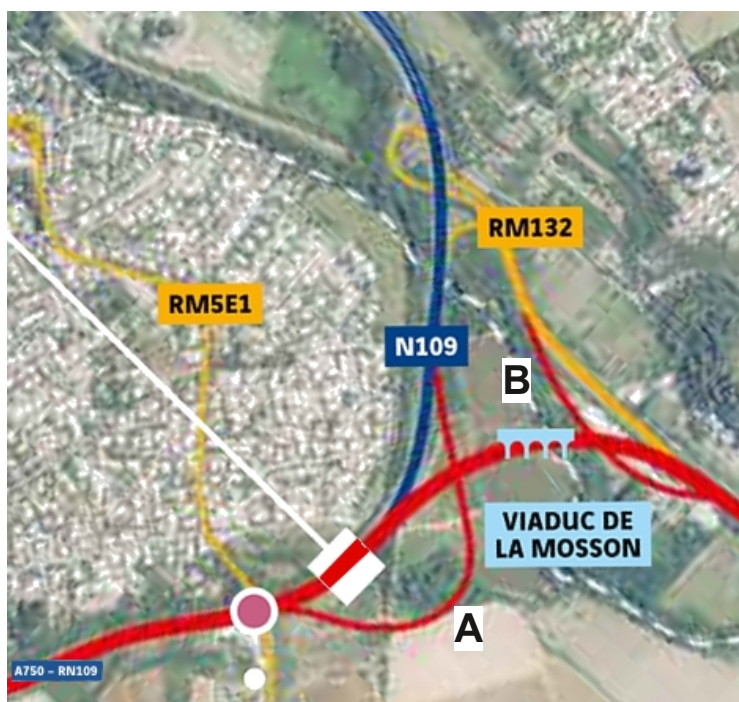


Figure 10

Par contre, les mouvements A750 (N 109) → COM et vice-versa, nettement privilégiés, puisqu'ils se feraient en 2x2 voies sans discontinuités, nécessitent la construction d'un énorme viaduc traversant la belle plaine viticole de Juvignac, ses vignes de grande qualité (Domaine de l'Engarran) et le vallon de la Mosson avec sa magnifique ripisylve (Viaduc de la Mosson sur le plan). **Cela inverserait les priorités de l'échangeur actuel**, qui favorisent la continuité A750 - Montpellier Centre et Nord par une 2x2 voies.

Ce n'est pas ce nouvel échangeur qui va améliorer la fluidité du trafic sur le COM. Cette amélioration passe, en effet, par la suppression des points névralgiques que sont les rond-points Genevaux, Rieucoulon, via des passages en dénivelé, et l'amélioration des deux autres rond-points.

Ce n'est pas lui, non plus, qui va inciter les usagers du flux principal venant de l'A 750 et se dirigeant vers Montpellier Nord à emprunter le COM pour éviter les difficultés rencontrées au-delà, en direction d'Alco, du Château d'O et de la RM65 au nord, car le COM ne ferait que les éloigner de leur destination.

Il ne répond donc pas aux difficultés actuelles de circulation, observées sur le COM, sur l'A750 et la RN 109, et sur les axes menant vers le nord de Montpellier - dont les zones d'emploi importantes d'Euromédecine, d'Agropolis, et des facultés.

Ce nouvel échangeur ne va donc servir qu'à favoriser le trafic de transit entre l'A750 et l'A709, estimé actuellement à seulement 10 à 12% dont 4% de poids lourds (selon l'ART), au détriment du trafic entre l'A750 et les secteurs Centre et Nord de Montpellier qui constitue le flux principal observé.

<< Montpellier se situe au centre d'un axe majeur de circulation au plan européen, reliant la péninsule ibérique au reste de l'Europe, via l'A9. Principale ville entre le couloir rhodanien et l'Espagne, Montpellier est également à l'articulation d'un axe Nord/Sud reliant l'arc méditerranéen à la région parisienne via le Massif Central, grâce à l'A75.>>

Ce projet démesuré de nouvel échangeur est donc conçu pour permettre un triplement du nombre de véhicules passant de 25 000 à plus de 70 000 véhicules par jour.

Le COM est en effet un des chaînons manquants de cet axe européen qui doit traverser la France depuis le Nord de l'Europe et le Havre, éviter l'Île de France, en allant jusqu'au Sud vers les ports de Méditerranée et l'Italie. Il attirerait donc des milliers de poids lourds et les flux touristiques, comme ceux qui saturent déjà la vallée du Rhône. Dans ces conditions, l'objectif d'amélioration du trafic local, relégué en deuxième position dans les objectifs affichés par l'Etat et Vinci, semble totalement illusoire.

VI. Inconvénients du nouvel échangeur

Les inconvénients de ce nouvel échangeur sont multiples.

- Sur le plan environnemental :

- La construction du grand viaduc, avec ses piliers et les infrastructures de chaussée, va nécessiter des milliers de m³ de béton, des voies d'accès pour les engins de chantier qui vont impacter cette zone de vignobles de haute qualité (Domaine de l'Engarran), et, plus globalement, les nuisances d'un énorme chantier.
- La construction des nouvelles bretelles va conduire à la destruction d'un espace boisé et d'une partie des vignes (pour la bretelle A) et impacter gravement une zone de la ripisylve en rive droite de la Mosson (pour la bretelle B).
- En exploitation, les impacts paysagers, sur la ripisylve et sur les vignobles mentionnés en phase construction vont subsister, notamment à cause des nombreux piliers de soutènement et de la hauteur du viaduc.
- La ripisylve de la Mosson est franchie par le viaduc et longée par la bretelle B, à un endroit où elle

est encore sauvage et très riche en biodiversité (ce que l'étude d'impact environnementale à venir va sans doute révéler)

- Le trafic intense - y compris des poids lourds, trafic de transit actuellement faible mais qui va s'intensifier sous l'effet du trafic induit mais aussi selon les prévisions même de Vinci - va engendrer une pollution intense, y compris sonore.

- Sur le plan économique :

Bien qu'aucun coût détaillé des différents postes du projet de COM ne soit connu, il est permis de supposer que la construction de cet échangeur va coûter très cher. La seule indication dont nous disposons figure dans l'article 47, annexe COM 2, du "*décret n° 2022-81 du 28 janvier 2022 approuvant le dix-huitième avenant à la convention passée entre l'État et la Société ASF pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes et au cahier des charges annexé*", décret ministériel signé du premier ministre Jean Castex, qui indique que

"si le montant des études et travaux relatifs au franchissement de la Mosson dépasse 15 943 122€, la société concessionnaire sera compensée par l'État des dépenses excédentaires, étant entendu que le montant de la prise en charge additionnelle de l'État à ce titre est plafonné à 18 604 875€"

On peut donc raisonnablement estimer que cet échangeur va coûter plusieurs dizaines de millions d'euros, compte tenu de l'inflation entre 2022 et 2026, date de début prévue des travaux.

Cela en vaut-il la peine ?

D'après les plans déjà publiés par Vinci à travers ses documents de communication (media, site internet) - et qui ne sont pas encore définitifs - le nouvel échangeur ne remplacera que partiellement l'échangeur actuel : les plans montrent que le mouvement COM → Montpellier Centre et Nord pourrait utiliser la RM132 et une des bretelles actuelles, et le mouvement Montpellier Centre et Nord → A750 (N109), utiliserait une partie de la voirie N109 actuelle.

De plus, le mouvement A750 (N 109) → Montpellier Centre et Nord va passer par une bretelle à une seule voie, ce qui va encore aggraver les forts ralentissements l'autoroute A750 (N109) déjà totalement saturée sur les deux voies en direction de Montpellier, sachant que ce mouvement supporte le plus gros flux de trafic, dont une grande partie ne se reportera pas sur le COM comme nous l'avons déjà fait remarquer. L'élargissement à 2 voies de l'intégralité du mouvement A750 (N109) → COM, grâce au viaduc de la Mosson, ne va donc apporter aucune amélioration au trafic local pendulaire qui intéresse les habitants de l'aire urbaine Ouest de Montpellier - si ce n'est d'attirer les poids lourds en transit depuis le nord et le nord ouest de la France et se dirigeant vers le sud est de la France et au-delà.

VII. Conclusions

Bien conscients que la situation actuelle de la circulation sur le COM n'est pas satisfaisante et nécessite des aménagements permettant de l'améliorer, nous préconisons :

- 1. L'abandon pur et simple du nouvel échangeur de raccordement A750-COM et le maintien en l'état de l'échangeur actuel**
- 2. Le franchissement en dénivelé (2x1 voies) aux rond-points Maurice Genevaux et du Rieucoulon**
- 3. D'autres mesures ponctuelles telles que : limitations de vitesse, création de véritables pôles d'échange multimodal (PEM) avec des transports en commun très efficaces, un réseau cyclable conséquent et connecté, etc.**

**Toutes ces mesures étant détaillées dans le site web de notre collectif
<https://autrecom.jimdosite.com/>**

ANNEXE

Captures d'écran du site <https://fr.mappy.com/info-traffic/34000-montpellier>

entre le 6 et le 20 décembre 2024

Sur les cartes qui sont présentées, nous avons rajouté un cercle bleu pour localiser plus facilement l'échangeur Nord actuel.

