

Dédoublement de l'autoroute A9

DÉDOUBLER L'A9, LA SOLUTION POUR OPTIMISER SON TRAFIC

MONTPELLIER, UNE VILLE QUI CROÎT RAPIDEMENT AU POINT D'ENSERRER PETIT À PETIT L'A9, UNE AUTOROUTE AU TRAFIC TRÈS ÉLEVÉ. D'OÙ LA DÉCISION PRISE DE LA DÉDOUBLER AFIN DE SÉPARER LE TRAFIC DE TRANSIT ET LE TRAFIC LOCAL ET RÉGIONAL QU'ELLE SUPPORTE.

En raison d'une topographie plus accidentée au nord, Montpellier, qui accueille 5 000 habitants supplémentaires chaque année, pousse au sud, vers la mer. Résultat de cette croissance, l'autoroute A9, au trafic très élevé, traverse aujourd'hui la frange sud de la ville. Une préoccupation pour les autorités puisque les 25% de poids lourds venant de l'Espagne et du Portugal pour se rendre en Italie ou dans le nord de l'Europe y circulent aux côtés des véhicules qui constituent le trafic régional et local. Une situation potentiellement génératrice d'accidents. D'où l'idée, déjà ancienne, de séparer les deux fonctions de cette autoroute, dans le cadre d'un projet qui s'est stabilisé depuis 2011 et concrétisé, d'abord sous la forme d'études puis de travaux au cours de ces dernières années.

L'objectif du projet, dont Ingérop assure la maîtrise d'œuvre, consiste à construire 25 km d'autoroute, avec une section coaxiale de 10 km à l'est, une section nouvelle, là encore de 10 km, au centre, et une troisième section, à nouveau coaxiale, de 5 km, à l'ouest. Dans les sections dites « coaxiales », le tracé de l'autoroute de transit et celui de l'autoroute actuelle, qui aura vocation à être déclassée en périphérique Sud de Montpellier, occupent le même sillon sur 4 fois 3 voies.

Actuellement le plus gros projet autoroutier sur le sol français, cet aménagement lourd amène également à reconstruire un grand nombre d'ouvrages d'art, à reconfigurer certains échangeurs très importants et à modifier totalement les systèmes de péage pour les mettre en adéquation avec la nouvelle configuration et les nouvelles fonctionnalités de l'aménagement.

Sur les 25 km du tracé de l'aménagement de l'A9 dédoublée, dont les travaux ont mobilisé 3 millions de m³, on compte 62 ouvrages d'art, passages inférieurs, passages supérieurs,



mais aussi ouvrages hydrauliques, dont certains de grande taille, pour permettre la transparence hydraulique, la région étant soumise à de fortes crues liées aux épisodes pluvieux intenses dits cévenols. C'est donc une autoroute très ouvragée qui sera livrée à l'été 2017, date prévisionnelle de mise en service de l'aménagement.

Le projet s'intégrera d'autant mieux dans le contexte montpelliérain qu'un soin tout particulier a été apporté tout au long du projet en matière d'environnement et d'intégration paysagère. C'est en effet l'une des toutes premières fois sur un tel chantier que cet aspect couvre à la fois l'eau, le bruit et les espèces protégées qui, pour certaines, ont été déplacées dans des zones naturelles alentour.

Tout a donc été mis en œuvre pour faire de ce dédoublement de l'A9 un très bel équipement en harmonie avec son milieu.

DÉDOUBLLEMENT
DE L'AUTOROUTE A9

Maîtrise d'œuvre complète

Frédéric Burton
Directeur de Projet

