

**INAUGURATION  
DE LA NOUVELLE AUTOROUTE A9  
À MONTPELLIER**

# UNE AUTOROUTE PLUS SÛRE ET PLUS FLUIDE



**L'OBJECTIF DU DÉPLACEMENT DE L'A9 À MONTPELLIER EST DE DÉCONGESTIONNER L'AUTOROUTE EXISTANTE, RÉGULIÈREMENT SATURÉE, ET D'AMÉLIORER AINSI LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ. CETTE OPÉRATION D'ENVERGURE - LE PLUS IMPORTANT CHANTIER AUTOROUTIER DE CES DERNIÈRES ANNÉES EN FRANCE - REPRÉSENTE UN INVESTISSEMENT DE 800 MILLIONS D'EUROS, ENTIÈREMENT FINANCÉ PAR VINCI AUTOROUTES.**

## LE CONTEXTE

Mise en service en 1967, l'A9 est un axe autoroutier européen qui a connu depuis plus de 20 ans une croissance continue de son trafic, dépassant aujourd'hui les 100 000 véhicules par jour - et jusqu'à 170 000 lors des pics d'été.

À la fois destinée aux grands trafics de transit et aux déplacements des habitants des communes riveraines, l'actuelle section périurbaine de l'A9 à Montpellier ne pouvait plus absorber de tels flux, dans un contexte de croissance démographique très soutenue à l'échelle de la métropole, du département de l'Hérault et, au-delà, de la région Occitanie.

## LA SOLUTION

Une nouvelle section autoroutière (A9 bis), à 2x3 voies, longue de 12 km, a été créée au sud de Montpellier, et l'autoroute existante élargie à 4x3 voies sur 13 km à l'est et à l'ouest de la métropole, pour permettre la séparation du trafic local des flux de transit nationaux et internationaux. Cette reconfiguration globale ouvre la perspective de la transformation, à terme, de l'actuelle autoroute A9 (rebaptisée A709) en un boulevard urbain qui desservira Montpellier et les communes alentour. La mise en service de la nouvelle infrastructure, dont les travaux de construction ont mobilisé 300 entreprises, interviendra d'ici l'été, en avance de plusieurs mois sur le planning.

## LES ACTEURS

**L'État > le concédant.** Il décide de la réalisation du projet, veille au respect du cahier des charges et du contrat de concession.

**VINCI Autoroutes (réseau ASF) > le concessionnaire et maître d'ouvrage.** VINCI Autoroutes a financé 100% de l'investissement et piloté les études et travaux.

**Ingérop > le maître d'œuvre.** Ce bureau d'ingénierie et de conseil est chargé des études de conception, de la coordination du chantier et de la bonne exécution des travaux.

**Les entreprises.** Au nombre de 300 sur le chantier, elles ont réalisé les travaux dans des conditions de sécurité, de coût et de délais fixées par VINCI Autoroutes.

**Les collectivités territoriales,** avec lesquelles VINCI Autoroutes a travaillé en amont et collaboré tout au long du projet.



## LES BÉNÉFICES DU DÉPLACEMENT DE L'A9

### OPTIMISER ET FLUIDIFIER LE TRAFIC

À terme, 50 % des 100 000 véhicules légers et poids lourds empruntant actuellement l'A9 utiliseront la nouvelle autoroute.

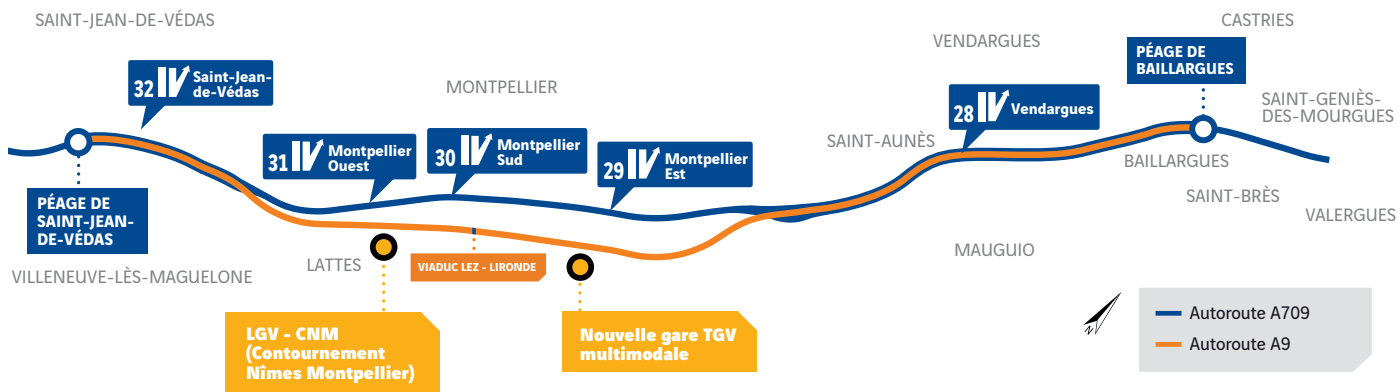
### SÉCURISER LES CONDITIONS DE CIRCULATION

D'importants aménagements ont été apportés à l'autoroute actuelle afin de garantir des conditions de sécurité optimales. La séparation des trafics locaux, d'une part, et des trafics nationaux et internationaux, d'autre part, permettra notamment d'éviter la cohabitation accidentogène avec les très nombreux poids lourds qui transitent par l'A9.

### UNE INTERCONNEXION AVEC LES AUTRES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

L'actuelle autoroute pourra être connectée, à terme, aux autres infrastructures de transport desservant Montpellier : au nord le LIEN (Liaison intercantonale d'évitement Nord), à l'est la DEM (Déviation Est de Montpellier), et à l'ouest le COM (Contournement Ouest de Montpellier), ainsi qu'aux réseaux de parkings de tramways et à la future gare LGV d'Odysseum.

## LE TRACÉ



## UNE INFRASTRUCTURE ATTENDUE ET PLÉBISCITÉE

DEPUIS LE DÉBUT DU CHANTIER, UN SONDAGE TNS-SOFRES MESURE CHAQUE ANNÉE L'ÉTAT DE L'OPINION CONCERNANT LE CHANTIER DU DÉPLACEMENT DE L'A9, DANS LA MÉTROPOLE MONTPELLIÉRAINE. VOICI LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU SONDAGE ENREGISTRÉS EN 2016.

> UN PROJET CONNU DES HABITANTS, DONT LE NIVEAU D'ADHÉSION EST ÉLEVÉ



**90%**  
DES SONDÉS  
ont entendu parler du  
déplacement de l'A9  
(79 % en 2012, 88 % en 2014)



**82%**  
se disent  
favorables à cette nouvelle  
infrastructure  
(75 % en 2012, 81 % en 2015)

> UN PROJET JUGÉ NÉCESSAIRE ET UTILE POUR LE TERRITOIRE

**76%**

jugent le chantier nécessaire  
(+ 4 % par rapport à 2015)

**88%**

estiment que c'est  
une bonne chose pour les  
habitants de la métropole  
montpellieraine  
(+ 6 % par rapport à 2015)

**84%**

pensent que c'est une bonne  
chose pour la région Occitanie

Sondage réalisé par téléphone entre le 16 et le 21 septembre 2016, auprès d'un échantillon représentatif de 706 personnes résidant dans les 12 communes directement concernées par le déplacement de l'A9.

# LES CHIFFRES-CLÉS DE L'OPÉRATION



**25** km  
DE TRAVAUX

**800**

MILLIONS D'EUROS  
D'INVESTISSEMENT  
FINANCÉS À 100%  
PAR VINCI AUTOROUTES



**300**

ENTREPRISES MOBILISÉES

**100 000** VÉHICULES / JOUR



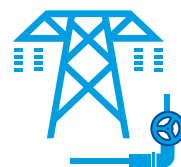
**170 000**  
EN PÉRIODE ESTIVALE

**60**

OUVRAGES  
D'ART COURANTS  
ET HYDRAULIQUES



**138**



RÉSEAUX DÉPLACÉS  
(ÉLECTRICITÉ, GAZ, EAU, TÉLÉCOMS)

**12**



COMMUNES CONCERNÉES



**12** km  
DE NOUVELLES VOIES



**13** km  
D'ÉLARGISSEMENT



PLUS DE **4,4**  
MILLIONS D'HEURES  
TRAVAILLÉES

**60**

OUVRAGES  
HYDRAULIQUES POUR  
PROTÉGER LA RESSOURCE EN EAU



**843**

ESPÈCES  
INVENTORIÉES

DONT **23** ESPÈCES PROTÉGÉES



**1 500**

PERSONNES MOBILISÉES  
AU PIC DU CHANTIER



**60** ha

DE GARRIGUES  
MIS EN VALEUR

**.321** ESPÈCES ANIMALES

**.522** ESPÈCES VÉGÉTALES

PRÈS DE  
**200 000**  
HEURES D'INSERTION

ET PRÈS DE  
**2 300** CONTRATS  
D'INSERTION  
SIGNÉS



**12** ha

DE ZONES HUMIDES  
CONSACRÉS À LA  
PRÉSERVATION DES MILIEUX NATURELS

## LES GRANDES ÉTAPES

**1968**

Construction de la section de l'A9, au droit de Montpellier



**1998**

Élargissement à 2x3 voies



**2002**

Validation d'un avant-projet de dédoublement

**2005**

Enquêtes préalables

**2007**

Déclaration d'utilité publique



**2012**

Lancement des travaux préparatoires



**2015-2016**

Pic d'activité du chantier



**2017**

Mise en service



## LES PRINCIPAUX SECTEURS DU CHANTIER



### BARRIÈRE DE PÉAGE DE MONTPELLIER II À SAINT-JEAN-DE-VÉDAS

La reconfiguration complète de la barrière de péage de Montpellier II à Saint-Jean-de-Védas est en passe de s'achever. Après les 11 nouvelles voies de sortie finalisées en début d'année, les 5 voies d'entrée (vers l'Espagne) sont en cours de finition.



### SAUT-DE-MOUTON EST

Depuis février 2016, le premier saut-de-mouton est en service à hauteur des communes de Saint-Aunès et Mauguio. La circulation en direction de Nîmes est, depuis, déviée du tracé habituel et emprunte la nouvelle infrastructure.



### BARRIÈRE DE PÉAGE DE BAILLARGUES

Dans le sens Nîmes - Montpellier, les 16 voies de sortie sont terminées, ainsi que la galerie technique et l'auvent. Dans le sens Montpellier - Nîmes, ce sont 8 îlots de séparation entre les voies qui sont en cours de finalisation.



### VIADUC DU LEZ ET DE LA LIRONDE

Après la construction des piles en 2014, la constitution des tabliers et la mise en place de la charpente métallique en 2015, le bétonnage s'est achevé début 2016. La réalisation de la couche de roulement et la pose des écrans anti-bruit ont été les dernières étapes.



### QUARTIER DE LA MOGÈRE

Dans ce secteur, les travaux du nouveau tronçon de l'A9 ont cohabité avec ceux de la Ligne à Grande Vitesse du Contournement Nîmes - Montpellier. En 2015, différents ouvrages ont vu le jour, notamment celui de la route de Vauguières aux abords du lycée Pierre Mendès France.



### SAUT-DE-MOUTON OUEST

Ce deuxième saut-de-mouton a pris forme courant 2016. Une mise en circulation partielle est effective depuis début février 2017.

## LE VIADUC DU LEZ ET DE LA LIRONDE, LA CLEF DE VOÛTE DU CHANTIER



**DANS LE CŒUR URBAIN DE MONTPELLIER, UN VIADUC DE 600 MÈTRES DE LONG ENJAMBE DÉSORMAIS DEUX COURS D'EAU : LE LEZ ET LA LIRONDE, AINSI QUE LA 3<sup>E</sup> LIGNE DE TRAMWAY. C'EST L'OUVRAGE D'ART LE PLUS IMPORTANT DU CHANTIER DE DÉPLACEMENT DE L'A9.**

### UN VIADUC QUI S'INTÈGRE AU PAYSAGE URBAIN

« La question essentielle qui se posait était celle de l'intégration de cet ouvrage dans un paysage urbain, puisque le viaduc se trouve quasiment en centre-ville. L'approche qui a été retenue est celle de la sobriété. Il ne s'agissait pas de réaliser un grand geste architectural, mais de le faire dialoguer en harmonie avec son environnement.. C'est pourquoi il est plat, homogène, simple, avec des couleurs grises et des matériaux transparents. »

**Jean-Pierre Duval,**  
l'architecte du viaduc

« C'est l'ouvrage clef de voûte du projet de déplacement de l'A9, assure Frédéric Burton, Directeur développement d'Ingérop. Parce qu'il est le trait d'union entre le chantier Est et le chantier Ouest ; il est géographiquement au centre. Parce qu'il est aussi la partie la plus visible, au cœur de la métropole montpelliéraine. »

Le viaduc a été conçu en dialogue étroit avec les collectivités locales, qui ont demandé de travailler la légèreté de l'ouvrage. Le défi a été de réaliser trois passages successifs (le Lez, l'avenue Georges-Frêche et la Lironde) en un seul ouvrage parfaitement intégré au paysage.

Si l'architecture du viaduc, signé par le Nîmois Jean-Pierre Duval, est affirmée, elle se veut sans ostentation en comparaison avec le « pont jumeau » de la future ligne TGV, distant de 50 m, très reconnaissable à ses arches d'acier, appelé bow-string.

Les ingénieurs ont ainsi réduit le tablier au maximum permis par les résistances des matériaux, la structure en béton et acier compte le moins possible de piliers, et les parois anti-bruit (dites écrans), déployées sur toute la longueur, sont transparentes.

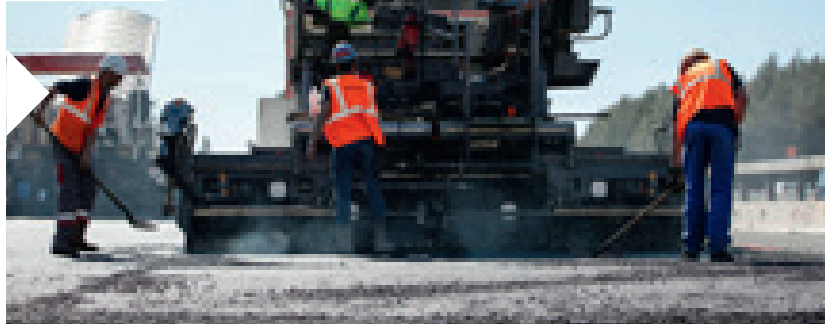
L'autre enjeu de cette construction était le respect des contraintes hydrauliques qui ont fortement influencé le design de l'ouvrage. « Nous avons dû faire preuve d'une transparence hydraulique totale, résume Salvador Nuñez, Directeur d'Opérations du chantier. C'est-à-dire démontrer la neutralité du viaduc sur l'eau, le lit du Lez et de la Lironde et les digues de construction. »



# LES ULTIMES TRAVAUX EN COURS

## FINALISATION DES CHAUSSÉES

Au total, ce sont 1 250 000 m<sup>2</sup> de voies et 50 000 m<sup>2</sup> de zones de péage qui sont concernées. Pour cela, 500 000 m<sup>3</sup> de matériaux de couche de forme et autant de matériaux de chaussées ont été nécessaires.



## AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

Sur l'ensemble des secteurs, les ensemencements et les plantations ont débuté. Les aménagements paysagers, représentant un montant de 5 à 6 millions d'euros, sont un investissement entièrement assuré par VINCI Autoroutes. Afin d'atteindre la meilleure insertion paysagère possible, la nouvelle autoroute sera bordée de 75 000 jeunes plants, 130 000 arbustes et près de 2 000 grands arbres de 2 à 3 m, de type méditerranéen.

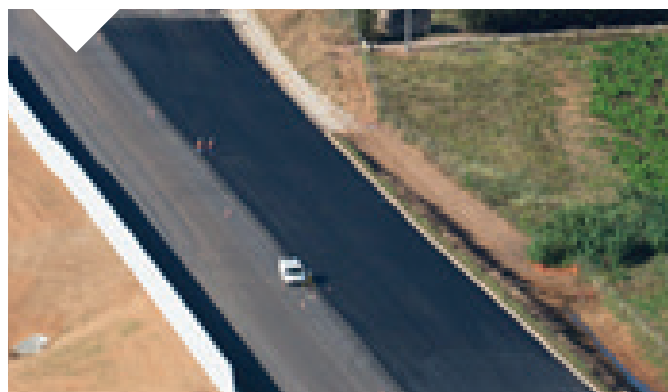


## MISE EN PLACE DES ÉQUIPEMENTS

140 km de glissières de sécurité et plus de 200 équipements intelligents de gestion dynamique du trafic, comme les PMV (Panneaux à Messages Variables) terminent d'être installés. La dernière étape visible, et symbolique, sera la réalisation du marquage au sol.

## PROTECTIONS ACOUSTIQUES

Dans le secteur ouest, 90% des écrans acoustiques ont été mis en place. À l'est, 80% ont été installés. En parallèle, les isolations de façade pour une centaine d'habitations plus isolées sont en cours. Au total, le chantier compte 60 000 m<sup>2</sup> d'écrans de protection phonique et 350 000 m<sup>3</sup> de merlons acoustiques.



## LES BARRIÈRES DE PÉAGE

Les voies centrales et les îlots de séparation des barrières de péage de Montpellier II à Saint-Jean-de-Védas et de Baillargues, mais aussi le démantèlement de la barrière de péage de Montpellier I à Gallargues, sont en passe d'être achevés. Le basculement sera une dernière étape avant la mise en service définitive.



## MAINTENIR LA CONTINUITÉ DU TRAFIC PENDANT LES TRAVAUX

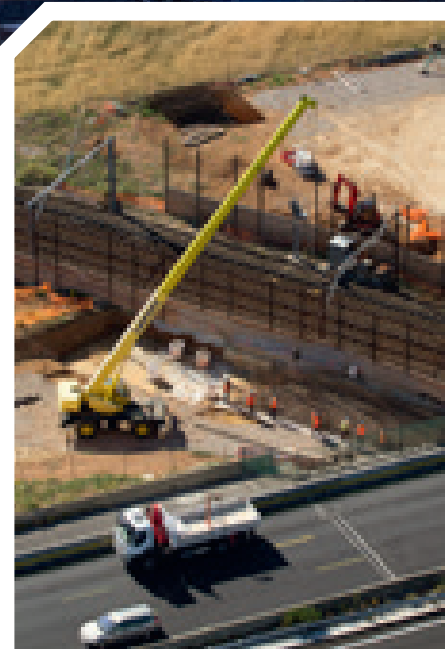


**C'ÉTAIT L'UN DES DÉFIS MAJEURS DU CHANTIER DU DÉPLACEMENT DE L'A9 : MINIMISER L'IMPACT DU CHANTIER SUR LA CIRCULATION. UN VRAI DÉFI QUAND LES TRAVAUX SONT SITUÉS DANS UNE ZONE URBAINE TRÈS HABITÉE. VINCI AUTOROUTES A MIS EN PLACE UN PHASAGE DES TRAVAUX EN CONSÉQUENCE.**

### **DES TRAVAUX RÉALISÉS SURTOUT DE NUIT**

La plupart des manœuvres (basculement de chaussées, pose des piles de pont, etc.) ont été réalisées la nuit, du lundi au jeudi, entre 22h et 6h, lorsque le trafic est le plus faible, afin de minimiser la gêne occasionnée et de rendre aux conducteurs l'usage intégral de l'autoroute aux heures de pointe.

Les opérations de nuit ont également été privilégiées pour les travaux réalisés en dehors de l'autoroute. Pour les besoins du chantier du viaduc du Lez et de la Lironde, par exemple, l'avenue Georges-Frèche a été fermée à la circulation quelques nuits, afin de permettre la pose des poutres du tablier.



## SÉCURITÉ : UNE PRIORITÉ AU QUOTIDIEN



**POUR LES OUVRIERS TRAVAILLANT SUR LE CHANTIER, COMME POUR LES AUTOMOBILISTES EMPRUNTANT L'A9, LA SÉCURITÉ EST UN ENJEU QUOTIDIEN. RÉALISER DES TRAVAUX D'UNE TELLE AMPLÉUR SUR UN AXE AUSSI FRÉQUENTÉ EXIGE UNE POLITIQUE DE PRÉVENTION VOLONTARISTE ET RIGOREUSE.**

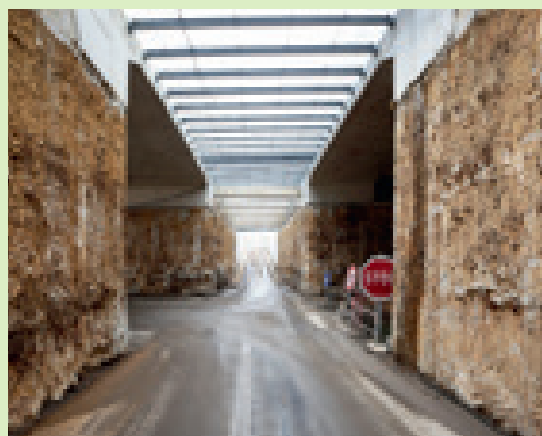
Sur le chantier de l'A9 comme sur l'ensemble des chantiers dont VINCI Autoroutes assure la maîtrise d'ouvrage, la démarche "Sécurité 100% Chantiers" est à l'œuvre. Vis-à-vis des entreprises réalisant les travaux, la démarche repose sur plusieurs axes complémentaires : le dialogue (échanges réguliers en amont

et tout au long de la durée du chantier) ; le niveau contractuel (exigences spécifiques lors des consultations, sanctions éventuelles en cas de non-respect des engagements) ; les audits (inspections de sécurité, présence sur site de préventeurs qui s'assurent du respect des engagements pris lors de la signature des

marchés) ; enfin, la formation à la sécurité de l'ensemble des personnes qui participent aux travaux. En 3 ans, sur l'ensemble des chantiers pilotés par VINCI Autoroutes, l'application de la démarche "Sécurité 100% Chantiers" a permis de diviser par trois le nombre d'accidents du travail.

### LA TRÉMIE D'ACCÈS DE SERVICE : UN PLUS POUR LA SÉCURITÉ

Une trémie d'accès de service permet aux engins de chantier de pénétrer sur les zones de travaux situées entre les voies de circulation. À terme, les véhicules de secours, d'exploitation ou de dépannage pourront atteindre par ce biais les voies de l'autoroute destinées au trafic de transit, qui ne sont pas accessibles par des échangeurs ou par des accès de service. Un tel dispositif est unique en France.



## L'EMPLOI ET L'INSERTION, UN ENGAGEMENT POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE



### DURANT 5 ANNÉES DE TRAVAUX INTENSIFS, LE CHANTIER DU DÉPLACEMENT DE L'A9 A DYNAMISÉ L'EMPLOI DE L'ENSEMBLE DE LA RÉGION.

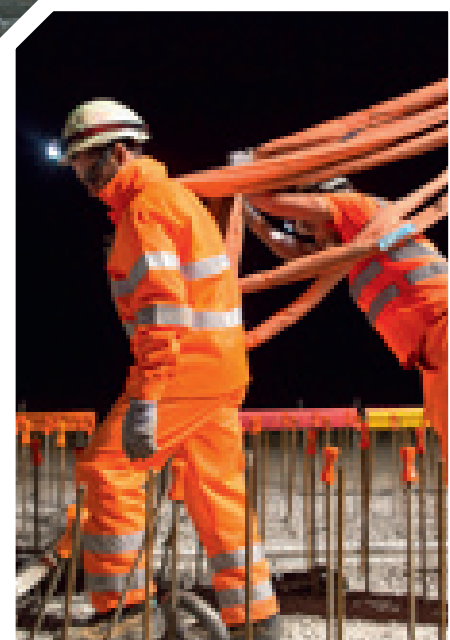
**Manœuvres, conducteurs d'engins, chefs de projet, ou encore géologues, terrassiers, chauffeurs de poids lourds... Des métiers très divers ont œuvré sur le chantier du déplacement de l'A9 à Montpellier. Au pic des travaux, ce sont près de 1500 personnes qui ont été mobilisées.**

#### UNE DÉMARCHÉ VOLONTARISTE

Mandaté par l'État, VINCI Autoroutes n'avait pas d'obligation contractuelle spécifique, mais

a pris un engagement fort pour favoriser le recrutement et l'insertion au niveau local. « Il s'agit pour nous d'une obligation morale », insiste Salvador Nuñez. VINCI Autoroutes a, à cet effet, intégré une clause d'insertion dans ses appels d'offres. L'ensemble des entreprises œuvrant sur les chantiers ont donc eu pour obligation de réaliser 8% du nombre total des heures travaillées en clause d'insertion.

En parallèle, une convention avec Pôle Emploi et la Direccte a été signée dès septembre 2013, afin de faciliter le partage d'information et répondre aux besoins de main-d'œuvre



qualifiée. Cet engagement s'est traduit concrètement par des contrats proposés prioritairement aux personnes sans emploi, issues de la métropole montpellieraine, accompagnés de formations.

## LE BILAN

À l'approche de la fin du chantier, le dernier bilan réalisé par Pôle Emploi fait état d'excellents chiffres quant à l'emploi et l'insertion au niveau local. **Au total, on comptabilise plus de 4,2 millions d'heures travaillées depuis le début du chantier. Près de 2 300 contrats d'insertion ont été signés** depuis fin 2013 et le lancement des travaux. **L'objectif du nombre d'heures d'insertion à réaliser a été dépassé (135% par rapport à l'objectif initial).** Parmi l'ensemble des personnes recrutées, **- 58% sont des chômeurs de longue durée (+ de 12 mois),**

- **18% des jeunes de moins de 26 ans,**
- **21% des seniors.**

D'ici à la mise en service prochaine, près de 800 personnes sont encore mobilisées sur les différents chantiers.

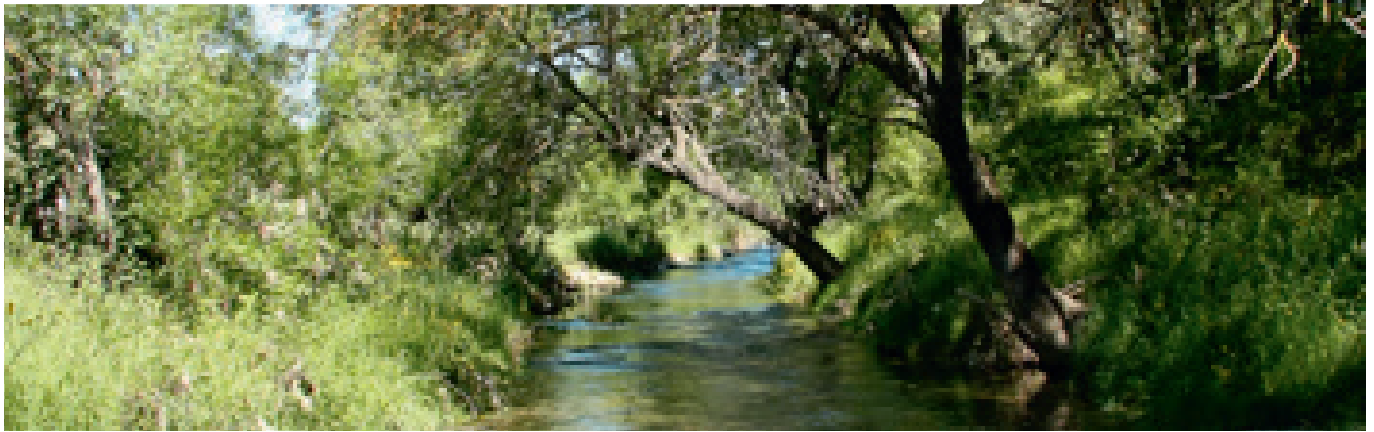
La nouvelle mission de Pôle Emploi est désormais orientée sur l'accompagnement et le suivi de parcours avec la valorisation des compétences acquises par les différents publics, en vue d'une meilleure employabilité. Les premières analyses indiquent d'ailleurs un **taux de retour à l'emploi remarquable de 80%** pour les personnes ayant effectué un contrat sur le chantier de l'A9.

## NATHALIE GABAUDAN, CHEF DE PROJET OPÉRATIONNEL CELLULE GRANDS TRAVAUX PÔLE EMPLOI

*« Aujourd'hui, nous basculons progressivement de l'appel à profil au suivi de parcours. Il faut revoir les personnes ayant travaillé sur les chantiers de l'A9 et valoriser leurs nouvelles compétences afin de pouvoir les positionner sur de nouveaux postes à pourvoir. L'expérience acquise sur un chantier tel que celui du déplacement de l'A9 est particulièrement remarquable pour les futurs nouveaux employeurs. En effet, la nature et l'ampleur du chantier ont induit des conditions de travail particulières, avec des contraintes de sécurité fortes par exemple. Ces différentes montées en compétences sont un gage de remplacement facilité. »*



# PROTECTION DE LA FAUNE ET LA FLORE : DES ACTIONS CONCRÈTES



## POUR TOUS LES GRANDS PROJETS, LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR NÉCESSITE L'INTERVENTION D'UN CERTAIN NOMBRE D'ACTEURS AFIN D'ASSURER LE BON DÉROULEMENT DES OPÉRATIONS.

Ainsi, depuis septembre 2013, une cellule de coordination environnementale a été mise en place. Elle regroupe des partenaires tels que Les Écologistes de l'Euzière, le Conservatoire des Espaces Naturels (CEN), la SAFER, SAFÈGE, la Lyonnaise des Eaux... Elle permet d'assurer l'efficacité des actions menées et le suivi des engagements pris par VINCI Autoroutes.

## LES MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION (ERC)

### DES STRATÉGIES D'ÉVITEMENT

> Exemple : baliser des zones environnementales sensibles.

### DES SOLUTIONS DE RÉDUCTION D'IMPACTS

> Exemple : créer des « gîtes » pour offrir un habitat sûr à certains animaux. C'est le cas pour des reptiles protégés comme la couleuvre de Montpellier, le Lézard vert et le Lézard ocellé, auxquels l'entassement de roches et de branches offre des refuges.

### DES SOLUTIONS COMPENSATOIRES

> Exemple : prélever des espèces de fleurs et les réinstaller sur des terrains propices. Une mare, située sur une propriété privée et dans laquelle se reproduit la Rainette méridionale (amphibien), a ainsi été vidée de ses « occupantes » et a été reconstruite sur un secteur approprié.

Au total, VINCI Autoroutes s'est engagé à acquérir 60 hectares de parcelles compensatoires pour favoriser le maintien et la colonisation d'espèces des milieux de garrigues.

## LE SUIVI DE CHANTIER

En phase opérationnelle, le suivi de chantier permet de s'assurer que les engagements et mesures mis en place sont respectés par les entreprises et les différents intervenants. À cet effet, des quarts d'heure de sensibilisation environnementale ont été organisés à l'attention des équipes

de chantier, pour une mise en valeur des bonnes pratiques : mesures en faveur du tri des déchets, assainissement des eaux issues du chantier, réduction du bruit... Chaque entité possède son référent environnement, interface privilégiée pour l'ensemble des équipes.



## UNE ASSOCIATION ACTIVE DEPUIS 40 ANS

L'association Les Écologistes de l'Euzière, créée en 1974 par des universitaires montpelliérains, s'est donné deux missions :

- sensibiliser l'ensemble de la société à la richesse de la nature et des paysages méditerranéens et à la complexité de leur histoire et de leur gestion,
- apporter son expertise scientifique et pédagogique à de nombreux projets d'aménagement, de gestion ou de mise en valeur des sites.

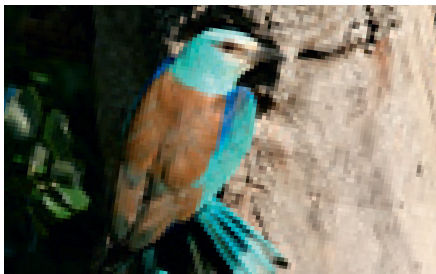
Depuis 2008, Les Écologistes de l'Euzière travaillent aux côtés d'ASF à l'identification et à la préservation du patrimoine naturel autour de l'autoroute A9. Ce partenariat se poursuit au travers d'études spécifiques réalisées sur le terrain et d'actions de suivi jusqu'à la mise en service.

# PROTECTION DE LA FAUNE ET LA FLORE : DES ESPÈCES ET DES MILIEUX À PROTÉGER



**LES SITES TRAVERSÉS PAR L'AUTOROUTE A9 ACCUEILLENENT UNE FAUNE SAUVAGE ET DES MILIEUX NATURELS. PRIS EN COMPTE DANS LE PROJET AFIN DE PRÉSERVER LA BIODIVERSITÉ AUX ABORDS DE L'A9, EN VOICI QUELQUES EXEMPLES.**

## FAUNE ET FLORE



**LE ROLLIER** est un oiseau méditerranéen visible entre mai et septembre. Les populations françaises sont inférieures à 1000 couples. Le département de l'Hérault en accueille à lui seul au moins 200.

C'est un habitué des paysages agricoles où prospèrent leurs proies (insectes) et où des haies d'arbres lui offrent des sites pour élever sa nichée.

> Opération mise en place : replantation de haies afin d'augmenter le nombre de sites favorables à cet oiseau.

**LA DIANE** est un papillon protégé, assez courant aux abords des rivières. Ces spécimens élisent domicile sur un seul type de plante : les aristoloches, où ils viennent pondre et dont se nourrissent leurs larves.

> Opération mise en place : il était délicat de déplacer des papillons... ce sont donc les aristoloches qui ont fait l'objet d'une action spécifique. Les plants ont été prélevés par les spécialistes et transplantés chez un pépiniériste qui les conserve en attendant l'acquisition de terrains en vue d'une transplantation.

**LE LÉZARD OCELLÉ** est le géant des lézards européens puisqu'il peut atteindre 60 cm. C'est une espèce protégée, en grand danger, à cause de la disparition de ses milieux de vie, des garrigues peu embroussaillées.

> Opération mise en place : des espaces suffisants de garrigues seront mobilisés par VINCI Autoroutes et gérés de telle manière qu'ils puissent accueillir durablement cet animal.

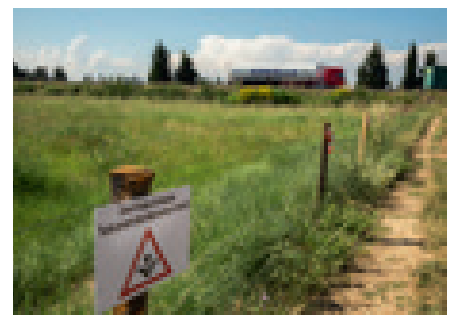
**L'AIL PETIT-MOLY** est une minuscule plante fleurissant dès le mois de février. Cette espèce protégée rare vit dans les zones herbeuses arides des secteurs rocailleux.

> Opération mise en place : inventaire précis, achat de terrains puis gestion des sites par des organismes compétents.

## MILIEUX NATURELS

**LES RIPISYLVES** sont, au bord des ruisseaux, les alignements d'arbres et leur sous-étage de grandes herbes. Ce sont des sites particulièrement intéressants pour les libellules, les papillons et les oiseaux.

> Opération mise en place : différents sites vont être aménagés par VINCI Autoroutes pour accueillir des ripisylves.



**LES GARRIGUES**, situées à l'est et à l'ouest du projet dans des zones peu urbanisées : elles abritent une faune et une flore spécifiques, typiques des milieux méditerranéens.

# UN OUTIL EN LIGNE POUR COMPRENDRE LES CHANGEMENTS



## VINCI AUTOROUTES A LANCÉ UN OUTIL EN LIGNE POUR PERMETTRE À CHACUN DE VISUALISER LES CHANGEMENTS ENGENDRÉS PAR LA NOUVELLE CONFIGURATION DU RÉSEAU AUTOROUTIER.

L'outil en ligne est accessible depuis le site web dédié au chantier **www.deplacement-a9.fr** ou directement via l'url **www.deplacement-a9.fr/montrajet**.

Conçu comme une application, l'outil en ligne se veut simple d'utilisation et pratique : le premier écran permet de sélectionner des échangeurs d'entrée et de sortie, tandis que la page de résultats replace le parcours sélectionné sur une cartographie Google Maps intégrant des pictogrammes pour chaque fait marquant du trajet.

Chacun d'entre eux est ensuite décrit et expliqué à l'aide d'images 3D illustrant la configuration définitive par zone à l'issue des travaux. Une vidéo simule également le trajet dans son intégralité afin de se rendre compte visuellement et de pouvoir retrouver de nouveaux repères.

Toutes les possibilités de parcours sont disponibles dans les 2 sens de circulation, pour des trajets entre Nîmes et Sète, afin de

répondre au mieux à toutes les interrogations légitimes avant la mise en service.

L'outil en ligne est accessible depuis ordinateurs, tablettes ou smartphones, afin de faciliter la consultation.



### SIMPLE

Vous sélectionnez vos échangeurs d'entrée et de sortie

### PRATIQUE

Découvrez les changements sur vos parcours habituels



**deplacement-a9.fr/montrajet**



# L'INFORMATION AU PLUS PRÈS DE LA POPULATION

## > LES MOYENS POUR S'INFORMER :

Depuis le début du chantier du déplacement de l'A9, VINCI Autoroutes a multiplié les actions d'information auprès des riverains et des citoyens sur le déroulement du chantier et les travaux.



Plusieurs outils ont été mis en place :

- **Un site internet** : [www.deplacement-A9.fr](http://www.deplacement-A9.fr)
- Il est possible de s'inscrire à la **newsletter et aux flashes-infos**.
- **Une lettre aux riverains** pour une information au plus près des habitants. «A9 au quotidien», est distribuée tous les trimestres dans les boîtes aux lettres.

- **5 agents de liaison** sur le terrain, au plus près des riverains. Leur mission : écouter, répondre, expliquer.
- Depuis fin 2015, un **décrochage local sur Radio VINCI Autoroutes, 107.7**, a été mis en place afin de relayer quotidiennement les avancées du chantier.



## LES VISITES DE CHANTIER OUVERTES À TOUS

Mises en place depuis début 2016, les visites de chantier sont plébiscitées par le grand public. Riverains, habitants de la métropole montpelliéraine ou simples curieux, ce sont près de 2 000 personnes qui sont venues découvrir les coulisses du plus important chantier autoroutier de France.



## L'ESPACE DÉPLACEMENT DE L'A9 : 140 M<sup>2</sup> DÉDIÉS À L'INFORMATION

Table interactive, vidéos, exposition, documentation... tout est réuni en un seul lieu.



↘  
**L'Espace Déplacement de l'A9 se situe**  
Avenue de l'Agau, à Lattes

↘  
**En venant de Montpellier**  
Direction Lattes

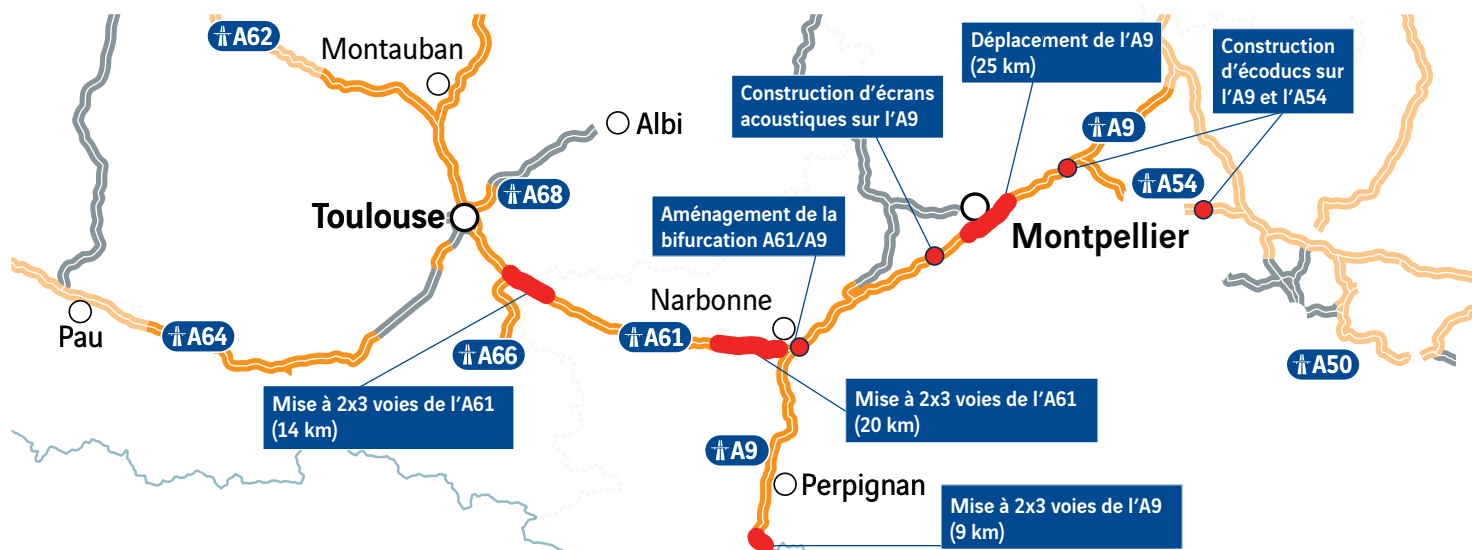


**DU LUNDI AU VENDREDI**  
**DE 11H À 15H**  
**Parking gratuit**

**Accueil de groupes sur RDV**  
**au 09 67 28 28 18**

## LES PRINCIPAUX CHANTIERS

FINANCÉS ET RÉALISÉS PAR VINCI AUTOROUTES  
EN RÉGION OCCITANIE PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE



## CONTACTS PRESSE

Raphaëlle Montagu-Dardaine - raphaelle.montagu-dardaine@vinci-autoroutes.com - +33 6 34 38 55 13

Stéphanie Thibaut - stephanie.thibaut@vinci-autoroutes.com - +33 6 26 47 07 12

Ludovica Giobbe - ludovica.giobbe@vae-solis.com - +33 6 15 33 64 30

[www.deplacement-a9.fr](http://www.deplacement-a9.fr)

### À propos de VINCI Autoroutes

Premier opérateur d'autoroutes en concession en Europe, VINCI Autoroutes accueille chaque jour plus de 2 millions de clients sur les réseaux de ses quatre sociétés concessionnaires : ASF, Cofiroute, Escota et Arcour. VINCI Autoroutes est partenaire dans la durée de l'État concédant, au service des politiques d'aménagement du territoire et pour satisfaire les besoins de mobilité de ses clients.

Chiffres clés : Réseau de 4 398 km d'autoroutes - 189 aires de services - 268 aires de repos - 322 gares de péage.

Retrouvez toutes les informations sur : Radio VINCI Autoroutes (107.7), [www.vinci-autoroutes.com](http://www.vinci-autoroutes.com), [facebook.com/VINCIAutoroutes](https://facebook.com/VINCIAutoroutes),

Twitter @VINCIAutoroutes , [www.fondation.vinci-autoroutes.com](http://www.fondation.vinci-autoroutes.com), ou par téléphone au 3605, 24h/24 et 7j/7 (service gratuit + prix d'appel).