

Département de l'Hérault
Direction Départementale de l'Équipement

**DEDOUBLEMENT DE L'AUTOROUTE A9
AU DROIT DE MONTPELLIER**

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES PREALABLES A
- LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
- LA MISE EN COMPATIBILITE DES POS ET PLU

Commissaires Enquêteurs

Président : Michel SANTIER
Assesseurs : Jean-Louis PIANTA
Yves HARCILLON
Jeannine BOURRELY
Richard FORMET

Mars 2006

Sommaire

TITRE I.....	4
RAPPORT DE LA COMMISSION D' ENQUETE	4
1 Généralités.....	4
1.1 <i>Objet des enquêtes</i>	4
1.2 <i>Caractéristiques du projet</i>	4
1.2.1 Chronologie.....	4
1.2.2 Objectifs poursuivis	5
1.2.3 Description sommaire du projet.....	5
2 Procédures.....	7
2.1 <i>Désignation de la Commission d'enquête</i>	7
2.2 <i>Arrêtés d'ouverture et de prorogation d'enquêtes</i>	7
2.3 <i>Publicité et informations diverses</i>	7
2.4 <i>Documents soumis aux enquêtes</i>	8
2.4.1 Dossier DUP	8
2.4.2 Dossier G - Mise en compatibilité des POS et des PLU	9
2.4.3 Dossier H - Annexes	9
3 Déroulement des enquêtes	10
3.1 <i>Ouverture des enquêtes</i>	10
3.2 <i>Information de la Commission d'enquête et visite des lieux</i>	10
3.3 <i>Consultation des élus, collectivités publiques et associations diverses</i>	10
3.4 <i>Permanences tenues</i>	17
3.5 <i>Incidents rencontrés</i>	18
3.6 <i>Clôture des enquêtes</i>	18
4 Examen et analyse des observations	19
4.1 <i>Observations recueillies</i>	19
4.1.1 Généralités.....	19
4.1.2 Tableau récapitulatif par thèmes et par communes	21
4.1.3 Synthèse des avis par commune.....	21
4.2 <i>Analyse des observations</i>	25
4.2.1 Impacts environnementaux et humains	25
4.2.2 Urbanisme et aménagement du territoire	35
4.2.3 Enjeux agricoles, économiques et sociaux	38
4.2.4 Aspects juridiques et administratifs	41
4.2.5 Contre propositions	45

4.2.6	Sites et cas particuliers	50
5	Analyses et propositions de la commission	56
5.1	<i>Comment éviter la saturation de l'A9 ?</i>	56
5.2	<i>D'autres projets et tracés sont-ils plus pertinents ?</i>	57
5.2.1	Proposition A : Elargissement in-situ entre les Portes Est et Ouest	58
5.2.2	Proposition B : Variante 2C	60
5.2.3	Proposition C : Accolement à la LGV	61
5.2.4	Proposition D : Création d'une rocade Sud.....	63
5.2.5	Proposition E : Variantes courtes	64
5.3	<i>Analyse comparative des variantes</i>	65
	TITRE II - UTILITE PUBLIQUE.....	67
	CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION	67
	TITRE II bis - MISE EN COMPATIBILITE DES P.L.U et P.O.S.....	73
	CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION	73
6	ANNEXES au Rapport de la Commission	74

TITRE I

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

1 Généralités

1.1 Objet des enquêtes

Les deux enquêtes conjointes ont pour objet de permettre au public d'exprimer des appréciations, suggestions ou contre-propositions sur :

- l'utilité publique du projet de dédoublement de l'utoroute A9 au droit de MONTPELLIER.
- la mise en compatibilité des Plans d'Occupation des Sols (POS) et des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes concernées.

Ces enquêtes intéressent le territoire des communes de :

BAILLARGUES, CASTRIES, FABREGUES, LATTES, LUNEL-VIEL, MAUGUIO, MONTPELLIER, SAINT-AUNES, SAINT-BRES, SAINT-GENIES-DES-MOURGUES, St JEAN de VEDAS, VALERGUES et VENDARGUES.

1.2 Caractéristiques du projet

1.2.1 Chronologie

1967 : Mise en service de l'utoroute « La Languedocienne ».

1989 à 1995 : Etudes préliminaires comprenant examen des variantes de tracé.

1997 à 2002 : Etudes d'Avant-Projet Sommaire.

2003 à 2004 : Instruction Mixte à l' Echelon Central et consultation des collectivités locales.

2005 : Enquêtes publiques

2006 : Déclaration d'utilité publique et transmission du dossier à la Société Autoroutes du Sud de la France (ASF) société concessionnaire.

2007- 2008 : Début des travaux.

2011 : Mise en service.

1.2.2 Objectifs poursuivis

Ce projet s'inscrit dans un programme général d'aménagement du réseau de voiries structurantes du sud de l'agglomération dont la cohérence a été examinée dans le cadre du dossier de voirie d'agglomération (DVA) approuvé par décision ministérielle du 3 mai 2002 et du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération de MONTPELLIER approuvé par délibération de MONTPELLIER Agglomération du 23 décembre 2002.

Il consiste à aménager l'utoroute A9 au droit de Montpellier afin d'augmenter sa capacité en regard de l'augmentation régulière et soutenue des trafics autoroutiers ;

Il vise à restaurer le niveau de service de l'A9 pour le trafic de transit en :

- Dédiant la section actuelle entre St JEAN de VEDAS et BAILLARGUES renommée A9a aux trafics d'échanges et de desserte locale générés par l'agglomération montpelliéraine.
- Apportant à la fois plus de sécurité et de confort aux automobilistes et plus de fluidité au trafic.

1.2.3 Description sommaire du projet

Le projet soumis aux enquêtes, dont le tracé est entièrement compris entre l'utoroute actuelle et la future ligne ferroviaire LGV, comporte deux parties distinctes :

Une section nouvelle A9b d'environ 20 kilomètres, qui concerne la future utoroute de transit.

A l'Ouest elle se sépare de l'A9 sur le territoire de la commune de SAINT-JEAN-de-VEDAS et la rejoint à l'Est sur le territoire de celle de BAILLARGUES.

Son tracé dans sa partie centrale, sur environ 7 kilomètres, est jumelé avec celui de la nouvelle ligne ferroviaire mixte, évitant ainsi le site classé de la Mogère.

Il aura des caractéristiques géométriques conformes à l'Instruction Technique d'Aménagement des Autoroutes de liaison (ICTAAL) pour la catégorie L1 :

Tracé en plan : Rayon minimal de 1800m

Profil en long : Pente maximale de 5%

Profil en travers : Plate-forme à 2x3 voies

Des aménagements aux extrémités Ouest et Est de la section nouvelle (environ 10km) permettant des échanges avec l'utoroute existante qui irrigue l'agglomération montpelliéraine et s'inscrivant en continuité de l'utoroute A9.

Le projet comprend une quarantaine d'ouvrages d'art (routiers, hydrauliques et ferroviaires) et un couple d'aires de repos est créé en compensation de la suppression des aires de BAILLARGUES et de SAINT-AUNES.

Une attention particulière est portée à la préservation de l'environnement tant pour ce qui concerne la valorisation du patrimoine du site traversé, la réalisation de protection acoustique, le respect des critères de transparence hydraulique ou la qualité de l'air.

Les dépenses prévisionnelles liées au projet se répartissent comme suit en millions d'euros hors taxes (conditions d'octobre 2004) :

Etudes et travaux	307 M€ *
Acquisitions foncières	52 M€
Intérêts d'emprunts	<u>26 M€</u>
Total	385 Millions d'euros

* dont 73 M€ de mesures d'atténuation et de compensation pour l'environnement.

2 Procédures

2.1 Désignation de la Commission d'enquête

Par ordonnance n° E34.05.124 en date du 15 mars 2005, Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier a constitué une Commission d'enquête de cinq membres et a désigné :

Mr Michel SANTIER	Président
Mr Jean-Louis PIANTA	Assesseur
Mr Yves HARCILLON	Assesseur
Mme Jeannine BOURRELY	Assesseur
Mr Richard FORMET	Assesseur

2.2 Arrêtés d'ouverture et de prorogation d'enquêtes

Par arrêté n° 2005.I.1761 en date du 19.07.2005 (an nexé 1), Monsieur le Préfet de l'Hérault a prescrit l'ouverture des enquêtes publiques conjointes préalables à :

- la déclaration d'utilité du projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier,
- la mise en compatibilité des POS et des PLU des communes concernées.

Cet arrêté précise que les enquêtes, d'une durée de 61 jours, se dérouleront du 26 septembre au 25 novembre 2005 inclus et indique les conditions qui permettront au public de prendre connaissance des dossiers d'enquêtes et de présenter des observations.

Les lieux, dates et heures des permanences de la Commission d'enquête sont également stipulés.

En raison du vif intérêt porté par le public, notamment depuis la tenue de la réunion publique de BAILLARGUES du 7 novembre 2005 (compte rendu joint en annexe 2), le Président de la Commission d'enquête a demandé à Monsieur le Préfet de l'Hérault, par lettre du 16 novembre, la prorogation des dites enquêtes de 14 jours soit jusqu'au 9 décembre 2005 (annexe 3).

Un nouvel arrêté préfectoral, celui du 17 novembre, pris acte de cette décision (annexe 4) et précisa les lieux et dates des sept permanences supplémentaires assurées par la Commission d'enquête.

2.3 Publicité et informations diverses

Conformément aux dispositions des arrêtés préfectoraux précités, la publicité des enquêtes a été réalisée dans les formes suivantes :

Affichage de l'avis d'enquêtes en Préfecture de l'Hérault et à la mairie de chacune des communes concernées.

L'accomplissement de ces formalités est attesté par le certificat de publication établi par le Préfet de l'Hérault et les maires intéressés (annexe 5).

Insertion dans deux journaux locaux (Midi Libre et La Marseillaise) et dans deux journaux à diffusion nationale (Le Monde et Le Figaro) (annexe 6) en date des :

06 sept. 2005

27 sept. 2005

24 nov. 2005

Mise en place de 97 panneaux d'affichage visibles de la voie publique (la liste des emplacements, commune par commune est jointe en annexe 7 au présent rapport).

La localisation de ces panneaux et leur maintien en état pendant toute la durée des enquêtes a été attestée par Maîtres Jean-Michel ROUZAUD, Frédéric TONUS et Cyril ROUZAUD, huissiers de Justice, sous forme de dossiers hebdomadaires.

A titre complémentaire aux diverses mesures exposées ci-dessus, a été diffusée dans certaines communes, à l'aide de cassettes vidéo, une présentation aérienne du projet en 3 D.

2.4 Documents soumis aux enquêtes

Les dossiers établis par la Direction Départementale de l'Équipement de l'Hérault (DDE34) et déposés en mairies comportent :

2.4.1 Dossier DUP

A - Document précisant l'objet de l'enquête et les informations juridiques et administratives

B - Le plan de situation

C - La notice explicative

- L'objet de l'opération
- La synthèse des études préalables et justification du projet retenu
- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- L'estimation sommaire des dépenses

D - Le plan général des travaux

E - L'étude d'impact, qui comprend :

- Un résumé non technique
- L'appréciation des impacts du programme
- La présentation des auteurs des études
- L'analyse comparative des variantes larges
- La définition de la solution proposée
- L'analyse des impacts du projet et les mesures d'insertion dans l'environnement
- Le coût des mesures d'insertion dans l'environnement
- L'analyse des méthodes d'évaluation des impacts et des difficultés rencontrées

F - L'évaluation économique et sociale, qui analyse la situation actuelle et les perspectives d'évolution.

2.4.2 Dossier G - Mise en compatibilité des POS et des PLU

Pour chacune des communes concernées :

- Une notice explicative
- Le règlement modifié
- Les documents graphiques modifiés
- La liste des emplacements réservés modifiés

2.4.3 Dossier H - Annexes

- Synthèse des perspectives d'évolution d'aménagement
- Document d'évaluation des incidences au regard des objectifs de conservation des trois sites NATURA 2000
- Evaluation des risques sanitaires

3 Déroutement des enquêtes

3.1 Ouverture des enquêtes

Avant leur envoi en mairies, le président et les membres de la Commission d'enquête ont procédé :

- à l'ouverture de l'ensemble des registres d'enquêtes (D.U.P et mise en conformité des P.O.S et des P.L.U) et à leurs paraphes.
- au visa de la totalité des dossiers.

3.2 Information de la Commission d'enquête et visite des lieux

Le 1^{er} Avril 2005 une réunion regroupant l'ensemble des membres de la Commission d'enquête et les représentants de la DDE 34 s'est tenue à Montpellier dans les locaux de la DDE.

A l'issue de cette première prise de contact une version provisoire du dossier a été remise à chacun des membres de la Commission d'enquête.

L'après-midi, la Commission d'enquête a effectué une visite détaillée du tracé de l'autoroute A9b projetée.

Début septembre la version définitive du dossier d'enquête a été confiée à la Commission.

A maintes reprises plusieurs membres de la Commission d'enquête ont procédé à des visites ponctuelles afin de mieux apprécier certains points particuliers et notamment la faisabilité des nombreuses variantes proposées par le public.

La Commission tient à souligner la courtoisie des rapports et l'aide appréciable que lui ont apportés tout au long de l'enquête Mr BURTE, chef du Service des Equipements à la DDE 34 et ses collaborateurs pour :

- répondre aux questions du public,
- fournir des documents supplémentaires,
- établir les documents graphiques nécessaires à la Commission pour illustrer certains points de son rapport.

3.3 Consultation des élus, collectivités publiques et associations diverses

Indépendamment des entretiens et réunions préalables à la mise au point des enquêtes avec les diverses autorités administratives et le Maître d'ouvrage, de nombreuses réunions se sont déroulées, à l'initiative de la Commission d'Enquête, avant, pendant et après l'enquête publique.

28 octobre 2005	Réseau Ferré de France (RFF)
04 novembre	Direction Départementale de l'Action sanitaire et Sociale
07 novembre	Chambre d'Agriculture
15 novembre	Conseil Général
15 novembre	Agglomération de Montpellier
21 novembre	Association « Les Jardins d'Anne »
25 novembre	Direction Régionale de l'Environnement
29 novembre	Conseillers municipaux de Montpellier
3 décembre	Maire de Lattes
3 décembre	CODETEL
23 décembre	Autoroutes du Sud de la France (ASF)
23 décembre	Propriétaires des Coteaux de la Méjanelle
23 décembre	MM. Les Députés Grand et Jeanjean
18 janvier 2006	Direction Régionale de l'Environnement
9 février	Débat organisé par la C.C.I
13 février	Chambre d'Agriculture
13 février	Conseil Général
23 février	CNDP

28 octobre 2005 : RFF (Réseau Ferré de France).

MM. DUBOST et MION, Directeur régional et chargé de mission LGV,

Ils fournissent des informations sur l'avancement des projets : acquisitions foncières, réalisation concomitante, gestion des infrastructures, études acoustiques, ainsi que sur un jumelage possible de LUNEL à FABREGUES.

4 novembre : DDASS (Direction départementale de l'Action Sanitaire et Sociale).

Mmes CLAUDET, RISSONS et M. PIC

Ils précisent que leur service n'a pas été consulté au niveau local par la DDE. La consultation a eu lieu au cours de l'Instruction Mixte à l'Echelon Central (IMEC). L'avis du service local s'est fondé sur les résultats des études des bureaux d'études (Air.LR, ANTHEA, SIRIATEC pour l'air, ACOUPHEN pour le bruit). Il avait pris acte de la méthodologie suivie. Il regrette toutefois que les mesures n'aient pas été effectuées de façon globale en intégrant au projet la voirie d'accès.

En ce qui concerne l'air et le bruit, contrairement à l'eau, on manque encore de recul pour juger de l'efficacité des réglementations. Les normes applicables constituent donc un compromis entre les risques pour la santé et les impératifs économiques.

Interrogés sur les suggestions faites par les habitants de BAILLARGUES de repousser plus à l'est le péage, les intervenants de la DDASS ne peuvent affirmer que la mesure serait de nature à limiter la pollution, aucune étude ne confirmant actuellement cette hypothèse.

7 novembre : Chambre d'Agriculture.

MM. BAUDRY et PONTIER, respectivement Directeur et Administrateur accompagnés de Mme BROSSARD et de M. BARRIDA.

Si la Chambre d'Agriculture a été associée au projet dès 1993, elle ne l'a pas été sur les prolongements Est et Ouest mis à l'enquête. Les responsables de la profession agricole se sont prononcés en faveur de l'élargissement de l'utoroute existante et auraient souhaité davantage de concertation avec la DDE comme ce fut le cas avec RFF. Ils rappellent que le projet sera plus particulièrement pénalisant pour deux secteurs d'activités :

- le vignoble AOC de la Méjanelle,
- le maraîchage de la Cereyrède.

Concernant les acquisitions, les représentants de la Chambre rappellent qu'il existe un protocole entre la Chambre d'Agriculture et les services fiscaux, mais compte tenu d'expériences antérieures, ils craignent qu'il ne soit pas appliqué par les ASF (Autoroutes du Sud de la France).

Ils demandent, par ailleurs, que le Mas de Saporta, siège des services agricoles mais aussi du Cellier des Vins, très directement concerné par l'infrastructure en projet, soit considéré comme habitation (et non bureau) et, à ce titre, protégé contre les nuisances sonores.

15 novembre : Conseil Général

M. KRUGER, Directeur Général Adjoint et MM. VILLESOT et RECHATIN.

Ils confirment l'avis favorable donné par le conseil général, en 2003, lors de la consultation des collectivités.

Ils rappellent cependant les réserves formulées alors concernant principalement le manque d'études d'impact sur les raccordements, le raccordement avec la RN 113 et le LIEN, la demande de gratuité pour St JEAN de VEDAS et la requalification des échangeurs supplémentaires. Ils regrettent que le jumelage avec la LGV ne soit pas un accollement, moins consommateur d'espace.

15 novembre : Agglomération de Montpellier.

M. LAGET, Directeur Général des Services

Il rappelle que l'Agglomération ne s'était pas volontairement prononcée sur le projet lors de la consultation de 2004.

Il confirme, qu'aujourd'hui, l'Agglo est favorable au projet avec cependant deux réserves importantes concernant l'aménagement de l'interbande et la requalification de l'A9a.

Pour l'inter bande, l'Agglo souhaite que l'étude du cabinet d'urbanisme Nicolas MICHELIN, qui avait fait l'objet d'un débat consensuel entre l'Agglo, ASF et RFF soit prise en considération.

Quant à la requalification de l'A9a, qui n'est pas prévue dans le dossier soumis à l'enquête, l'Agglo demande qu'elle soit envisagée au même titre que les raccordements est et ouest.

L'Agglo considère qu'au minimum il conviendrait d'améliorer les raccordements est et ouest et prévoir de nouveaux raccordements à Odysseum et au Zénith, avec mise en place de protections contre le bruit (zone de la Lauze), tout en précisant qu'aucun des raccordements n'est inscrit au contrat de plan Etat – Région.

21 novembre : Association « les Jardins d'Anne »,

M. MICHEL, Président de l'Association.

Créés il y a 20 ans sur d'anciennes vignes, les jardins, d'agrément et d'horticulture, constituent un lieu de convivialité important pour des propriétaires citadins résidants dans les HLM et ZUP de la ville.

Le projet qui traverse toute la zone compromet gravement les lieux et les liens qui s'y sont constitués.

25 novembre : DIREN (Direction Régionale de l'Environnement)

MM. BRIE et RASLE

Ils rappellent l'objectif initial du projet qui était de créer la rocade sud de Montpellier par dédoublement de l'A9. La requalification de l'autoroute actuelle, qui en faisait partie est aujourd'hui perdue de vue.

Leurs observations en ce sens faites à l'occasion de l'IMEC n'ont pas été retenues, en particulier en ce qui concerne le financement.

La DIREN ne se montre pas opposée à l'accolement à la LGV mais pose la question de la prise en compte des nuisances sonores cumulées et du financement des protections par différents maîtres d'ouvrage.

Mais pour la DIREN, le véritable problème se pose au niveau des Portes Est et Ouest qui sont une des priorités de l'Agglo.

29 novembre : Conseillers municipaux de Montpellier

Mme. STAM et M. ROUMEGAS

Pour eux les problèmes de circulation proviennent également de l'axe Nord-Sud. Ils demandent que les raccordements du LIEN, de l'A75 et des RN112 et 113 se fassent le plus à l'est et à l'ouest possible et soient traités en même temps que le dédoublement de l'A9.

M. ROUMEGAS précise qu'il compte interpellier le ministre des transports sur la globalité du projet.

Ayant rencontré M. MARZOLF, Vice-président de la Commission National du débat public, il confirme que le dédoublement de l'A9, considéré comme acquis, ne sera pas traité lors du débat public sur les transports dans l'arc méditerranéen.

3 décembre : Maire de Lattes

M. MEUNIER

Il avait souhaité un rendez-vous pour expliquer la position de son conseil municipal, défavorable au projet.

Pour lui, la commune de Lattes est déjà soumise à beaucoup de nuisances. Le projet ne ferait que les augmenter (bruit, pollution...) et aggraverait sensiblement le risque d'inondation.

Les problèmes de circulation proviennent, selon lui, du fait que le contournement nord de Montpellier n'est pas achevé et que l'axe Nord – Sud n'est pas opérationnel.

Il est cependant favorable à l'aménagement d'une rocade à 2 voies dans l'emprise actuelle de l'autoroute.

3 décembre : CODETEL (Collectif de défense du territoire languedocien).

Mme BOUARD, Présidente et les associations « Défense de la Cereyrède », « Alternative citoyenne pour VALERGUES », « Comité de vigilance LATTES MAURIN » représentées par leurs présidents.

Ces associations ont rappelé leurs principales observations et demandes, concernant les diverses nuisances, bruit, pollution de l'air, impact hydraulique.

Elles ont aussi souligné les insuffisances du dossier. Pour elles, le projet aurait du faire l'objet d'un débat public. Elles demandent donc qu'il soit intégré au prochain débat public sur l'Arc Languedocien qui s'ouvrira en avril 2006.

Les associations souhaitent que la possibilité d'acquisition dans la bande des 150 mètres soit prévue dans les 10 ans suivant la DUP et demandent la création d'un organisme de suivi après mise en service.

23 décembre : ASF (Autoroutes du Sud de la France)

M. ROBILLARD, Directeur Général délégué et MM.HORTNUNG, et CHEYNET responsables régionaux

En préambule, ils rappellent que pour eux se pose essentiellement au droit de Montpellier, la question des liaisons interurbaines ; les montpelliérains profitent de l'A9 comme d'une rocade mais la mixité des trafics qui en résulte n'est pas satisfaisante.

Leur seule obligation, à ce jour, en tant que concessionnaires jusqu'en 2032 se limite à construire l'A9b, la requalification de l'A9a venant ensuite. Leur souhait est de voir le projet arriver rapidement à son terme.

23 décembre : Des représentants des propriétaires des coteaux de la Méjanelle.

Mme PASTRE, M. SUTTEL, M. Le Président des Coteaux.

Ils expriment leurs préoccupations aux membres de la commission et effectuent en leur compagnie une visite des lieux.

23 décembre : MM. GRAND et JEANJEAN, députés

Tous deux sont opposés au projet présenté. Ils souhaiteraient que le contournement par le Nord de Montpellier fasse l'objet d'études.

18 janvier 2006 : DIREN

Les responsables du projet à la DDE sont invités à débattre des différents tracés alternatifs envisageables suite à l'enquête.

Les avantages et inconvénients des deux hypothèses, accollement à la LGV et accollement à l'utoroute existante sont analysés. Cette dernière alternative aurait la préférence de la DIREN qui en avait d'ailleurs souhaité un examen détaillé. Quant à la proposition d'une rocade Nord, elle serait très pénalisante pour l'environnement et ne répondrait pas au problème posé.

13 février : Chambre d'Agriculture.

Pour la Chambre, l'élargissement sur place à 4X3 voies est de loin préférable, mais cette solution avait été repoussée dès le départ par le maître d'ouvrage.

L'accolement à la LGV risquerait de poser des problèmes lors des acquisitions concomitantes par des opérateurs différents.

L'hypothèse d'aménagement d'une aire d'utoroute au droit du Mas de Saporta est également évoquée. Elle ne semble pas répondre aux préoccupations du restaurant et du caveau (vente de vins et produits locaux). Des réponses ont été adressées à la commission par les responsables concernés.

13 février : Conseil Général.

La rencontre permet de préciser sa position sur les projets alternatifs.

L'accolement à l'A9 existante avec séparation des trafics retiendrait la faveur du Conseil Général pour l'économie d'espace qu'elle représente et les possibilités de raccordement des RN112 et 113. Elle suppose toutefois le déplacement du gazoduc d'un coût élevé (3M d'€ par kilomètre).

La solution Nord, également évoquée, ne présenterait que des inconvénients.

23 février : Commission Nationale du Débat Public

M. MARZOLF, Vice Président de la CNDP

est surpris que l'enquête publique ait eu lieu avant l'ouverture du débat public relatif aux transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien (VRAL), qu'il préside.

Par ailleurs, la Commission a assisté, **le 9 février**, au débat d'information organisé par la **Chambre de Commerce et d'Industrie** de l'Hérault, sur le thème des transports « la congestion est-elle inéluctable ? »

3.4 Permanences tenues

Conformément aux dispositions des arrêtés préfectoraux du 19 juillet 2005 et du 17 novembre 2005, la Commission d'Enquête a tenu les permanences suivantes :

MAIRIES	Dates	Heures
BAILLARGUES	26 septembre 2005	14h à 17h
	10 octobre 2005	14h à 17h
	25 novembre 2005	14h30 à 17h30
	9 décembre 2005	14h à 17h
CASTRIES	7 novembre 2005	14h à 17h
	4 novembre 2005	14h à 17h
	30 septembre 2005	9h à 12h
	25 octobre 2005	9h à 12h
LATTES	21 novembre 2005	14h à 17h
	3 décembre 2005	9h à 12h
	25 novembre 2005	9h à 12h
	30 septembre 2005	14h à 17h
MAUGUIO	15 novembre 2005	14h à 17h
	3 décembre 2005	9h à 12h
	26 septembre 2005	9h à 12h
	8 novembre 2005	9h à 12h
MONTPELLIER	25 novembre 2005	14h30 à 17h30
	9 décembre 2005	9h à 12h
	30 septembre 2005	9h à 12h
	15 novembre 2005	9h à 12h
SAINT-AUNES	9 décembre 2005	9h à 12h
	26 septembre 2005	9h à 12h
	26 septembre 2005	9h à 12h

	7 novembre 2005	9h à 12h
	3 décembre 2005	9h à 12h
SAINT-GENIES-DES-MOURGUES	8 novembre 2005	16h30 à 18h30
SAINT-JEAN-DE-VEDAS	26 septembre 2005	14h à 17h
	8 novembre 2005	14h à 17h
	25 novembre 2005	9h à 12h
	9 décembre 2005	14h à 17h
VALERGUES	8 novembre 2005	9h à 12h
VENDARGUES	10 octobre 2005	9h à 12h

3.5 Incidents rencontrés

Le 14 novembre au matin, en Mairie de MONTPELLIER, un employé a constaté la disparition des deux registres d'enquêtes et de six des documents constituant les dossiers d'enquêtes.

Les documents ont été immédiatement remplacés par les soins de la Direction Départementale de l'Equipement de l'Hérault.

Les deux registres n'ont pas été retrouvés. Cet incident n'a eu toutefois aucun effet sur la régularité des enquêtes dans la mesure où :

- d'une part, les Services du Maître d'Ouvrage avaient pris leurs dispositions en photocopiant chaque soir les pages des registres,
- d'autre part, les quelques personnes qui avaient formulé des observations sur les deux registres ce 14 novembre ont été invitées, par voie de presse, à réitérer leurs observations.

A d'autres reprises, certains documents du dossier ont également été dérobés, en mairie de MONTPELLIER. Ils ont toujours été remplacés très rapidement. Il s'avère que le local de la mairie de MONTPELLIER, retenu pour ces enquêtes, ne se prêtait pas particulièrement bien à la mise à disposition des documents sans surveillance.

3.6 Clôture des enquêtes

A l'expiration du délai d'enquêtes les registres ont été clos et signés par chacun des maires concernés.

Les registres d'enquêtes et certificats d'affichage ont été collectés par les soins des services de la DDE 34 et remis au Président de la Commission d'Enquête.

4 Examen et analyse des observations

4.1 Observations recueillies

4.1.1 Généralités

Au total, les deux enquêtes conjointes ont suscité 1225 observations, lettres, pétitions ou mémoires.

Comme cela est souvent le cas lors d'enquêtes conjointes, le public a déposé ses observations indifféremment sur l'un ou l'autre des registres.

Compte tenu du nombre d'observations et de leur caractère souvent répétitif, il ne sera pas procédé à leur citation individuelle mais à leur regroupement par thème, toutes collectivités confondues.

Les observations présentées ont été classées en cinq thèmes :

- Impacts environnementaux et humains
- Impacts sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire
- Impacts économiques et sociaux
- Aspects administratifs et juridiques
- Propositions alternatives

Des sous thèmes, plus détaillés, ont été introduits.

1	<p style="text-align: center;">Impacts Environnementaux/Humains</p>	<p>1-1 Nuisances sonores 1-2 Pollution air - Santé 1-3 Hydraulique 1-4 Paysage et milieu naturel 1-5 Patrimoine</p>
2	<p style="text-align: center;">Urbanisme/Aménagement du territoire</p>	<p>2-1 Non globalité du projet 2-2 Jumelage A9b/LGV 2-3 Foncier habitat 2-4 Conformité SCOT PDU DVA 2-5 Rétablissement des réseaux 2-6 Requalification A9a</p>
3	<p style="text-align: center;">Economie/Social</p>	<p>3-1 Artisanat/Industrie/Tourisme 3-2 Agriculture 3-3 Péages 3-4 Perte valeur biens privés 3-5 Perturbations chantier 3-6 Favorable au projet</p>
4	<p style="text-align: center;">Juridique/Administratif</p>	<p>4-1 déroulement enquête 4-2 concertation, information du public 4-3 dossier d'enquête 4-4 Principe de précaution 4-5 Concession et débat public 4-6 Compatibilité POS PLU</p>
5	<p style="text-align: center;">Propositions Alternatives</p>	<p>5-1 Raccordements d'extrémités - péages 5-2 Accolement à l'A9 "Verts" 5-3 Accolement LGV (Lunel - Fabrègues) 5-4 Variante 2C 5-5 Autres propositions</p>

4.1.2 Tableau récapitulatif par thèmes et par communes

Communes	Total des Observations	Envirt Humain 1	Urbanisme Aménagt territoire 2	Economique Social 3	Juridique Adminis. 4	Propositions alternatives 5	Pétitions	Dossiers	Lettres	Cas particuliers
	BAIL	365	314	271	43	256	311	6	2	6
CAS	7	4	4	1	2	3	1	0	0	1
FAB	8	8	1	1	0	3	0	0	3	0
LAT	204	126	20	28	14	83	1	1	17	26
LUN	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0
MAU	66	28	8	21	9	42	2	4	4	10
MON	129	71	62	48	24	82	8	2	27	63
STA	66	50	9	25	5	29	4	2	0	14
STB	261	246	11	24	10	84	0	0	1	0
STG	2	0	0	1	0	1	0	0	0	1
STV	101	52	23	35	5	35	0	2	4	33
VAL	8	6	4	1	3	5	0	0	0	1
VEN	7	2	1	1	0	6	0	0	0	4
TOTAL	1225	908	414	229	328	685	22	13	62	166

(Cf. analyse détaillée des observations – Annexe 9)

4.1.3 Synthèse des avis par commune

BAILLARGUES (BAIL)

Très forte mobilisation de la population de cette commune (22 registres). Les documents présentés en cours d'enquête (audiovisuel et affichage) ont été très contestés.

Quatre idées maîtresses exprimées par les habitants de BAILLARGUES se dégagent des diverses observations, courriers et études techniques:

- Le projet présenté est un vieux projet qui date de 15 ans et ne prend pas en compte les développements récents et futurs de la zone BAILLARGUES / SAINT-BRES.
- La concertation avec la population en amont du projet a été inexistante.
- Les études techniques concernant le bruit et la pollution de l'air sont insuffisantes.

- Les habitants de BAILLARGUES font face à une asphyxie progressive de leur lieu de vie. Leur priorité est le détournement de la RN 113 dont on leur parle depuis 25 ans mais qui n'est toujours pas programmé.

Le Conseil Municipal de BAILLARGUES s'est prononcé en dernier lieu contre le projet de raccordement Est, présenté; la position personnelle du Maire est toutefois plus nuancée avec la demande en contrepartie de plusieurs mesures compensatoires.

CASTRIES (CAS)

Cette commune n'est que marginalement concernée. Le registre n'a recueilli que 7 observations dont 4 soulignent les nuisances (bruit, pollution...) dues à l'autoroute.

La réalisation d'une desserte sud de MONTPELLIER n'est pas remise en cause mais elle devrait intégrer la déviation de CASTRIES et le raccordement de la RN 113.

La plaine agricole du Mas de Roux nécessitera une attention particulière pour le rétablissement des réseaux d'irrigation et de desserte.

FABREGUES (FAB)

La préoccupation majeure exprimée concerne les nuisances sonores et la pollution de l'air.

Il s'agit principalement de personnes habitant à proximité du projet qui s'inquiètent pour leur avenir. Résignées, elles demandent des aménagements antibruit.

L'une d'entre elles souhaite que l'accès au massif de la Gardiole soit préservé voire amélioré.

LATTES (LAT)

Le projet de dédoublement de l'A9 présenté ne recueille pas la faveur des citoyens qui se sont exprimés à LATTES.

Les impacts sur l'environnement et le milieu humain sont considérables et mal ressentis par la population qui pense majoritairement qu'il est possible de faire « autrement ».

Une grande majorité d'administrés, de professionnels et d'élus rejette donc ce projet tout en admettant qu'il est nécessaire de trouver une solution au problème de la circulation au Sud de MONTPELLIER.

Ils proposent des solutions alternatives dont une en particulier, consistant à aménager sur place l'A 9 actuelle.

Ils estiment que la Cereyrède, le domaine de Saporta, le Mas de Fromigue, le Mas Rouge, espaces à vocation de coupure verte doivent être protégés et valorisés, ce qui n'apparaît pas clairement dans le dossier.

LUNEL-VIEL (LUN)

Une seule observation, sous forme de courrier émanant du vice-président du CLAPE – LR MONTPELLIER (Comité de Liaison des Associations pour l'Environnement du Languedoc – Roussillon) met en cause le principe même du doublement de l'utoroute tant que le débat sur la politique des transports en France n'aura pas livré ses conclusions.

MAUGUIO (MAU)

Les observations recueillies font une large place aux propositions alternatives (réduction de la circulation automobile, ferroutage, transport en commun) et demandent un tracé autre. Celui proposé par les Verts est le plus apprécié. L'accolement à la LGV est aussi envisagé comme une possibilité et il est regretté que les études concernant l'A9 et la LGV n'aient pas été conduites conjointement.

Liée aux nuisances sonores et à la pollution de l'air, la perte de qualité de la vie est fortement ressentie par les melgoiriens. Il en est de même pour les impacts sur l'agriculture (A.O.C des coteaux de la Méjanelle) souvent cités.

L'impact hydraulique, majeur sur la commune de MAUGUIO, est insuffisamment pris en compte dans l'étude d'impact.

Les manques du dossier mis à l'enquête et l'absence de débat public sont aussi ressentis négativement.

Quant aux associations, elles regrettent que le projet ne s'inscrive pas dans la perspective du développement durable malgré les engagements pris au niveau national.

Pour tous, ce projet est consommateur des meilleures terres agricoles et porte atteinte à l'appellation A.O.C ainsi qu'au patrimoine historique et culturel de la Méjanelle.

MONTPELLIER (MON)

Seuls 13 des 129 observations émises sont favorables au projet. Celui-ci est refusé car trop ancien et ne prenant pas en compte la formidable extension démographique et l'attente des citoyens (développement durable, économie d'énergie et d'espace).

Pour la plupart des personnes, un aménagement de l'utoroute existante prenant en compte sa requalification, serait moins dommageable. L'économie d'espace serait aussi profitable à l'A.O.C Méjanelle et pénaliserait beaucoup moins les jardins familiaux qui jouent un rôle social, éducatif et convivial très important.

SAINT – AUNES (STA)

Les habitants de SAINT-AUNES se sont plus particulièrement focalisés sur la problématique de la préservation du cadre de vie (préservation l'image du « village où il fait bon vivre ») et de la santé des enfants.

Pour eux, le dédoublement de l'A9 générera une augmentation de trafic importante sans régler les problèmes des entrées de MONTPELLIER.

Les associations remettent en cause la méthodologie et les chiffres de l'étude d'impact qui selon eux minimisent la quantité de polluants émis et ont très largement mis en avant la nécessité de mettre fin à la politique du « tout automobile » en proposant des solutions alternatives plus respectueuses de l'environnement et des accords internationaux ratifiés par la France.

Le groupe scolaire A. Dubout, de construction récente, (350 enfants scolarisés), situé à 150 m de l'A9 constitue un cas particulier qui nécessiterait des études de santé publique spécifiques et des mesures particulières (murs antibruit mais aussi transports alternatifs, transports en commun).

SAINT-BRES (STB)

Les habitants de SAINT-BRES ont concentré leur attention sur la mise en place de protections antibruit en prolongation de celles prévues au droit de BAILLARGUES.

Au travers de certaines observations, se manifeste un antagonisme ancestral qui a souvent opposé les deux communes au grand jour et notamment après la proposition de nombreux baillarguois de repousser le péage encore plus à l'Est.

SAINT GENIES DE MOURGUES (STG)

Très peu concernés, les habitants de SAINT-GENIES DE MOURGUES souhaitent toutefois une amélioration des conditions d'accès à MONTPELLIER par la réalisation de la déviation de la RN 113 au Nord de l'A9a.

St JEAN de VEDAS (STV)

Les habitants de St JEAN de VEDAS et notamment ceux du lotissement de Saint Jean le Sec, s'estiment pénalisés par l'autoroute existante, par le coût du péage pour accéder à MONTPELLIER, par une circulation d'automobilistes extérieurs drainée dans le village en raison de ce péage et enfin par l'absence de rocade à l'Ouest de MONTPELLIER.

Ils considèrent ce projet comme une nuisance supplémentaire qui ne règlera aucun de leurs problèmes, car ils ont le sentiment que cette étude a été faite sans tenir compte de leurs besoins et de leurs propositions.

Le Maire accepte ce projet car il considère qu'ainsi les protections antibruit seront rapidement mises en œuvre. Il a toutefois demandé que les raccordements des RN112 et 113, à l'A9b, soient réalisés à l'Ouest de la Mosson, ce qui n'est pas le cas dans le projet présenté. Ils sont toujours prévus au cœur de Saint Jean pour pouvoir accéder au péage maintenu entraînant ainsi des nuisances supplémentaires qui auraient pu être évitées si celui-ci était déplacé plus à l'Ouest, dans des zones non habitées.

VALERGUES (VAL)

Pas directement concernée, la commune de VALERGUES est néanmoins sensible aux impacts négatifs sur l'environnement (nuisances bruit, pollution, paysage...) engendrés par l'utoroute, regrettant que l'étude ne prenne pas mieux en compte leurs effets sur le long terme.

Elle regrette le manque de coordination entre les projets (LGV / A 9) et l'absence de solution immédiate pour la déviation de la RN 113.

La politique du « tout voiture », contraire aux engagements nationaux et internationaux, est dénoncée.

Le projet dépassé ne répond pas au vrai problème et ne résoudra pas la saturation de l'utoroute due aux camions.

Il consommera beaucoup de terres agricoles et portera atteinte à des sites remarquables.

Le Maire, qui s'est exprimé à titre personnel confirme le point de vue de ses administrés.

Ce projet, « imposé par manque de concertation préalable, est rétrograde, pervers et en contradiction avec une politique d'avenir respectueuse de l'homme, de la nature et de son créateur ».

VENDARGUES (VEN)

Les habitants de VENDARGUES ne semblent pas concernés par le projet de doublement de l'utoroute A9. Les quelques observations émises portent principalement sur des solutions alternatives telles que le ferroutage ou la réalisation de l'utoroute A79 (dite des Piémonts)

Ils ont abordé également les problèmes d'inondation ainsi que la survie de la viticulture dans un environnement de plus en plus contraint par les infrastructures.

4.2 Analyse des observations

4.2.1 Impacts environnementaux et humains

LE BRUIT

C'est le thème le plus souvent cité (851 fois) dans les observations écrites.

Relevé sommaire des principales observations

- Une nouvelle utoroute va entraîner plus de trafic donc plus de Poids Lourds et par conséquent plus de bruit.

- L' A9b va se rapprocher de zones habitées épargnées jusque là par l'A9.
- Les concepteurs du projet appliquent la réglementation a minima, ils visent surtout à garantir la sécurité juridique du projet.
- La perception du bruit est différente en fonction des vents dominants.
- La nature et l'efficacité des mesures antibruit et leurs implantations sont contestées. Les dispositifs antibruit doivent être mis en place sur toute la longueur.
- La zone de référence d'évaluation des nuisances sonores est trop réduite.
- Les cumuls de nuisances sonores. (LGV+autoroutes, péages, aéroports, raccordements des A75, RN112 et 113, du LIEN etc....) n'ont pas été étudiés.
- Les nouveaux péages seront facteurs d'aggravation des nuisances.
- Le nouveau logiciel MITHRA-SIG qui répond aux nouvelles directives européennes n'a pas été utilisé.

Relevé des principales demandes et suggestions

- Repousser les péages hors des zones habitées.
- Se conformer aux recommandations de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé).
- Mettre en place des protections sonores efficaces à la source.
- Appliquer les normes en vigueur au moment de la réalisation.
- Prendre en compte les habitations touchées par le bruit au-delà de la zone d'étude.

Réponse du maître d'ouvrage

Rappel de quelques éléments du dossier :

- Les études acoustiques ont été réalisées avec le logiciel de calcul MITHRA qui permet la simulation de la propagation acoustique en site bâti et prend en compte les effets météorologiques qui commencent à être mesurables pour des récepteurs situés à plus de 250 mètres d'une route.
- La modélisation du projet a été effectuée à l'horizon 2030.
- Les seuils de bruit à ne pas dépasser sont de 60 db LAeq en façade des habitations en période diurne et d'un niveau sonore maximal 55 db LAeq en période nocturne.

- L'approche effectuée permet un prédimensionnement des protections. Elle sera complétée lorsque le projet définitif (tracé et profil en long) sera arrêté.

Durant les enquêtes, le maître d'ouvrage a complété ses réponses:

- La DDE 34 est tenue à une obligation de résultat en matière de protection antibruit.

Dans les secteurs où A9a et A9b sont jumelées toutes les habitations touchées par un niveau supérieur à 55 db Laeq la nuit seront protégées

- Pour les habitations situées aux extrémités (FABREGUES et St BRES) le projet a bien pris en compte l'augmentation du trafic mais l'impact étant inférieur à 2 db Laeq, aucune mesure particulière n'est à prévoir.
- Si le respect des niveaux réglementaires n'est pas atteint par une protection à la source (écran ou merlon paysager) le renforcement de l'isolement des façades sera effectué.
- Le cumul du bruit des voies routières a été pris en compte dans l'étude d'impact.
- Il n'y a pas d'augmentation du niveau sonore du fait de la présence d'une gare de péage.
- Dès que les nouvelles normes seront arrêtées, la DDE utilisera le logiciel correspondant.

Commentaires de la Commission

La Commission a bien noté que :

- ***L'étude d'impact s'appuie essentiellement sur une réglementation actuelle qui n'est pas encore en conformité avec les recommandations de l'OMS.***

Elle regrette que :

- ***Des droits à construire aient été attribués et continuent de l'être sur des terrains trop proches de l'autoroute, livrant ainsi les nouveaux riverains à des nuisances sonores irréversibles, une fois celle-ci terminée.***

Au vu des éléments développés ci-dessus, la Commission estime que :

- ***Les observations du public en matière de nuisances sonores constatées ou prévisibles dans les zones proches des infrastructures routières actuelles et futures expriment des craintes sérieuses, légitimes et justifiées qu'il convient de prendre en considération.***
- ***La prise en compte de ces observations pourrait être de nature à remettre en cause le projet qui est présenté à l'enquête publique en raison des graves nuisances sonores qu'il risque de provoquer dans des zones urbanisées jusqu'à présent épargnées. Les mesures compensatoires devront donc être à la hauteur des demandes du public.***

- **Les seuils sonores devront se rapprocher des préconisations de l'OMS et que le tracé choisi doit mieux tenir compte de l'environnement humain.**

Par ailleurs, elle demande que :

- **Les dispositions admises lors de la construction du TGV Méditerranée pour l'acquisition des habitations situées dans la bande des 150 mètres par rapport à l'axe du projet soient reconduites pour le dédoublement de l'A9.**
- **Le maître d'ouvrage applique les normes en vigueur au moment de la mise en service de l'infrastructure.**

QUALITE DE L'AIR

Après le bruit, la pollution de l'air et ses répercussions sur la santé constitue le thème le plus souvent évoqué par le public.

Ce sous thème a été cité dans 571 observations écrites sur les 907 se rapportant au thème « Impacts environnementaux et humains »

De nombreuses remarques, questions ou suggestions ont été formulées sur les registres, dans les lettres adressées à la commission, dans 7 dossiers remis aux commissaires enquêteurs ainsi qu'au cours de la réunion publique de BAILLARGUES.

Elles traduisent bien la crainte que le dédoublement de l'A9 entraîne un accroissement sensible du trafic et aggrave dangereusement les risques pour la santé, principalement celle des plus jeunes et des personnes âgées.

Ce risque est tout particulièrement souligné par les habitants des communes riveraines des péages (BAILLARGUES et St JEAN de VEDAS) et par ceux de St AUNES du fait de l'existence d'une école dans le voisinage de l'infrastructure en projet.

Relevé sommaire des principales observations

- Fortes réserves sur la validité des protocoles d'études et sur les résultats des mesures de qualité de l'air ont été formulées.
- Les études n'ont pas été annexées dans leur intégralité à l'étude d'impact.
- Le trafic global (bretelles, rocade...) en 2020 n'est pas pris en compte, minimisant la quantité de polluants émis.
- La période d'analyse (limitée à 2020) est très insuffisante.
- L'influence des conditions météo et vents dominants pour la dispersion des polluants n'est pas analysée.

- La période des mesures faites par Air-LR n'est pas représentative.
- Il n'y a pas de distinction entre péages et sections courantes pour l'émission de polluants.
- L'évaluation de l'augmentation de trafic entre 2004 et 2020 est différente suivant les bureaux d'études (35% ANTEA contre 47% SIRIATECH).
- Les hypothèses sur l'amélioration des moteurs (camion en particulier) à l'échéance de 2020, sont très optimistes.
- Certains polluants majeurs (formaldéhyde, 1-3 butadiène, benzène, arsenic...) toxiques ou cancérigènes ne sont pas analysés ni les particules fines (inférieures à 5 μ), les plus dangereuses pour la santé.
- L'augmentation du trafic ne peut pas s'accompagner d'une diminution d'émissions des polluants.
- La durée d'exposition aux risques pour les enfants est limitée à 6 ans.
- L'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (CO₂) n'est pas prise en compte.
- L'étude d'impact produite vise plus à garantir la sécurité juridique du projet que celle des riverains et citoyens.
- Le trafic futur est sous estimé.
- La distance d'influence de l'A9 est sans doute supérieure à 200 m lors des pics de trafic estivaux.
- La chaleur est un facteur aggravant sur la concentration en NO_x et particules fines.
- L'analyse liée à l'ozone est fondée sur des valeurs inexactes (non respect de la norme de 120 μ /m³ de la directive européenne).

Relevé des principales demandes et suggestions

- Repousser les péages hors des zones habitées.
- Appliquer le principe de précaution pour le péage de BAILLARGUES,
- Respecter les normes en vigueur au moment de la réalisation et non pas celles en vigueur au moment de l'étude.
- Prendre en compte dans l'analyse économique le coût sanitaire pour la collectivité.
- Mettre en place un suivi épidémiologique des populations exposées.

- Mettre en œuvre le plan régional pour la qualité de l'air et le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération de Montpellier.

Réponse du maître d'ouvrage

- L'étude d'impact a pris en compte tous les polluants conformément à la réglementation (SETRA, CERTU) et recommandations de l'INVS et INERIS. Les valeurs réglementaires sont respectées.
- Les mesures faites permettent de constater qu'une barrière de péage n'a pas plus d'incidences sur la qualité de l'air qu'une section courante.
- Les résultats des mesures effectuées au nord comme au sud pendant 2 mois d'hiver et 2 mois d'été correspondent à des valeurs moyennes de 4 mois de mesures.
- Le 1-3 butadiène n'a pas été pris en compte car représentant moins de 5% des émissions globales.
- Les progrès technologiques attendus sont intégrés dans le modèle IMPACT de l'ADEME.

Commentaires de la Commission

La commission a bien noté que :

- *Les mesures des impacts sur la qualité de l'air sont conformes à la réglementation actuelle.*
- *Les réductions d'émissions des polluants (CO, CO₂, NO_x, COV, particules et benzène) sont principalement dues à l'amélioration escomptée (suivant logiciel IMPACT de l'ADEME) des performances des moteurs des véhicules (véhicules propres).*
- *Le projet de dédoublement de l'A9 par rapport à la situation de référence (2020 sans A9b) n'a pas véritablement d'effets significatifs sur les émissions des précurseurs de l'ozone.*
- *Le logiciel IMPACT de l'ADEME utilisé pour quantifier les émissions et dispersion de polluants tient compte de l'évolution du parc automobile jusqu'en 2020.*
- *La Commission regrette que des droits à construire aient été attribués et continuent de l'être sur des terrains trop proches de l'autoroute, livrant ainsi les nouveaux riverains à des nuisances sonores irréversibles, une fois celle-ci terminée.*

La Commission estime que :

- **Le tracé et les barrières de péage devront s'éloigner au maximum des zones urbanisées et en particulier des bâtiments occupés par des enfants et des personnes âgées.**
- **Le déplacement plus à l'Est du péage de BAILLARGUES ne répond que partiellement au problème posé. Il ne contribuerait pas à diminuer l'émission de gaz à effet de serre.**
- **Le maître d'ouvrage devra appliquer les normes en vigueur au moment de la mise en service de l'infrastructure.**

HYDRAULIQUE

- 118 observations écrites ont abordé ce thème ; dont 7 dossiers d'associations.

Les pluies exceptionnelles et répétées qui se sont produites ces dernières années ont entraîné de très graves inondations. Elles ont causé des dégâts humains et économiques importants et font que la population est très sensibilisée au risque que peut présenter la création d'une nouvelle infrastructure.

Les communes de LATTES, MAUGUIO, MONTPELLIER, St JEAN de VEDAS, St BRES, St AUNES sont particulièrement concernées.

Leur population a exprimé ses craintes, parfois sous forme interrogative, sur les conséquences de la construction d'une nouvelle plate-forme autoroutière.

D'autre part, concernant la ressource en eau potable, il est à noter que :

- Le tracé traverse des zones de captages d'eau potable et de forages privés.
- Toutes les habitations au Sud de l'autoroute, dans la commune de MONTPELLIER utilisent des forages privés car il n'y a pas d'alimentation publique en eau potable. Des forages privés existent aussi à la Cereyrède, St JEAN de VEDAS et MAUGUIO.
- Le souci des habitants est la pérennisation de leur forage aussi bien pour des utilisations agricoles que domestiques.

Relevé sommaire des principales observations

- Absence d'étude hydraulique préalable sérieuse.

- Crainte du public et des élus que la transparence hydraulique ne soit pas respectée.
- Maintien des réseaux de BRL, alimentation eau potable et agricole.
- Qu'est-il prévu pour un bon écoulement des eaux en cas de fortes pluies sur les bassins versants ?
- Comment sera géré l'écoulement des eaux en aval des bassins de rétention ?
- Les calibrages des ruisseaux et de la Mosson seront-ils suffisamment importants pour recueillir les eaux pluviales de la plate-forme autoroutière ?
- Quelles mesures de prévention pour la Jasse ?
- L'A9b constituera un nouveau barrage qui retiendra les eaux de ruissellement.
- L'imperméabilisation de nouvelles surfaces comporte de sérieux dangers.
- Les annonces de mesures trop générales et du respect des règles ne sont pas suffisantes ; des réunions de travail thématiques sont nécessaires.
- L'impact hydraulique est insuffisamment pris en compte dans l'étude d'impact.
- Comment les captages et forages seront-ils protégés (la Lauzette, Maurin, la Cereyrède, le Sud de MONTPELLIER...) ?
- Quelles mesures seront prises pour compenser la baisse et la pollution des nappes phréatiques, notamment pendant la période des travaux ?

Relevé des principales demandes et suggestions

- Réaliser l'autoroute sur viaduc et non sur remblais pour les lits majeurs de la Lironde et du LEZ.
- Requalifier l'autoroute existante avec création de bassins de rétention et traitement des risques de pollution après accident.

Réponse du maître d'ouvrage

- Dans tous les cas, le principe de transparence sera respecté.
- Les ouvrages hydrauliques seront dimensionnés par rapport à la crue de référence ou à la fréquence centennale. La longueur d'un viaduc est optimisée en raison de son coût (10 fois plus cher que le remblai).
- Des dispositions spécifiques sont prévues : enquête loi sur l'eau, étude géotechnique, imperméabilisation minimale des surfaces, création de bassins de rétention...

- Les captages privés seront recensés et des mesures compensatoires ou préventives prises.
- Des dispositifs de protection renforcée seront mis en place pour la traversée des zones de captage AEP.

Commentaires de la Commission

Le Code de l'environnement a institué une procédure administrative particulière d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Elle comporte notamment une enquête publique hydraulique qui intervient après l'enquête d'utilité publique et l'approfondissement des études de l'A.P.S.

L'étude d'impact contenue dans le dossier d'enquête préalable à la D.U.P. reprend les résultats des études hydrauliques servant à pré-dimensionner les ouvrages à partir du débit de référence centennale ou historique et à estimer leur coût. Le principe retenu est celui de la transparence hydraulique ; les ouvrages à réaliser ne doivent en aucun cas aggraver la situation antérieure.

La Commission d'Enquête met l'accent, pour la constitution du futur dossier d'enquête au titre de la loi sur l'eau, sur l'importance des informations recueillies lors de la présente enquête notamment en ce qui concerne les forages publics et privés.

PATRIMOINE, PAYSAGE ET ESPACES NATURELS

- 338 observations écrites ont abordé les sous thèmes « Patrimoine, paysage et milieux naturels », dont 6 sous forme de dossiers remis par des associations ou des particuliers.

Ces sous thèmes sont le plus souvent mentionnés avec les sous thèmes « nuisances sonores » et « pollution de l'air ».

L'impact sur ces points constitue, en effet, une atteinte à la qualité de vie très fortement ressentie par les habitants des communes les plus directement concernées.

Concernant le patrimoine :

A cause d'une urbanisation excessivement dynamique et peut-être mal maîtrisée, MONTPELLIER a perdu ces vingt-cinq dernières années la plupart de ses « folies », témoin de l'architecture et du goût des jardins du 18ème siècle, qui s'étaient étalés autour de la ville.

Elles sont les vestiges d'une époque où ville et campagne vivaient en harmonie, où jardins, économie de la viticulture et agriculture faisaient bon ménage.

Seul le Sud de l'agglomération, peut-être grâce à l'utoroute actuelle, a su garder en l'état certaines de ces « folies ». Le projet menace directement plusieurs d'entre elles, dont les façades, parcs et jardins sont orientés vers le Sud, en direction de la nouvelle utoroute.

Concernant les espaces naturels :

Les observations présentées se rapportent aux espaces naturels protégés (Bois de la Mourre, Massif de la Gardiole, Coteau de la Méjanelle...) au patrimoine architectural remarquable (château de la Mogère, Mas du Ministre, demeure de Comolet...) ainsi qu'aux chemins patrimoniaux, nombreux dans ce secteur (cami salinie, voie domitienne, chemin du mas Limousin).

Ce riche patrimoine bâti et les milieux naturels qui se trouvent encore dans la zone d'étude prennent donc toute leur valeur et méritent une attention particulière.

Les observations peuvent être de caractère général ou se rapporter à des points particulièrement sensibles.

Relevé sommaire des principales observations

- Aggravation de l'impact de l'utoroute actuelle.
- Création d'une coupure supplémentaire (A9, LGV, A9b.).
- Impact fort sur le patrimoine historique remarquable (châteaux, mas...).
- Consommation importante d'espaces naturels précieux en périphérie d'une agglomération en développement constant.
- Mesures d'insertion paysagère insuffisantes.
- Augmentation des risques d'incendie par défaut d'entretien des talus.
- Menace sur les chemins patrimoniaux.
- Impact plus important pour les Mas de Comolet, du Ministre, de la Plauchude en cas d'accolement à l'utoroute existante.

Relevé des principales demandes et suggestions

- Remise en état complète du site après travaux.
- Réalisation concomitante des travaux de requalification de l'A9a.
- Prise en considération des préconisations de l'étude Nicolas MICHELIN.
- Déplacement du tracé au droit du Domaine de Fitzgerald.

- Rétablissement des chemins patrimoniaux.
- Accolement au Nord de l'utoroute existante pour préserver la Mogère, le Comolet, La Plauchude, le mas du Ministre et Beauregard.

Réponse du maître d'ouvrage

Les espaces naturels classés du Bois du Limousin et de l'étang de la Mourre ne sont pas touchés par le projet, le bois du Mas des Guilhermes est coupé sur une longueur de 100 m suivant le tracé de l'APS.

La définition du tracé de l'A9b s'est efforcée lors des études d'avant projet d'épargner autant que faire se peut les mas et sites remarquables situés dans la bande d'études.

Commentaires de la Commission

La commission a noté dans le dossier d'enquête que :

- *Les mesures destinées à supprimer ou réduire et compenser les effets du projet sur les milieux naturels, le patrimoine bâti et les paysages seront précisées dans l'avant-projet autoroutier.*

Elle considère que :

- *les propositions paysagères de l'étude Nicolas Michelin méritent une attention particulière, en vue notamment de :*
 - *préserver le rôle de « corridor vert » naturel des rivières, important pour le maintien des berges, la conservation de la biodiversité, la dénitrification des eaux de surface...*
 - *maintenir et tirer parti de la végétation remarquable (arbres séculaires) associée aux mas et châteaux afin de donner une image singulière et prestigieuse depuis l'infrastructure,*
 - *d'assurer la transparence hydraulique par franchissement en viaduc du Lez et de la Lironde.*
- *la requalification paysagère de l'A9a devrait être réalisée en même temps que les travaux de l'A9b.*

4.2.2 Urbanisme et aménagement du territoire

L'urbanisme en général et l'aménagement du territoire ont été parmi les thèmes les plus cités au cours de l'enquête publique. C'est à BAILLARGUES que l'on relève la plus forte proportion d'observations, les préoccupations majeures de ses habitants étant à la fois les nuisances dues au raccordement A9a/A9b et au même degré d'importance, la déviation de la RN 113 réclamée depuis de nombreuses années et qui n'est toujours pas programmée.

NON GLOBALITE DU PROJET

Les nuisances dues à la RN 113 sont équivalentes à celles de l'autoroute et les habitants de BAILLARGUES considèrent leur lieu de vie comme sinistré par les infrastructures actuelles. C'est la cause principale de leur rejet total du projet de raccordement des deux autoroutes A9a/A9b qui ne fera qu'aggraver une situation déjà difficile.

Coté Ouest, la situation apparaît identique et les habitants de St JEAN de VEDAS demandent avec insistance que les raccordements des nationales 112 et 113 soient pris en compte dans le projet et positionnés à l'Ouest de la Mosson pour ne pas entraîner de nuisances supplémentaires. Ils demandent pour les mêmes raisons le déplacement du péage d'entré/sortie de l'A9b et la suppression du péage que doivent acquitter les habitants de l'Ouest montpelliérain pour se rendre à MONTPELLIER.

Relevé sommaire des principales observations

- Le doublement de l'A9 ne répond que partiellement aux problèmes de circulation posés.
- Le « saucissonnage » enlève toute lisibilité au projet.
- On veut solutionner un problème de trafic sur l'autoroute A9 et d'accès à Montpellier sans se préoccuper de la situation des infrastructures périphériques.
- Coté Est, il n'y a à ce jour aucune visibilité sur le contournement de BAILLARGUES /St BRES par la RN 113 et sur le raccordement du LIEN.
- Coté Ouest, des incertitudes subsistent sur le tracé de la rocade ouest et son raccordement à l'A9a. L'emplacement des raccordements des RN112 et 113 à l'A9b est contesté.
- Le projet de dédoublement doit permettre le raccordement du LIEN et de la déviation de la RN 113 à l'Est et le raccordement hors péage des rabattements des RN112 et RN 113 sur l'A9a à l'Ouest (lettre du Conseil Général du 5/12/2005).

Réponse du maître d'ouvrage

Les différents projets d'aménagement routier sont découpés en terme de procédure (en particulier DUP) pour des raisons de fonctionnalités, de maîtrise d'ouvrage et d'échéancier. Cependant, la cohérence globale du système est toujours recherchée et vérifiée.

Dans le cas du dédoublement de l'A9, les six opérations du programme sont présentées ainsi que leurs impacts sur l'environnement et leurs impacts cumulés. De plus, sur l'Est de l'agglomération, une étude particulière est en cours de réalisation avec l'ensemble des partenaires pour évaluer les différentes possibilités de schéma de voirie du fait de la réalisation du projet.

Commentaires de la Commission

Elle regrette que la déviation de la RN 113 ne soit toujours pas à l'ordre du jour dans sa section BAILLARGUES/VALERGUES alors que la concertation semble aujourd'hui engagée pour la section VALERGUES/LUNEL. Elle pense qu'il aurait été judicieux de profiter de la déviation de la RN 113 au droit de VALERGUES prévue par RFF pour la poursuivre jusqu'à son raccordement à l'A9a.

Elle observe également que ni le lieu de raccordement du LIEN à l'A9a ni même le tracé de la rocade Ouest ne sont déterminés à ce jour. Les liaisons Est/Ouest par le Sud de l'agglomération sont privilégiées au détriment des liaisons Nord/Sud.

La commission trouve justifiée la position des habitants de BAILLARGUES qui s'insurgent contre l'implantation d'un péage au droit de leur commune et dénoncent un « saucissonnage » des aménagements routiers sans espoir de voir solutionné à bref délai l'engorgement de leur village par la RN 113.

La situation est similaire pour les habitants de St JEAN de VEDAS. La commission constate que le positionnement de l'échangeur autoroutier à l'Est de la Mosson et le maintien d'un péage local pour les habitants désireux de se rendre à Montpellier aggraveront les conditions de circulation et les nuisances à l'intérieur du village. Elle demande donc leur déplacement à l'Ouest de la Mosson.

La Commission d'Enquête estime indispensable qu'un projet d'aménagement structurant de l'importance de celui concerné par cette enquête publique soit conçu de manière globale.

REQUALIFICATION DE L'A9a

La question de la requalification de l'A9a en rocade urbaine a préoccupé beaucoup de personnes car aucun programme précis ne figure dans le dossier alors que pour elles c'est un objectif majeur du projet.

Elle demande que la requalification de l'A9 actuelle en rocade Sud de Montpellier intervienne en même temps que la réalisation de l'A9b et les financements définis dès aujourd'hui.

Relevé sommaire des principales observations

- Requalifier l'A9 en voie inter-urbaine à 2x2 voies.
- Appliquer les mesures environnementales réglementaires.
- Prévoir des échangeurs supplémentaires au droit de l'Avenue de la Mer (RD21) et d'Odyseum.
- Réaliser une rocade sans dédoubler l'A9.

- Réduire la vitesse sur l'A9a (90 Km/h) et l'A9b (110 Km/h) pour limiter bruit et pollution.

Réponse du maître d'ouvrage

L'aménagement pour adapter l'A9a à sa fonction urbaine fait bien partie du programme de l'opération. Les prévisions de trafic à long terme impliquent un aménagement à 2X3 voies et la séparation des types de trafic améliorera la sécurité sur cette future rocade.

Les engagements pris par l'Etat lors de l'IMEC seront pris en compte par le concessionnaire, en particulier les mesures environnementales pour les deux autoroutes.

En multipliant les échangeurs sur l'A9 actuelle, on répartirait mieux les trafics et on allègerait donc la charge des échangeurs existants, par contre tout échangeur supplémentaire s'accompagnerait de trafics induits qui viendraient s'ajouter au trafic existant et accentueraient la saturation en section courante. Dans le cas d'un bouclage de rocade, ces trafics induits seraient très importants (30000 véhicules/jour) et l'A9b ne pourrait pas les absorber. Il convient donc de dédoubler l'A9 avant de rajouter des échangeurs supplémentaires.

L'A9a est une autoroute à vocation urbaine. L'A9b est une autoroute de transit et n'a pas vocation à devenir une autoroute urbaine.

La vitesse réglementaire sur l'A9b sera de 130 Km/h comme sur toutes les autoroutes de France. La réduction de la vitesse sur l'A9a sera étudiée dans le cadre de sa requalification.

Dans les parties de l'A9a jumelées à l'A9b, les travaux de requalification font partie de l'opération. Dans les autres parties, la requalification de l'A9a fera l'objet d'études à la fin de la procédure d'enquête publique. Les travaux qui seront réalisés ensuite par ASF devront être conformes aux études et à la réglementation. L'obligation de résultat qui s'applique aux seuils de nuisances acoustiques à respecter s'applique aussi au concessionnaire.

Commentaires de la Commission

La commission prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage en tant que représentant de l'Etat de réaliser les études de requalification de l'A9a dès la déclaration d'utilité publique.

Elle considère que la requalification doit demeurer un objectif prioritaire et regrette qu'aucun délai ne soit donné quant à la fin de ces études et la date de réalisation des travaux de requalification par le concessionnaire (cf chapitre 4-2-4, aspects juridiques et administratifs).

4.2.3 Enjeux agricoles, économiques et sociaux

Le coût du pétrole, la nécessité d'économiser l'énergie et l'espace, les alternatives au « tout routier » sont largement évoquées par les citoyens qui s'interrogent sur la pertinence du projet.

Les sous thèmes relatifs aux impacts agricoles, économiques et sociaux ont été cités dans 174 observations écrites et 13 associations (dont la Chambre d'Agriculture et la Maison des vins de SAPORTA) qui se sont prononcées sur ces thèmes, particulièrement sur les aspects fonciers (agricole et urbain).

Plusieurs secteurs d'activités sont particulièrement concernés par le projet de dédoublement de l'utoroute A9 :

- L'agriculture au travers des Côteaux de la Méjanelle, de la Cereyrède et de la Plaine de MAUGUIO...
- L'économie et l'artisanat au travers de la ZI de la Lauze, de la zone Hôtelière de la St Hubert et des diverses entreprises disséminées le long du futur tracé.
- Les transports de marchandises et de personnes pénalisées, affectant la compétitivité des entreprises.

Relevé sommaire des principales observations

- Aggravation de l'effet de coupure du territoire entre ville et littoral.
- Dépréciation des biens fonciers et perte de revenus.
- Déstructuration des propriétés : difficultés de remembrement (le tracé prend en écharpe les exploitations et rend difficile leur restructuration).
- Gel des biens fonciers et de la modernisation des exploitations, du fait de la décision longtemps différée.
- Démantèlement du vignoble de la Méjanelle et regret que l'étude sur l'AOC n'ait pas été intégrée dans le dossier d'enquête.
- Mise en péril des maraîchers de la Cereyrède.
- Double impact LGV + utoroute sur la ZI de la Lauze.
- Impact sur la zone hôtelière du parc de la St Hubert à Lattes et sur la zone des Garrigues à Mauguio.
- Démantèlement des systèmes d'irrigation.
- Coût du pétrole, énergie et espaces dilapidés.
- Déstructuration des Jardins Familiaux.
- Perturbations causées par les travaux.
- Déséquilibre entre l'est et l'ouest de l'agglomération du au péage de St JEAN de VEDAS.

- Difficultés de rééquilibrage des cépages dans les parcelles en AOC

Relevé des principales demandes et suggestions

- Réinstallation des entreprises et des exploitations impactées.
- Rétablissement des réseaux routiers et hydrauliques.
- Achat concomitant des parcelles avec la LGV.
- Reprise des protocoles d'acquisitions foncières utilisés pour le TGV Méditerranée.
- Indemnisation pour perte de revenus agricoles et industriels.
- Suppression du péage de St JEAN de VEDAS.
- Réinstallation des Jardins Familiaux.
- Globalisation des études, des chantiers, des expropriations.
- Application de la convention ASF – SAFER Languedoc-Roussillon.

Réponse du maître d'ouvrage

La Chambre d'agriculture a réalisé une étude sur l'AOC de la Méjanelle.

20 habitations et 15 autres bâtiments sont touchés par le projet

Pas de compensation autre que financière prévue.

Désenclavement obligatoire de toutes les parcelles non acquises pour le projet.

Achat par ASF dans le cas des jumelages avec l'autoroute existante.

Les rétablissements des réseaux et voiries sont obligatoires.

Commentaires de la Commission

- ***La Commission a bien noté l'impact important du projet sur l'agriculture et de l'avis du Président de la Chambre d'Agriculture qui se prononce pour l'élargissement sur place de part et d'autre de l'A9 actuelle. Le dossier présenté à l'enquête répond au cadre réglementaire prévu par la loi d'orientation des Transports terrestres (L.O.T.I.) et les textes d'application dont la récente circulaire ministérielle du 27.05.2005.***

Elle estime que :

- **Le maintien du péage de St Jean de VEDAS n'est pas de nature à favoriser l'équilibre économique au sein de l'agglomération de MONTPELLIER.**
- **L'évaluation des impacts socio-économiques apparaît souvent comme un élément primordial dans les prises de décisions. L'arrivée d'une autoroute peut favoriser le fonctionnement et la compétitivité des entreprises locales; le gain de temps constituant le principal avantage. Cependant, en l'absence de la requalification de l'A9a, l'utilité socio-économique du projet n'apparaît pas clairement (quelle rentabilité pour la collectivité nationale, quels bénéfices pour les usagers de l'autoroute ?).**

Cette nouvelle infrastructure de transport, ne constituera un atout pour la région et n'entraînera des effets positifs que s'il existe une réelle implication de l'ensemble des acteurs économiques.

4.2.4 Aspects juridiques et administratifs

327 observations écrites (dont, entre autre, le dossier du CODETEL) ont abordé les thèmes relatifs aux aspects juridiques et administratifs, à savoir :

- le débat public,
- le principe de précaution,
- la concession et requalification,
- la composition du dossier,

DEBAT PUBLIC

Relevé des principales demandes et suggestions

- Pourquoi n'y a-t-il pas eu de débat public ?
- Manque d'informations et de concertation ;
- L'Etat et les décideurs imposent leurs projets sans se soucier des populations.
- Le projet doit être intégré au grand Débat Public sur les transports de l'Arc Languedocien qui doit se dérouler prochainement.
- Le projet ne pouvait pas être dispensé de Débat Public (les arrêtés ministériels justifiant cette dispense ne figurant pas au dossier d'enquête). La condition de dispense de débat public ne peut être considérée comme valide.

Réponse du maître d'ouvrage

« Il y a eu débat BIANCO en 1994, la CNDP n'existant pas à l'époque. Les évolutions des dernières années ont été prises en compte dans les études d'impact et ont confirmé le choix de dédoublement. Le projet a mûri pendant 15 ans en tenant compte de tous les éléments nouveaux (urbanisme, prise de conscience et réglementation). L'antériorité de la décision sur les caractéristiques du projet par rapport au décret du 22-10-2002 art 17 exempte du débat public ».

Commentaires de la Commission

Le débat prévu par la circulaire BIANCO devait permettre aux élus, aux forces sociales, économiques et associatives, mais aussi et surtout à chaque citoyen de s'informer et débattre des enjeux.

Il est vrai que le concept d'antériorité avancé par la DDE n'imposait pas légalement l'organisation d'un débat public car le projet avait fait l'objet, avant la publication du décret de 2002, d'une fixation de ses caractéristiques principales par publication au Journal Officiel du 26 mai 1996.

La commission estime cependant que :

- ***l'importance et les enjeux du projet de dédoublement auraient mérité une saisine de la CNDP (en même temps que se déroulait l'instruction de l'IMEC par exemple).***
- ***l'enquête ayant été repoussée de 6 mois, le maître d'ouvrage aurait pu lancer une opération d'information et de concertation répondant aux attentes du public ou pour le moins mettre en place d'autres moyens d'information (comme la création d'un site internet) permettant d'informer un plus large public.***

Il convient de souligner par ailleurs que la CNDP se trouve actuellement saisie du problème des transports du VRAL dans lequel s'inscrit naturellement l'A9. Le débat public concernant ce thème débutera prochainement sans aborder le dédoublement au droit de Montpellier considéré comme réglé. La Commission ne partage pas ce point de vue.

LE PRINCIPE DE PRECAUTION

Cette question a fait l'objet de très nombreuses observations indiquant qu'il serait bon, pour un projet de ce type, d'appliquer des règles dépassant, au nom du principe de précaution, la réglementation actuelle sachant que cette réglementation risque d'évoluer avec la prise de conscience collective des problèmes d'environnement et de santé publique.

Commentaires de la Commission

La commission souscrit aux souhaits exprimés ci-dessus et estime qu'il convient d'anticiper, et pour le moins de se rapprocher des recommandations inscrites dans la convention d'AARHUS portant sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et à l'accès de la justice en matière d'environnement signée par la France et approuvée par la loi N° 2002-285 d u 28 février 2002 entrée en vigueur en le 06 octobre 2002 et ayant une fois publiée valeur infra constitutionnelle et supra législative .

CONCESSION ET REQUALIFICATION

De nombreuses personnes s'interrogent sur la procédure de requalification de l'A9a qui n'est pas évoquée dans le dossier d'enquête publique et est repoussée après la réalisation du projet.

De nombreuses remarques posent le problème de la gratuité de la rocade et la suppression du péage pour les habitants de l'ouest de l'agglomération.

Relevé sommaire des principales observations :

- Pourquoi la requalification de l'A9a n'est pas planifiée ?
- Le concessionnaire envisage-t-il la gratuité de l'A9a après la réalisation de l'A9b ?
- La suppression du péage est-elle prévue pour les habitants de St JEAN de VEDAS.

Réponse du maître d'ouvrage

Le DVA n'évoque pas la perception ou la gratuité du péage. La question sera étudiée dans le cadre de la requalification. Les mesures d'exploitation sont de la compétence des ASF. La suppression du péage de St JEAN de VEDAS aurait un effet bénéfique sur les voies parallèles à l'autoroute grâce à un certain report de trafic.

Commentaires de la Commission

La Commission s'interroge sur les modalités de la requalification de l'A9a et sur le rôle des ASF qui en demeureront concessionnaires jusqu'en 2032 et deviendront concessionnaire de A9b qu'elles réaliseront. Cette société a choisi de rester concessionnaire de l'A9a alors que dans un cas similaire, la Société SANEF, pour l'autoroute A4 à Reims, a choisi d'abandonner son droit de concession.

La Commission observe que les conséquences du maintien de la concession ne sont pas neutres car il pose un certain nombre de questions importantes à savoir :

- ***Qui sera maître d'ouvrage de cette opération ?***
- ***Comment et par qui seront arrêtés le programme et le calendrier de la requalification ?***

- ***Quelles seront les modalités de financement de la réalisation des aménagements, des équipements supplémentaires, de l'exploitation et de l'entretien ?***

Cette opération de requalification est jugée essentielle et urgente par la Commission.

LE DOSSIER D'ENQUETE

Le dossier d'enquête publique, assez volumineux et de bonne présentation n'a cependant pas donné satisfaction à tout le monde. Un certain nombre de critiques sont apparues concernant la vétusté des cartes et plans utilisés et dénonçant quelques lacunes et pièces manquantes.

Relevé des principales demandes et suggestions

- Les cartes utilisées dans le dossier d'enquêtes publiques sont obsolètes et ne représentent pas correctement l'urbanisme (les lotissements récents n'y figurent pas) ou ne comportent pas les modifications apportées en matière d'aménagement du territoire (détournement de la Mosson par ex.).
- Il manque des pièces importantes relatives à la procédure administrative comme :
 - la décision ministérielle d'approbation de l'APS,
 - le PV de clôture de l'IMEC,
 - un résumé du bilan de concertation,
 - l'arrêté d'ouverture et celui de prorogation.
- Le dossier présenté ne comporte pas les variantes étudiées et aucune alternative au projet mis en enquête.
- Regrets que les solutions alternatives étudiées aient été écartées sans justification.

Commentaires de la Commission

Le dossier mis à l'enquête, apparemment élaboré, pour certains de ses volets, depuis quelques années, n'a manifestement pas fait l'objet de toutes les mises à jours nécessaires à sa complète actualisation.

La Commission considère que le dossier :

- ***bien que complet, aurait mérité une mise à jour avant d'être soumis au public,***

- ***ne tenait pas suffisamment compte des évolutions effectives de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire depuis 1994, date à laquelle avait probablement été réalisée sa première mouture.***

4.2.5 Contre propositions

Le tracé proposé a été parfois contesté sur la base d'arguments personnels et d'intérêts privés et en démontrant que ce serait mieux chez les autres. On retrouve ici le principe du NIMBY (not in my backyard– pas dans mon jardin), habituel dans ce genre de situation. D'autres personnes, par contre, ont formulé des contre propositions argumentées.

Plusieurs variantes ont donc été proposées pendant l'enquête par le public, les associations ou les collectivités. Parmi les principales, il faut citer :

- Un doublement passant par le Nord de Montpellier.
- L'élargissement sur place ou du moins le renforcement par deux voies supplémentaires de l'autoroute actuelle avec séparation des trafics locaux et de transit.
- La variante 2C rejoignant la LGV au droit de St AUNES.
- Un doublement situé le long de la LGV.

Chacune de ces variantes a ses avantages et ses inconvénients, leurs défenseurs s'attachant à démontrer chaque fois le bien-fondé de leurs arguments en utilisant des hypothèses de croissance ou de décroissance du trafic basées sur leur propre vision de l'évolution de la société.

4.2.5.1 VARIANTE NORD

Le dédoublement de l'autoroute au Nord de Montpellier a été suggéré par quelques personnes dont MM. les députés GRAND, JEANJEAN et MEUNIER, Maire de LATTES qui déplorent une déjà trop forte concentration d'infrastructures lourdes et d'équipements publics polluants au Sud de Montpellier tels que :

- Usine de méthanisation
- Décharge du Thot
- Aéroport de Montpellier Méditerranée
- Station d'épuration de la Cereyrède.
- Voie ferrée actuelle et future LGV
- Autoroute A9

Un tel tracé qui pourrait emprunter un fuseau libre au Nord du LIEN paraît séduisant et présenter l'avantage de profiter de la disponibilité de terrains dans l'arrière pays en des zones de garrigues inhabitées.

Réponse du maître d'ouvrage

La solution consistant à dédoubler l'autoroute par le Nord de l'agglomération de Montpellier a été rapidement abandonnée aux motifs suivants (cf. dossier d'enquête) :

- Un passage au Nord nécessiterait, du fait de l'urbanisation existante, de pénétrer profondément dans l'arrière pays.
- L'allongement des distances de transit (30 Kms) et donc du temps de parcours, inciterait le trafic interrégional à emprunter l'autoroute actuelle.
- Le coût économique du projet serait notablement alourdi compte tenu de la topographie des secteurs traversés et de leur sensibilité environnementale.
- L'impact environnemental serait important dans des secteurs aujourd'hui préservés.

Commentaires de la Commission

La commission partage le point de vue du maître d'ouvrage.

Elle considère que :

- *La variante Nord, réclamée aujourd'hui par certaines collectivités, a été à juste raison, abandonnée depuis de nombreuses années.*
- *Des aménagements appropriés de la rocade Nord de Montpellier en particulier au niveau des ronds-points les plus engorgés ainsi que la poursuite de la réalisation du LIEN jusqu'à son raccordement à l'A750 sont de nature à fluidifier le trafic au nord de l'agglomération sans qu'il soit nécessaire d'y ajouter une troisième infrastructure qui n'apporterait que des nuisances supplémentaires.*
- *Il existe une forte probabilité de non transfert de trafic sur cette autoroute en raison de la longueur de son tracé ce qui en rend le surcoût économique injustifié.*

4.2.5.2 ELARGISSEMENT IN SITU

Un constat général se dégage des 139 observations et des 2 dossiers remis par les « Verts », sur ce thème :

- Il existe une autoroute de capacité suffisante pour absorber le trafic de transit, il ne manque qu'une rocade.
- Il existe le long de l'A9 des espaces latéraux disponibles dont certains sont déjà réservés.
- Pourquoi ne pas s'appuyer sur le tracé actuel déjà suffisamment polluant sans en créer un autre un peu plus loin ?

Le scénario d'une infrastructure nouvelle intégrée à l'A9 existante a été évoqué en 1994 puis rapidement écarté pour les trois raisons suivantes :

- La difficulté de construire une nouvelle chaussée au Nord de l'autoroute actuelle entre le Rondelet et le pont sur le Lez en raison de la densité des constructions.
- La nécessité de réaliser les travaux sous circulation pendant plusieurs années, provoquant ainsi d'importantes difficultés.
- Le réaménagement nécessaire, voire la reconstruction de tous les échangeurs et ouvrages d'art existants sur l'autoroute A9 actuelle.

Cette idée d'élargissement « in situ » a été réactivée dans de nombreuses observations. En particulier celles des « Verts » selon qui le rajout de deux voies supplémentaires pour chaque sens de circulation sur la plateforme actuelle serait suffisant pour accueillir en les séparant les trafics locaux et de transit. Il a même été proposé par d'autres de construire la nouvelle rocade en viaduc au dessus de l'A9 actuelle.

Réponse du maître d'ouvrage

La rocade Sud, à la différence des autres rocades, supportera à la fois un trafic local mais aussi un trafic d'échange et de transit provenant en majorité de l'autoroute A9, ce qui justifie une voie de plus que les rocades Est et Ouest. Il faut donc d'ores et déjà prévoir 2x3 voies supplémentaires pour assurer la fluidité du trafic.

L'élargissement sur place à 2X3 voies nécessitera de détruire et de reconstruire 10 passages supérieurs puisque les distances entre les piles sont comprises entre 15,20 et 19,65 mètres suivant les ponts alors que le profil proposé nécessite un minimum de 20,60 mètres.

La construction d'une A9b en viaduc au dessus de l'autoroute A9a coûterait une vingtaine de fois plus cher, sans parler des difficultés techniques à reconstruire tous les échangeurs et sa forte marque dans le paysage.

Commentaires de la Commission

La commission considère qu'une solution consistant à doubler l'A9 par des voies collectrices bilatérales est tout à fait envisageable et aurait du faire l'objet d'études plus poussées (Cf. § 5.2.1), contrairement à la solution consistant à accoler une deuxième autoroute à la première qui lui paraît présenter de trop nombreux inconvénients.

4.2.5.3 VARIANTE 2C

Par rapport au projet présenté par la DDE et soumis à enquête publique, la variante 2C consiste à décrocher l'A9b de l'A9a à l'est de St AUNES de manière à ce qu'elle vienne s'accoler à la LGV plus à l'est.

Cette variante a fait l'objet d'observations favorables de la part des habitants du quartier des Garrigues (sur MAUGUIO et St AUNES) qui, subissant déjà les nuisances de l'A9 actuelle, se refusent à devoir supporter une deuxième infrastructure à proximité de leurs habitations ou prenant certains tenements fonciers comme le Mas du Ministre en tenaille.

Les vigneron des Coteaux de la Méjanelle sont également favorables à cette variante qui préserve totalement leur terroir déjà coupé en trois par l'A9 actuelle et la future LGV.

L'ex District de Montpellier s'est enfin prononcé pour cette variante dans sa délibération du 28 mai 1999 en précisant qu'il était souhaitable de respecter le tissu d'habitat existant, soit en l'évitant si possible par un recul suffisant, soit en compensant les effets du projet par des mesures efficaces.

Réponse du maître d'ouvrage

La variante 2C pénalisait fortement l'activité agricole de la plaine de MAUGUIO et ses dommages étaient difficilement compensables. Par contre l'accolement à l'autoroute actuelle au droit de St AUNES permettait de minimiser les impacts induits à ce niveau qui concernaient principalement le bruit et les emprises.

Dans sa délibération, l'Agglomération de MONTPELLIER envisageait un développement de la ville vers le Sud et l'Est et avait effectivement manifesté sa préférence pour la variante 2C

Commentaires de la Commission

La Commission estime que :

- ***de nombreux arguments en faveur de la variante 2C n'ont pas été suffisamment pris en compte.***
- ***cette variante serait cohérente avec une implantation du péage à l'Ouest de l'échangeur de VENDARGUES et s'intégrerait sans problème dans la définition de la Porte Est (cf. chapitres 4-2-6 et 5-2-2).***

4.2.5.4 ACCOLEMENT LGV

Une trentaine de personnes, notamment à l'Est de la zone d'études, ont marqué leur préférence pour un tracé s'accolant à la LGV au-delà de la section centrale du projet de la DDE34 et jusqu'à VALERGUES ou même jusqu'à LUNEL comme cela a pu être proposé.

Leur nombre aurait certainement été beaucoup plus élevé si les fonds de plan du dossier d'enquête, sur lesquels figuraient les différentes variantes n'avaient pas été tronqués et limités à l'Est, à la commune de VENDARGUES, en un lieu où l'interdistance entre l'A9 et la LGV était très élevée.

Coté St JEAN de VEDAS, un accolement à la ligne LGV faciliterait le déplacement du péage et des raccordements des RN112 et 113 à l'Ouest de la Mosson réduisant ainsi une circulation de transit très dense au sein de la commune.

Les arguments avancés par les partisans de cette solution d'acciolement sont nombreux car l'adossement de la future autoroute à la LGV l'éloignerait des zones habitées et réduirait fortement l'impact des nuisances sur une population déjà traumatisée par les infrastructures existantes.

Réponse du maître d'ouvrage

L'hypothèse d'un acciolement à la LGV jusqu'à VALERGUES a été rapidement abandonnée pour les raisons suivantes :

Allongement de 8 Km du projet et surcoût élevé.

Disproportions des distances entre échangeurs (LUNEL à 4 Km et St JEAN de VEDAS à 28 Km).

Impacts importants (80 ha agricoles à Manguio et zone d'activité de Mudaison).

Franchissement de la LGV près de St BRES (bruit, paysages).

Espace boisé classé du Mas de Baron à VALERGUES.

Déséquilibre du contrat de concession ASF (attaquable au niveau européen).

Commentaires de la Commission

La Commission conteste la plus grande partie des inconvénients présentés par la DDE.

Elle considère que de nombreux arguments en faveur d'une telle solution ont été plus ou moins occultés et qu'une vision à long terme a manqué dans l'analyse de cette variante.

Elle observe que la possibilité d'un accolement de l'A9b à la LGV n'a été retenue que dans la partie centrale du projet et qu'il n'a jamais été envisagé de prolonger cet accolement au-delà.

Il est indéniable qu'une telle proposition aurait pu trouver sa place dans le débat en cours sur les transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc Languedocien (cf. chapitres 4-2-4-4 et 5-2-3).

4.2.6 Sites et cas particuliers

DOMAINE DE SAPORTA

Le Mas de SAPORTA datant du XVIIème siècle a été acheté et restauré en 1989 par le Syndicat des Côteaux du Languedoc et le Comité Interprofessionnel des Vins du Languedoc dans une volonté de créer la vitrine régionale des Appellations Contrôlées du Languedoc et un outil majeur de communication appelé MAISON DES VINS du mas de SAPORTA.

Ce projet a pu se concrétiser grâce à l'appui de financeurs publics et privés et aux aides du Département et de la Communauté Européenne. Ces aménagements ont une capacité d'accueil de 600 personnes pour le restaurant, le Comptoir des vins, salles de stockage etc...

De plus un jardin méditerranéen permet d'accueillir des réceptions à l'extérieur. 30 000 clients fréquentent chaque année le Mas de Saporta induisant un chiffre d'affaires de 980 000 Euros.

D'autre part, la Chambre régionale d'Agriculture a construit en bordure du mas des bâtiments de qualité qui hébergent la Maison des Agriculteurs ainsi que toutes les structures agricoles régionales et départementales (200 salariés). Cela favorise la synergie entre toutes les organisations, permet l'accueil des agriculteurs et des rencontres et séminaires. C'est aussi un centre de formation pour toutes les activités se rapportant au vin.

Relevé sommaire des principales observations

- Sous-estimation du Mas de Saporta dans l'étude d'impact.
- Absence de coordination entre les projets LGV et A9b.
- Risques hydrauliques engendrés par les remblais.
- Bruit et pollution.
- Nuisances pendant le chantier (bruit, poussière, perturbation de la circulation...)

Relevé des principales demandes et suggestions

- La garantie de sécurité hydraulique.
- La sauvegarde de l'aspect paysager.
- La protection contre les nuisances durant les travaux (poussières, bruit,...) et pendant l'exploitation.
- Le rétablissement des accès pendant et après les travaux.
- La réalisation d'un accès direct par le Nord.
- Dans le cadre de la LGV, RFF a accepté de classer ce secteur en zone d'habitat et non en zone de bureaux pour améliorer les prestations compensatoires (bruit, paysage). Ce même classement est demandé pour l'autoroute.

Commentaires de la Commission

L'activité du Mas de Saporta dans son ensemble doit être maintenue et facilitée. Il paraît donc nécessaire que les engagements du maître d'œuvre soient les mêmes que ceux de RFF concernant les nuisances (bruit, paysage et chantier) et que tout soit mis en œuvre pour faciliter les accès, y compris pendant les travaux.

PORTES EST

A l'Est de l'agglomération de MONTPELLIER, le raccordement de la future voie urbaine A9a se fait au droit de BAILLARGUES dans le secteur du Mas de Roux. Cette solution, adoptée après l'étude de plusieurs variantes, a provoqué une levée de bouclier des habitants de BAILLARGUES pour des raisons qui concernent principalement les nuisances sonores, la pollution de l'air et le principe de précaution ainsi que l'insatisfaction de voir le projet de déviation de la RN 113 renvoyé constamment aux calendes grecques.

Le conseil municipal de BAILLARGUES s'est prononcé en dernier lieu contre cette solution, la position personnelle du maire étant plus nuancée avec la demande en contrepartie de plusieurs mesures compensatoires.

L'ADQVEB (Association de Défense de la Qualité de Vie et de l'Environnement de BAILLARGUES) a proposé un autre emplacement à l'Est du Bérange, ce qui a provoqué pendant l'enquête une forte réaction des habitants et élus de St BRES.

Finalement une solution commune a été trouvée consistant à proposer un nouveau déplacement beaucoup plus à l'Est et dans une zone éloignée de toute habitation.

La Commission d'Enquête a également interrogé le maître d'ouvrage sur les raisons l'ayant conduit à positionner le raccordement et le péage à l'Est de l'échangeur de VENDARGUES

et non à l'Ouest, à proximité de zones industrielles et commerciales existantes ou ayant vocation à le devenir dans un avenir proche.

Relevé des principales demandes et suggestions

Toutes les observations se rapportant au raccordement de l'A9a à l'A9b concernent des sujets qui ont été déjà traités dans les chapitres précédents :

- Nuisances sonores et mesures compensatoires.
- Accroissement de la pollution de l'air (péages).
- Principe de précaution.
- Consommation d'espaces naturels.

Réponse du maître d'ouvrage

Les études de comparaison des variantes R1/R2/R3 de l'Avant Projet Sommaire ont montré que la position de l'échangeur Est et de sa gare de péage n'ont quasiment aucune influence sur les impacts (sonores et qualité de l'air). Il en serait de même si l'échangeur était déplacé de 1,5 Km vers l'Est, c'est-à-dire à « Garrigues Basses » ou même encore plus à l'Est.

Par contre, un rallongement du projet entraînerait des impacts financiers significatifs (environ 10 millions d'euros par Km), environnementaux (par augmentation des emprises sur les espaces naturels et agricoles) et fonctionnels (par l'écartement des échangeurs de l'A9b). La concertation avec la commune de St BRES a montré qu'un positionnement entre le Bérange et la Viredonne n'était pas acceptable.

Enfin une remise en cause du projet à l'Est est susceptible d'entraîner une forte demande identique à l'Ouest qui ne serait pas acceptable car conduisant au déplacement de l'aire de service de FABREGUES (plus de 40 millions d'euros) et de fortes emprises sur le site naturel de la Gardiole.

L'implantation d'un péage à l'Ouest de l'échangeur de VENDARGUES occuperait par ses contraintes techniques beaucoup d'espace et créerait plus de problèmes environnementaux. En effet les bretelles du péage doivent se raccorder à l'échangeur de la RN 113, voirie la plus proche à l'Est. D'autre part le choix de la variante du LIEN n'est pas encore effectué.

Commentaires de la Commission

La commission est d'accord avec le maître d'ouvrage en ce qui concerne les distances entre échangeurs, en particulier à l'Est où les usagers de l'A9 disposeraient de trois entrées/sorties en 14 Kms entre BAILLARGUES et GALLARGUES.

La préférence donnée à la préservation des espaces agricoles et naturels est un principe louable et parfaitement justifié dans le monde actuel. Il ne faut cependant pas que cela se fasse au détriment de populations installées et subissant déjà

d'importantes nuisances. Certaines remarques telles que celles qui ont pu être formulées du côté de St AUNES – « la tranquillité des salades est préférée à celle des êtres humains !» - traduisent l'exaspération de personnes qui se considèrent comme particulièrement pénalisées par les nouvelles infrastructures de communication.

La Commission estime que le positionnement de la porte Est, incluant le débouché du LIEN, de la RN 113 actuelle et celui de la future(?) déviation de BAILLARGUES, devrait se situer dans un lieu éloigné de toute urbanisation. Le déplacement à l'Est lui paraissant peu judicieux, elle propose un positionnement à l'Ouest de l'échangeur de VENDARGUES, a proximité d'une zone commerciale en cours de développement (mas Saint Antoine).

Contrairement à ce qu'affirme le maître d'ouvrage, cette solution n'aurait que très peu d'impact environnemental. L'intégration du péage dans cette zone est parfaitement envisageable et il serait judicieux, a condition de réagir rapidement, d'intégrer dans la réflexion, le débouché de la route départementale 112 reliant VENDARGUES à MAUGUIO dont les travaux d'aménagement ont débuté.

PORTE OUEST

Huit observations écrites ont abordé ce thème dont deux dossiers d'associations : « Mieux Vivre à St JEAN de VEDAS, St Jean Environnement.

St JEAN de VEDAS supporte, plus qu'ailleurs, un grand nombre de nuisances à cause notamment de deux péages.

Les habitants de St JEAN rejettent le maintien au même endroit du péage principal.

Il n'y aurait que des avantages à réviser l'emplacement de ce péage et à l'écarter des zones urbanisées.

Relevé des principales demandes et suggestions

- Profiter de la réalisation du projet pour déplacer les péages.
- Placer les péages à l'Ouest de la Mosson ce qui faciliterait les raccordements des RN112 et 113 sans traverser St JEAN de VEDAS.

Réponse du maître d'ouvrage

Le déplacement du péage de St JEAN de VEDAS conduirait au déplacement de l'aire de FABREGUES (plus de 40 millions d'euros) et aurait de fortes emprises sur le site naturel de la Gardiole.

L'aire de FABREGUES (2 stations services avec boutiques, hôtel et restaurants) est située à moins de 1500 m de la Mosson, distance qui ne permet pas l'insertion des bretelles d'entrée/sortie de l'aire et des bretelles entrée/sortie de la bifurcation.

Les études et la concertation ont permis de confirmer ce choix.

Commentaires de la Commission

St JEAN de VEDAS est particulièrement pénalisé par le dédoublement sur place ainsi que par la présence du péage.

En plus de la pollution, cette commune doit supporter :

- ***Un déséquilibre économique entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération,***
- ***Une circulation de transit très dense au sein du village, provoquée par le péage***
- ***Dans le futur, le rattachement des RN112 et 113.***

La réponse du maître d'ouvrage n'a pas convaincu la Commission, d'autant plus que les arguments qu'il a donnés dans le PV de clôture du bilan de la concertation des collectivités locales (août 2004) se contredisent sur les raccordements et les péages.

Elle estime nécessaire de raccorder l'A9b à l'Ouest de la Mosson, et de déplacer le péage jusqu'à FABREGUES en y incluant les raccordements des RN112 et 113 et éventuellement celui de l'A750.

LES JARDINS FAMILIAUX

41 observations écrites ont abordé ce thème ;

1 dossier de l'Association des Jardins d'Anne

35 personnes se sont déplacées à la Mairie de Montpellier pour s'opposer à ce projet. Et 8 nous ont reçues pour nous faire visiter leurs jardins.

Au Sud de Garosud, il existe, depuis plus de 20 ans des jardins familiaux gérés en associations : Les jardins d'Anne (44 jardins dont 10 appartiennent à la mairie de MONTPELLIER qui les loue) les Jardins d'Amélie (17 copropriétaires) à MONTPELLIER et les Jardins de Gilles (environ 25 copropriétaires) à LATTES.

Les parcelles de ces jardins, de 300 à 2000 mètres carrés, sont desservies par une voirie privée mise en place par les associations. Les branchements électriques et les forages ont été financés par les Associations. La valeur actuelle des lots oscille entre 20 000 et 50 000 Euros selon la surface. Ces lieux présentent pour leurs propriétaires non seulement une valeur économique appréciable, mais aussi une valeur affective, familiale, pédagogique,

conviviale et sociale très importante. Ce sont des lieux de référence, de retrouvailles pour les jeunes et les moins jeunes, de récréation et d'apprentissage de la nature pour les petits.

Le projet de doublement de l'utoroute qui les traverse casserait fortement cette dynamique très utile pour réconcilier le rural et l'urbain, partager le travail et les loisirs, favoriser les échanges inter générations et garder les lieux de mémoire de l'enfance.

Environ 800 à 1000 personnes sont concernées. De revenus modestes, elles habitent le plus souvent de petits appartements dans les HLM de MONTPELLIER. Cet espace leur permet de vivre autre chose pour eux, leurs enfants et leurs amis.

Relevé sommaire des principales observations

- Absence de référence aux jardins familiaux dans l'étude d'impact.
- Aucune prescription ou disposition particulière n'est prévue dans le SCOT ou à la mairie de MONTPELLIER.
- Perte de l'unité sociale.
- Disparition de lieux de mémoire, d'échange, convivialité.
- Perte de revenus pour des familles nombreuses et modestes.

Relevé des principales demandes et suggestions

- Respect de la législation concernant les jardins familiaux et leurs expropriations
- déplacement de l'intégralité des jardins dans une zone offrant les mêmes avantages y compris en matière d'arrosage et de proximité.
- Dédommagement des investissements qu'ils ont créés, forage, branchements EDF, voirie, plantations, abris de jardins etc.

Réponse du maître d'ouvrage

Aucune compensation autre que financière n'est prévue.

Commentaires de la Commission

L'oubli de l'existence des Jardins Familiaux dans l'étude d'impact est regrettable. Il serait nécessaire que le maître d'œuvre se rapproche des collectivités concernées (LATTES et MONTPELLIER) pour trouver une solution de remplacement satisfaisante pour l'ensemble des jardins impactés.

5 Analyses et propositions de la commission

La saturation du trafic sur l'A9, au sud de MONTPELLIER, provient essentiellement de la croissance et de la mixité des trafics, en l'absence d'une véritable rocade, et de l'inadéquation des voiries d'accueil.

5.1 Comment éviter la saturation de l'A9 ?

Dans nombre d'observations, il a été estimé que le renforcement du dispositif autoroutier de l'A9 ne constituait pas forcément la meilleure solution.

Certains n'hésitent pas à recommander de ne rien faire du tout en espérant que le surplus de trafic se transfère sur d'autres modes de transport tels que le ferroutage ou le « merroulage ». La Commission ne partage pas ce point de vue.

Il est clairement précisé dans le dossier soumis à enquête que la hausse soutenue du trafic sur l'autoroute A9 depuis plus de 30 ans n'est pas de nature conjoncturelle mais résulte plutôt de tendances fondamentales, accentuées en périodes estivales. Dans cette évolution l'augmentation de la circulation des poids lourds et plus particulièrement du trafic international est de plus en plus visible.

Aucun des principaux projets routiers du couloir méditerranéen ne permet de supprimer la saturation que connaît déjà l'autoroute A9 au droit de MONTPELLIER :

- Ni la réalisation ultérieure - qui n'est qu'éventuelle voire improbable à moyen terme - d'une liaison nouvelle entre le Nord de la vallée du Rhône et NARBONNE (Autoroute des Piémonts),
- Ni l'aménagement de la RN113, pas possible partout d'ailleurs,
- Ni la modulation des péages, par report sur l'A75 notamment.

Quant aux solutions alternatives au transport routier, elles apportent finalement des allègements de trafic à l'A9 très limités : leur développement est évidemment souhaitable mais, dans le cas de l'autoroute A9 à MONTPELLIER, il ne permet pas de différer sa saturation.

Les modes ferroviaire ou maritime, le transport aérien ou le transport collectif urbain ne sont en mesure d'alléger au mieux, dans l'hypothèse d'une politique très volontariste de développement de ces modes de transport, que de 14.000 véhicules/jour le trafic sur l'autoroute, ce qui est très nettement insuffisant si on compare ce chiffre aux 150.000 véhicules/jour environ, attendus en été 2015.

Aucune alternative autre qu'un projet routier ne peut à court et moyen terme apporter une solution satisfaisante.

5.2 D'autres projets et tracés sont-ils plus pertinents ?

L'augmentation de la capacité routière pourrait être obtenue par :

- élargissement bilatéral de l'actuelle autoroute,
- construction d'une nouvelle autoroute,
- réalisation d'une véritable rocade au sud de l'agglomération. L'A9 étant consacrée au seul trafic de transit.

Dès 1994, la DDE 34 a retenu l'option d'une nouvelle autoroute. Le tracé choisi, intégralement repris en 2005, se situe entre l'actuelle autoroute et la future ligne ferroviaire à grande vitesse.

Au cours de l'enquête, de nombreuses personnes ont contesté le tracé proposé. Par contre, aucune n'a remis en cause le principe retenu, fondé sur une dissociation des trafics : trafic local d'une part, trafic de transit d'autre part.

La lecture des propositions émises dans les registres ou courriers séparés laisse apparaître à la Commission que certains tracés ont été écartés un peu hâtivement et que d'autres n'ont pas été envisagés.

Aujourd'hui encore, il est possible de trouver des tracés suffisamment éloignés des zones d'habitations, préservant correctement le milieu naturel, en cohérence avec le schéma d'organisation du réseau routier de l'agglomération de MONTPELLIER et ne constituant pas une coupure supplémentaire dans le paysage.

Ainsi, cinq propositions alternatives peuvent être distinguées, dont trois ont déjà été évoquées au chapitre précédent.

5.2.1 Proposition A : Elargissement in-situ entre les Portes Est et Ouest

Ainsi qu'il a été précisé au chapitre 4-2-5-2, cette variante a recueilli de très nombreuses propositions dans ce sens.

Une première proposition des « Verts » consistait à ajouter une seule voie supplémentaire. Elle permettait la réalisation d'une chaussée séparée de 2X2 voies pour le trafic local et 2X2 voies pour le trafic de transit sur la plate-forme actuelle.

Cette proposition n'est pas recevable car elle :

- conduirait à une diminution notable de la fluidité du trafic et du bon fonctionnement de l'autoroute, gage essentiel du développement économique,
- ne remplirait pas non plus les conditions suffisantes de sécurité en cas d'accidents, les véhicules de secours ne pouvant pas atteindre les véhicules accidentés avec les garanties d'accès nécessaires.

La Commission considère par contre, qu'il convient de relativiser les trois inconvénients évoqués par le maître d'ouvrage (cf.4-2-3-5) dans l'hypothèse de l'élargissement de la plate forme actuelle de 2X3 voies à 2X6 voies, car :

- Un élargissement restreint de 2x15m serait suffisant et ne concernerait qu'un nombre limité de propriétés riveraines qui pourraient dès lors bénéficier de dispositifs antibruit appropriés, inexistantes actuellement.
- Les travaux correspondants s'effectueraient au-delà des présentes bandes d'arrêt d'urgence de l'A9.
- Des techniques affirmées permettent d'éviter la reconstruction totale des ouvrages d'art concernés.

Il est donc permis de se demander si le retrait de ce scénario, d'élargissement à 2X6 voies pourtant évoqué lors du débat public « BIANCO » en 1994, n'a pas été prématuré compte tenu des avantages appréciables qu'il semble présenter.

Il faut noter que cette solution a été retenue au cours des dernières décennies notamment aux sorties autoroutières de PARIS (A1-A6-A10-A104) et fait actuellement l'objet d'une étude sur l'A36 au droit de MONTBELIARD.

Ainsi que l'a relevé le groupe des « Verts », la largeur de la bande de terrain disponible sur laquelle est implantée l'actuelle autoroute est d'environ 100 mètres alors que seule une soixantaine de mètres en moyenne est occupée par l'ouvrage.

Il serait donc, le plus souvent, possible de réaliser cet élargissement bilatéral sans acquisitions foncières importantes par le maître d'ouvrage.

Cette solution d'élargissement bilatéral de l'A9 est à rapprocher des scénarii présentés par l'Etat dans son document préparatoire au prochain lancement du Débat Public relatif à la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc Languedocien (VRAL)

Ce document évoque l'hypothèse très plausible de « l'élargissement à terme de l'Autoroute A9 (« autoroute coaxiale ») qui s'effectuerait sur le tronçon NIMES-NARBONNE, « hors contournement de MONTPELLIER ».

La Commission d'Enquête considère que :

- **Cette exclusion ne fait que constater l'existence de pré-décisions ministérielles (APS approuvés, IMEC close).**
- **Cette solution d'autoroute coaxiale pourrait être également retenue pour le contournement de MONTPELLIER.**

Retenir cette solution de l'aménagement sur place de l'autoroute A9 permettrait de rester fidèle , ou tout au moins s'en rapprocher, des idées exprimées lors du « débat public BIANCO » de 1994 puisque son bilan , établi par la DDE 34 concluait :

« A l'exception d'une prise de position défavorable du CLAPE-LR (Comité de Liaison des Associations Pour l'Environnement Languedoc-Roussillon) qui conteste les perspectives d'évolution du trafic routier et des infrastructures routières, UNE QUASI UNANIMITE se dégage pour :

- *l'opportunité de dédoubler l'Autoroute A9 au droit de MONTPELLIER,*
- *la solution des deux autoroutes accolées, A9 et A900 (aujourd'hui A9 et A9b).*

C'est aussi le choix actuel des collectivités les plus concernées :

- *Le Conseil Régional du Languedoc-Roussillon*
- *Le Conseil Général de l'Hérault*
- *La ville de MONTPELLIER et les communes concernées par le projet (à l'exception de St JEAN de VEDAS qui n'a pas pris position)*
- *Les chambres consulaires. »*

Une étude complémentaire paraît donc s'imposer et devrait conduire le maître d'ouvrage à réexaminer sa position initiale d'autant que les impacts environnementaux seraient sensiblement réduits.

5.2.2 Proposition B : Variante 2C

Le tracé de la variante 2C profite de la présence de la LGV en la rejoignant dès la porte Est et en la suivant jusqu'à l'échangeur de MONTPELLIER - Ouest. A partir de cet échangeur, le tracé s'écarte de la LGV pour s'accoler de nouveau à l'autoroute actuelle jusqu'à l'échangeur de St JEAN de VEDAS.

Comme indiqué au chapitre 4-2-5-3, les habitants de St AUNES et ceux de MAUGUIO qui résident au quartier des Garrigues ont été nombreux à regretter que la variante 2C ait été abandonnée au profit d'un tracé dont l'objectif principal est d'épargner la plaine agricole de MAUGUIO.

Les viticulteurs de la Méjanelle ont eux aussi proposé ce tracé qui, au même titre qu'un élargissement de l'autoroute actuelle, ne provoque pas de coupure supplémentaire du territoire AOC.

En 1999, le District de MONTPELLIER s'était prononcé en faveur de la famille de variantes accolées à la LGV (sur une distance plus ou moins longue) sans préciser expressément laquelle, mais en remettant à la presse locale un plan sur lequel figurait uniquement la variante 2C.

Elle estime que ce tracé est cohérent avec sa suggestion de regrouper l'ensemble des dispositifs de péage à l'Ouest de l'échangeur de VENDARGUES et qu'il permet d'assurer une continuité effective entre l'A9a, la rocade Est, le LIEN et la RN113 comme le demande le Conseil Général (Porte Est).

La Commission estime que :

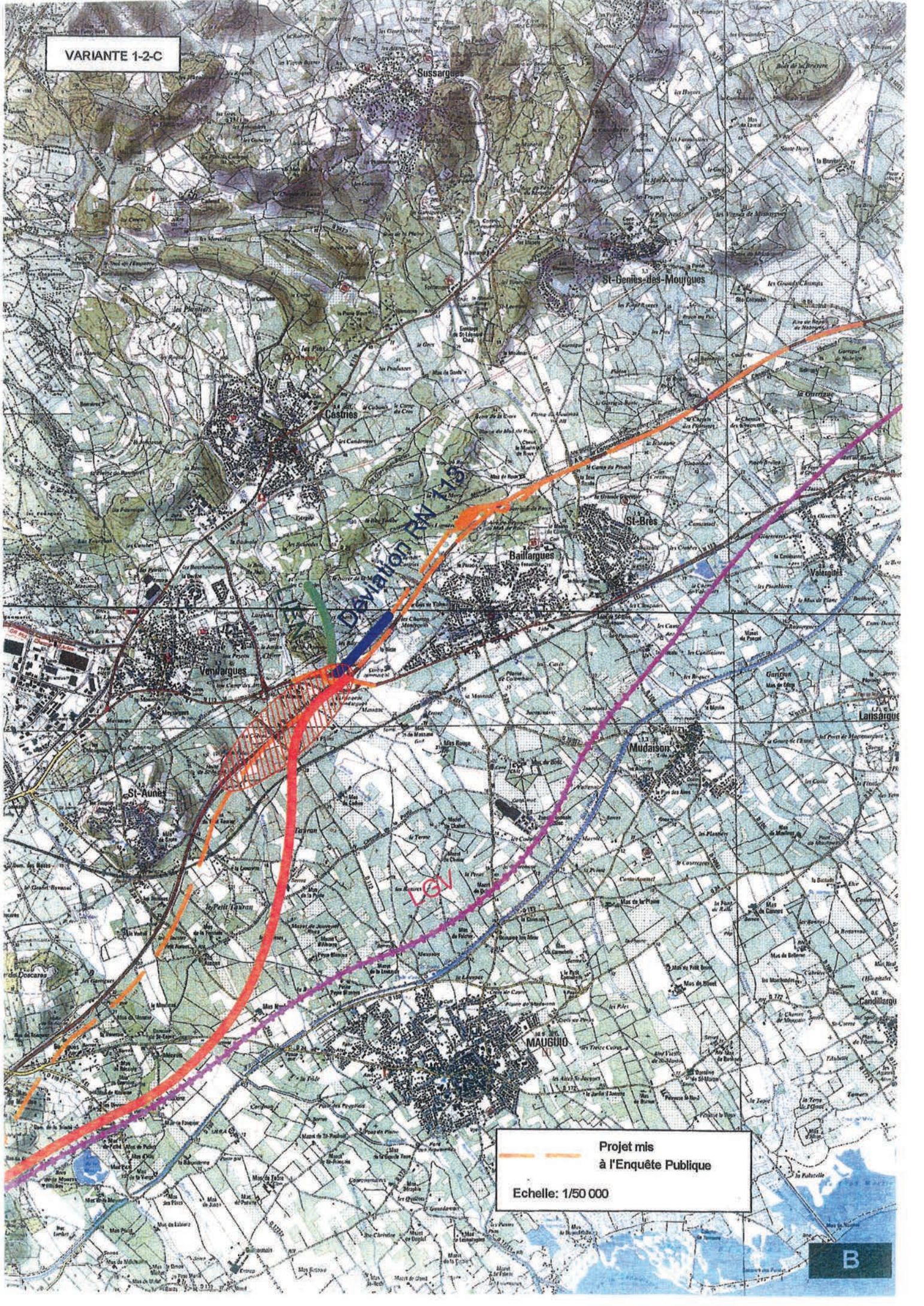
Sur le plan environnemental ;

- *une coupure au niveau de la plaine agricole de MAUGUIO, très peu urbanisée, serait moins préjudiciable que la solution retenue (cf. chapitre 4-2-5).*

Sur les plans fonciers et socio-économiques ;

- *Les arguments ayant conduit à son abandon au profit du tracé officiel paraissent peu convaincants.*
- *pour un coût sensiblement égal, le bilan des avantages et des inconvénients lui paraît nettement en faveur de la variante 2C et elle ne comprend pas pourquoi elle a été écartée.*

VARIANTE 1-2-C



Projet mis
à l'Enquête Publique

Echelle: 1/50 000

B

5.2.3 Proposition C : Accolement à la LGV

Cette proposition reprend la solution alternative déjà évoquée au § 4.2.5.4 en l'étendant à l'ensemble du parcours de la LGV de FABREGUES à LUNEL.

A maintes reprises, lors de cette enquête, le public a demandé que des réponses globales soient apportées à leurs préoccupations et que soient traitées simultanément, non seulement les études du jumelage A9b-LGV, mais aussi les déviations des autres routes nationales ou départementales figurant dans le D.V.A de l'agglomération montpelliéraine.

Cette proposition C nécessite une réalisation coordonnée dans le temps (simultanéité d'exécution) et l'espace (complément des fonctions d'échanges A9/ RN112 et 113) de ces voies primaires du schéma de voirie, en particulier, le déplacement de l'échangeur et du péage de St JEAN de VEDAS à l'Ouest de la Mosson tel qu'il est demandé par les habitants et le Conseil Général.

Les avantages de cette solution apparaissent nettement, pour :

Le tronçon Est

- Moindre pénalisation des secteurs habités (bruit, pollution, perception visuelle) et des zones d'urbanisation futures.
- Ensembles patrimoniaux (Mas du Ministre, Mas Saint Antoine) et vignoble AOC des coteaux de la Méjanelle préservés.
- Gêne des usagers de l'A9 supprimée durant les travaux.
- Aires de services de St AUNES et du Mas de Roux conservées.
- Aucune nouvelle coupure dans le paysage.
- Moindre pénalisation des activités agricoles de la plaine de Mauguio.
- Fuseau du tracé de l'A9b (300m) et a fortiori de l'emprise nécessaire (environ 100m) le plus souvent intégré dans celui de la LGV, plus important (600m).
- Récupération de plus de 30 ha de terrains.
- Reconstruction de l'échangeur de VENDARGUES évitée.
- Réduction du trajet, pour l'utilisateur en transit, de 500 mètres (gain de temps et économie d'énergie)

Bien que plus longue de 2,5 Km environ (et non de 8 comme l'estime le maître d'ouvrage) que le projet proposé, sa réalisation ne devrait pas conduire à un surcoût si l'on prend en compte globalement les coûts d'aménagement de l'A9b et de la déviation de la RN113.

Cette solution anticipe la réalisation du futur et vraisemblable dédoublement de l'A9 coté Nîmes tel que le scénario en est envisagé dans l'étude prospective des transports dans la

vallée du Rhône et le long de l'Arc languedocien (VRAL). Elle permet aussi d'engager une réflexion sur les échanges au droit de LUNEL.

Le tronçon Ouest

- Raccordement des RN112 et 113 hors des zones urbanisées facilité.
- Meilleur respect de la qualité de vie des habitants de St JEAN de VEDAS et particulièrement St Jean le Sec.
- Préservation du site classé des ruines du château de la Lauze.
- Rééquilibrage économique entre l'Est et l'Ouest par suppression d'un péage.
- Respect des Jardins familiaux.
- Impact unique des deux infrastructures (A9b + LGV) sur la ZI de la Lauze.
- Intégration vraisemblable de l'emprise de l'A9b dans le fuseau LGV.

Bien que cette proposition C présente l'inconvénient d'entraîner, pour ce qui concerne son tronçon Ouest, un surcoût important, la Commission estime nécessaire de l'examiner avec attention car, minimisant les impacts environnementaux elle contribue au rééquilibrage vers l'Ouest de l'agglomération montpelliéraine des années 2010.

Elle induit par ailleurs un type d'aménagement que le VRAL pourrait intégrer dans ses réflexions prospectives sur le développement des transports languedociens.

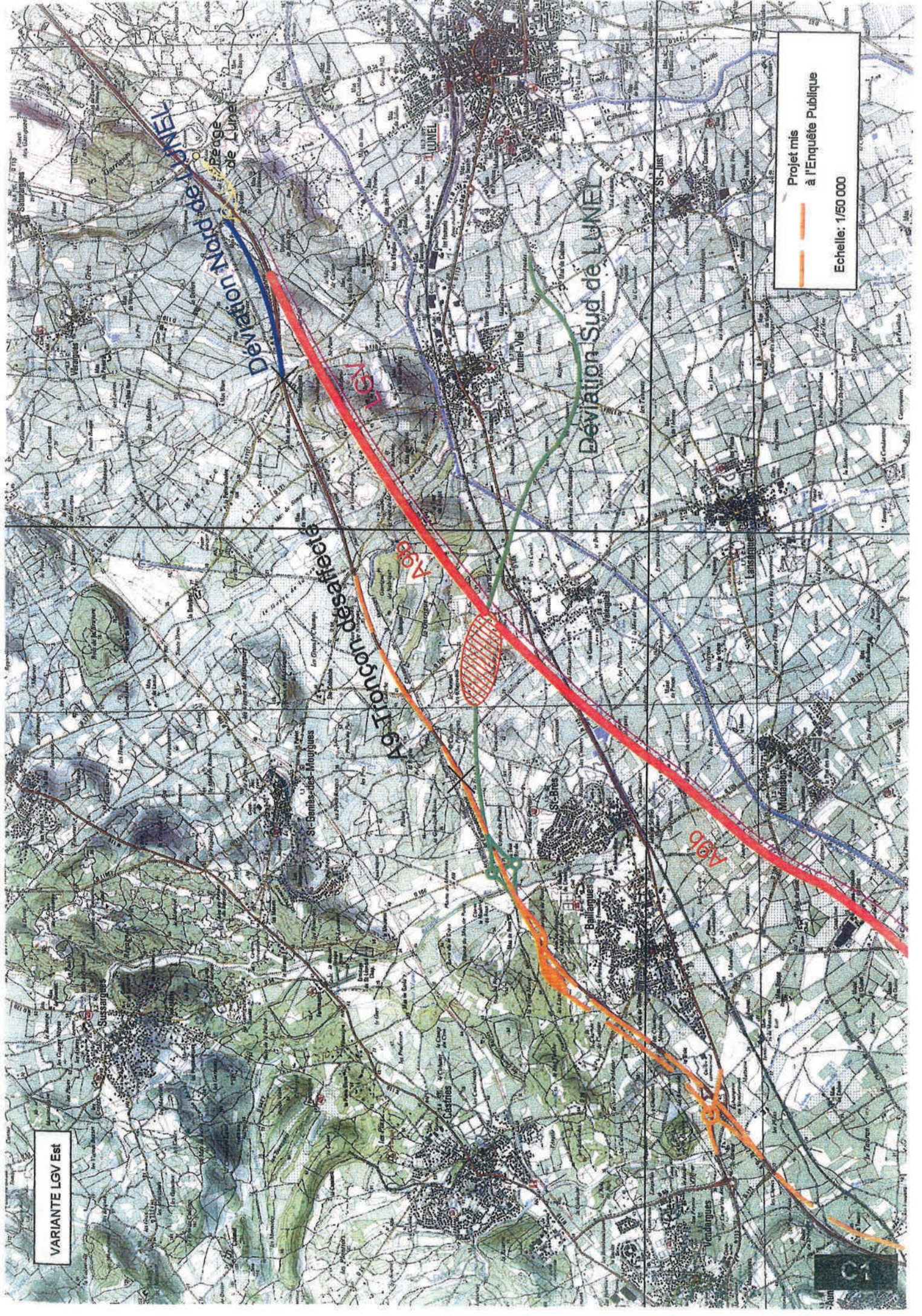
VARIANTE LGV Est

Déviation Nord de Lunel

Ag. Tonjon des Aéroports

Déviation Sud de Lunel

Projet mis à l'Enquête Publique
Echelle: 1/50 000

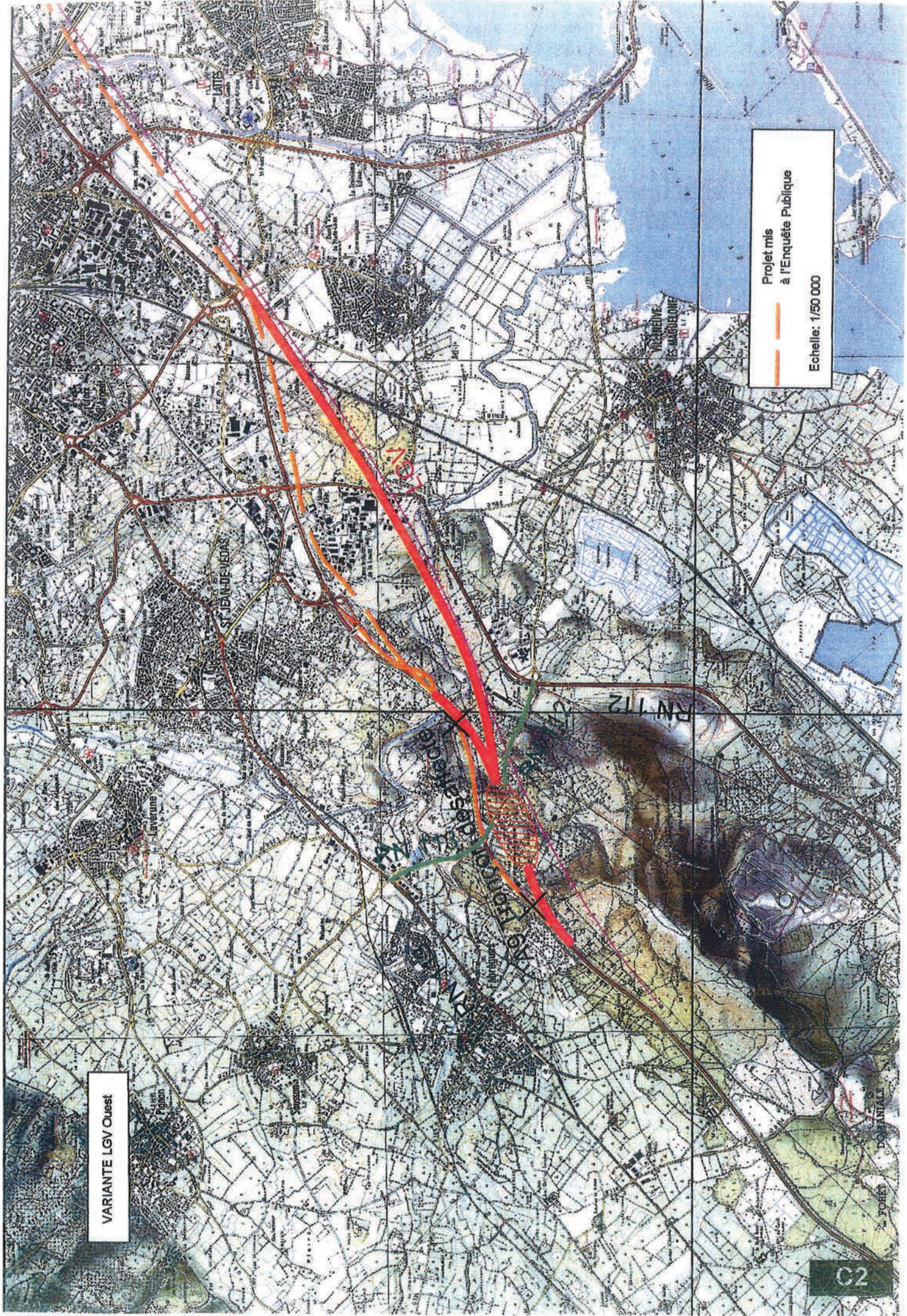


VARIANTE LGV Ouest

Projet mis
à l'Enquête Publique

Echelle: 1/50 000

C2



5.2.4 Proposition D : Création d'une rocade Sud.

Cette approche nouvelle consiste à réserver le trafic de transit à l'A9 actuelle et à créer une rocade urbaine Sud dont le tracé, moins contraint techniquement que celui d'une autoroute, permettrait de desservir tous les pôles d'urbanisation et d'activités situés au Sud de l'A9. Sa réalisation achevée, l'A9 actuelle rendue inaccessible au trafic local, retrouverait sa fonction de transit.

Une telle solution a été brièvement envisagée comme alternative dans l'étude de paysage, d'infrastructure et de développement urbain du contournement Sud de MONTPELLIER, réalisée par l'Agence d'Urbanisme Nicolas MICHELIN en avril 2004. Elle est restée sans suite.

Elle aurait l'avantage de faciliter ou rendre possible :

- L'urbanisation accélérée des villages environnants, devenus depuis de véritables petites villes.
- Le développement de zones industrielles, artisanales et commerciales importantes, principalement le long de l'Avenue de la Mer.
- La confirmation de l'aéroport de MONTPELLIER Méditerranée en tant que 8^{ème} plateforme aéroportuaire de France.
- L'arrivée de la LGV et implantation de la future gare au Sud de l'A9.
- L'extension de la ville centre de MONTPELLIER vers le Sud- telle que cela est prévu au SCOT.
- L'accès du littoral qui draine chaque été un flux touristique conséquent.

Tout en atténuant l'effet de coupure entre MONTPELLIER et la mer, cette rocade Sud, en continuité des rocades Est, Nord et Ouest, serait nettement moins coûteuse à réaliser qu'une autoroute.

Les barrières de péage de pleine voie pourraient alors être supprimées et les travaux indispensables de mise aux normes environnementales entrepris sur la section urbaine d'autoroute.

La Commission trouve surprenant et regrettable que cette approche fondamentalement différente n'ait jamais été envisagée alors que le tissu urbain de l'agglomération montpelliéraine était en mutation profonde et rapide.

Il n'appartient toutefois pas à la Commission de proposer un tracé pour cette rocade.

5.2.5 Proposition E : Variantes courtes

Les tronçons Est et Ouest de la rocade, chargés de relier le Nord au Sud de l'agglomération montpelliéraine, ont leur tracé pratiquement arrêté ; à l'Ouest par emprunts partiels des voies existantes et à l'Est par une infrastructure à créer, dans un espace contraint.

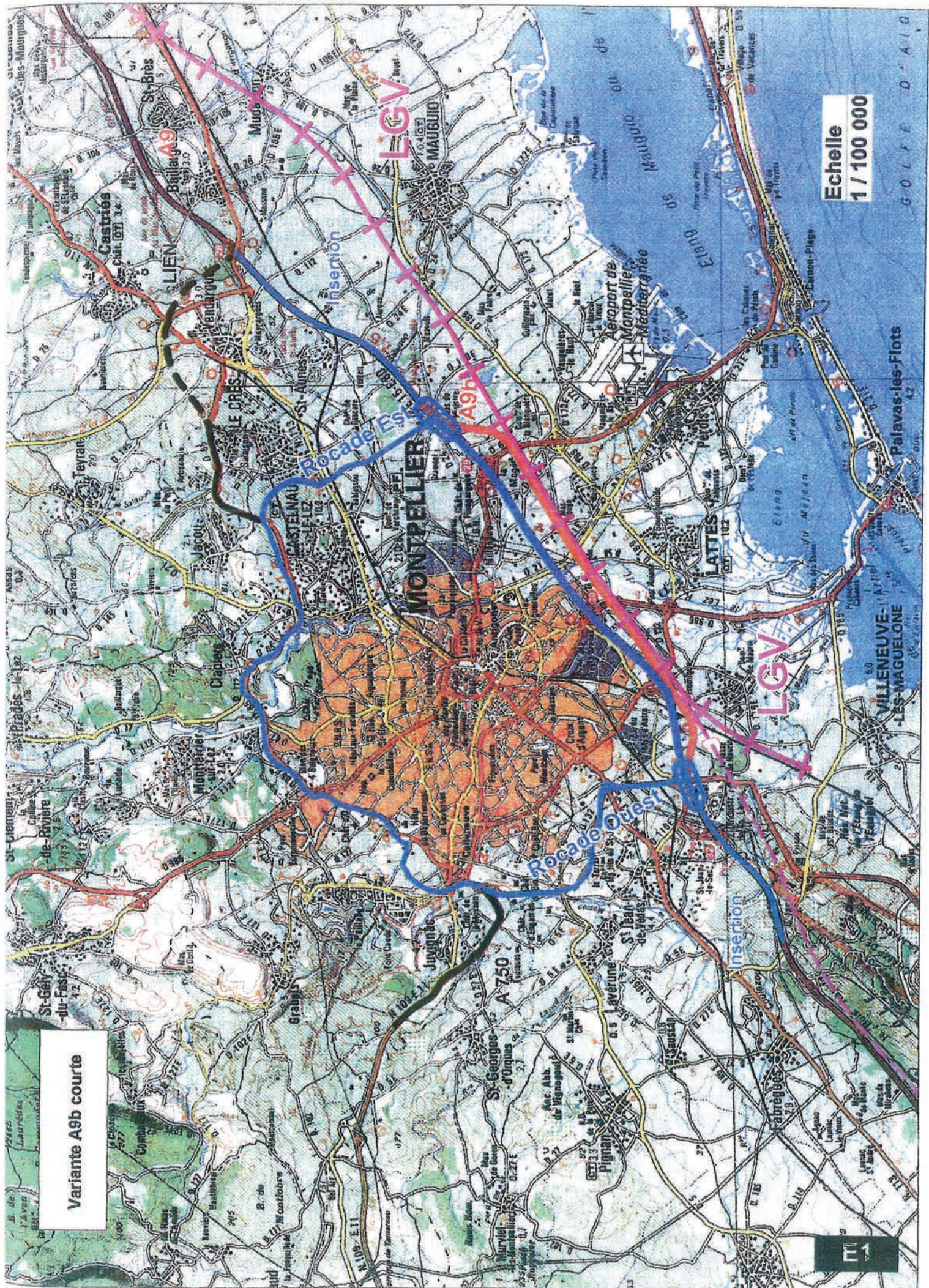
Ces deux aménagements, à réaliser pour fluidifier le trafic et filtrer les flux Est et Ouest, rejoindront ainsi l'autoroute A9a requalifiée pour constituer la rocade de MONTPELLIER

Pour atteindre les missions qui lui sont dévolues, son tronçon Sud, peut se limiter au strict nécessaire, c'est-à-dire jusqu'aux seuls raccordements de ces tronçons Est et Ouest (10 Km de longueur au lieu de 20 pour le projet soumis à enquêtes). (Plan E1).

Malgré l'inconvénient du maintien des péages pleine voie de GALLARGUES et St JEAN de VEDAS, les avantages de cette solution d'attente, sont nombreux :

- Suppression des nuisances apportées par l'implantation des nouveaux péages Est de BAILLARGUES.
- Diminution très importante du coût du projet (de 100 millions d'euros au minimum).
- Réalisation sans doute plus rapide, qui réserve également l'avenir (attente des résultats du Débat Public du VRAL) tout en répondant aux problèmes qui se posent actuellement et notamment à celui de l'accueil séparé des flux locaux et de transit sur le tronçon de l'A 9 le plus saturé entre VENDARGUES et St JEAN de VEDAS.

Une étude spécifique, notamment technico-économique, pourrait confirmer l'intérêt de cette solution qui peut également se décliner sous la forme d'un élargissement bilatéral pour recevoir le trafic local de rocade (plan E2).

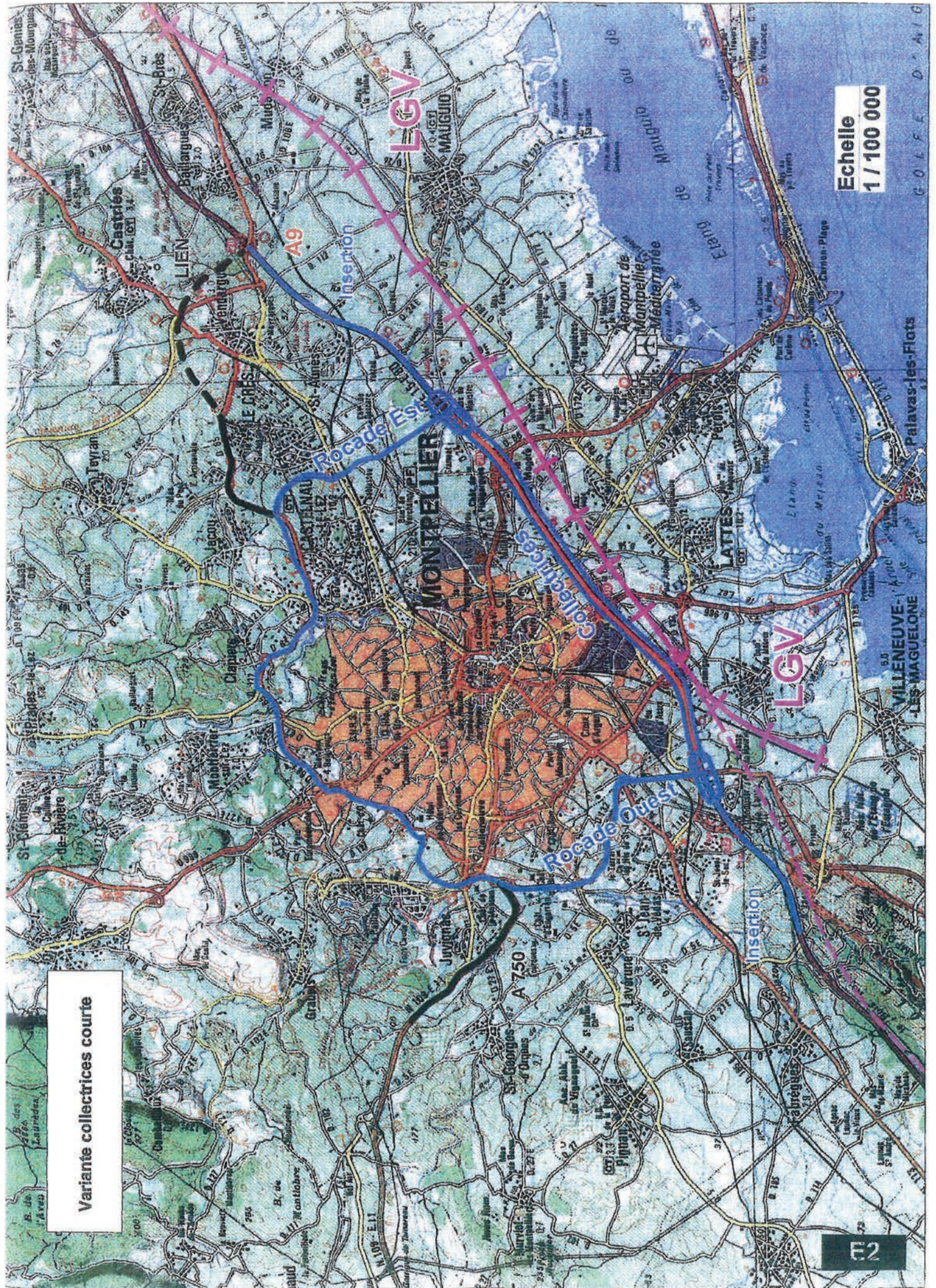


Echelle
1 / 100 000

G O L F E D A I O

Variante A9b courte





Echelle
1 / 100 000

Variante collectrices courte

E2

5.3 Analyse comparative des variantes

En s'appuyant sur les critères retenus pour l'analyse des observations du public (cf. § 4.1.1), la Commission a établi le tableau ci-dessous illustrant sommairement les principaux avantages et inconvénients des différentes propositions faites.

ANALYSE SOMMAIRE DES IMPACTS

	Projet DUP	Nord	A (in situ)	B (2C)	C (LG V)	D (Rocade)	E (Solution Courte In situ)
Nuisances sonores	=	+	+	=	=	=	+
Pollution de l'air	=	=	-	=	=	=	-
Risques hydrauliques	=	+	+	=	=	=	+
Milieux naturels	=	-	+	+	=	+	+
Patrimoine	=	=	+	+	+	+	+
Urbanisme	=	-	+	=	-	+	-
Requalification	=	=	+	=	=	-	+
Economie d'espaces	=	-	+	=	=	+	+
Coupure de territoire	=	-	+	=	+	+	+
Artisanat /industrie /tourisme	=	-	=	=	=	+	=
Agriculture	=	+	+	+	+	+	+
Foncier	=	-	+	=	-	=	+
Perturbation chantier	=	+	-	+	+	+	-
Coût	=	-	-	=	-	+	-
Facilité des raccordements	=	-	+	+	+	+	-
Gain pour l'utilisateur	=	-	+	=	+	+	-

NOTA BENE

Ce tableau a été établi à titre indicatif, il n'a pas vocation à proposer un classement.

En aucun cas, il ne faut comptabiliser les + et les - car les rubriques sont, en matière d'impact, de nature différente.

Le + est un bonus par rapport au projet DUP.

Le - est un malus par rapport au projet DUP.

La Commission estime que toutes ces propositions méritent, à des titres différents, des études supplémentaires.

La Commission est consciente que cette demande est de nature à retarder de manière significative l'objectif de séparation des trafics locaux et de transit. Néanmoins, les problèmes actuels de sécurité causés par la saturation et la mixité des trafics pourraient être rapidement solutionnés et à moindre coût en allongeant de manière appropriée les voies d'entrée/sorties des quatre échangeurs en service. La Commission s'étonne d'ailleurs fortement que cela n'ait pas déjà été réalisé depuis plusieurs années.

TITRE II - UTILITE PUBLIQUE

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION

PREAMBULE

Ainsi qu'il a été mentionné dans le rapport, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (D.U.P) du projet de dédoublement de l'utoroute A9 au droit de MONTPELLIER a été conduite conjointement, en application du même arrêté préfectoral du 19 juillet 2005, avec une autre enquête publique relative à la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et des Plans d'Occupations des Sols (POS) des treize communes concernées par le projet.

Le projet de dédoublement de l'utoroute A9 au droit de MONTPELLIER s'inscrit dans le programme général d'aménagement du réseau de voiries structurantes du Sud de l'agglomération (D.V.A).

Même si la relation des événements qui se sont déroulées au cours de ces deux enquêtes figure dans la partie commune du rapport, les conclusions émises ici ne concernent que le projet de D.U.P.

Cette enquête s'est déroulée du 26 septembre au 9 décembre 2005 dans les conditions prévues par les textes législatifs et réglementaires concernant tant la composition du dossier que la procédure d'enquête.

31 permanences ont été tenues par les membres de la Commission d'Enquête dans les 13 communes intéressées.

La disparition de documents en mairie de MONTPELLIER, seul incident rencontré au cours de l'enquête, n'a pas affecté son bon déroulement.

Le public a activement participé à cette enquête (1225 observations recueillies sur registres, lettres et pétitions dont certaines regroupaient plusieurs centaines de signatures).

De très nombreuses personnes ont regretté l'important déficit d'information et de concertation avant le lancement de l'enquête publique.

CONCLUSIONS

Le projet a principalement pour enjeux :

- L'accroissement des capacités routières et l'amélioration de la circulation au sud de MONTPELLIER,

- La diminution des risques d'accidents sur l'A9,
- La restauration du niveau de service de l'A9 pour le trafic de transit.

Actuellement, la confusion des trafics (local et de transit) sur l'A9 ne permet pas d'atteindre ces objectifs.

Elle a une explication historique :

La collectivité a profité, dans les années 60, de la construction de l'autoroute pour desservir MONTPELLIER par le Sud sans avoir à construire la rocade qu'aurait nécessité cette agglomération en plein développement, qui compte aujourd'hui plus de 400.000 habitants.

Dans ce contexte, les entrées et sorties sont trop nombreuses et sous dimensionnées pour une autoroute, insuffisantes pour une rocade. Ajoutée à l'inadéquation des voiries d'accueil, la confusion des trafics engendre de graves problèmes de sécurité.

N'ayant pas été résolue en son temps, la question de la construction d'une véritable rocade urbaine demeure et est d'autant plus aigue aujourd'hui que :

- Le développement de l'agglomération se situe préférentiellement au Sud et à l'Est.
- La voirie de la ville centre n'est pas dimensionnée pour absorber le flot des véhicules.

La commission considère que deux types de solutions peuvent répondre au problème posé, soit :

- ***réaliser la section Sud de la rocade urbaine avec les échangeurs nécessaires et, en conséquence, alléger d'autant l'actuelle A9 de ses échangeurs intérieurs,***
- ***construire une nouvelle autoroute et transformer l'actuelle en rocade.***

Le Maître d'Ouvrage a choisi cette deuxième option pour le projet soumis à l'enquête.

Ce projet était déjà dans ses grandes lignes, celui adopté lors du débat public type BIANCO, en 1994.

Lors de l'enquête, il a été reproché :

- **Au projet :**
 - d'impacter très fortement les coteaux de la Méjanelle, la Cereyrède, le Mas de Saporta et la plaine de MAUGUIO,
 - d'être un grand consommateur d'espaces et de créer de nouvelles coupures en désorganisant les terrains traversés,
 - de porter atteinte à des zones urbanisées jusqu'alors épargnées.

- **Au maître d'ouvrage :**

De ne pas avoir :

- respecté les recommandations de la convention d'AARHUS et de l'OMS pour ce qui concerne l'application du principe de précaution et de s'être satisfait des normes « ad minima »,
- saisi avant l'enquête, le Conseil National du Débat Public (CNDP) afin de provoquer un véritable débat conforme à cette convention,
- proposé simultanément la requalification de l'A9 estimée essentielle et urgente.

La Commission prend d'autant plus à son compte ces observations que d'autres tracés ou projets alternatifs routiers et autoroutiers ont été insuffisamment étudiés auparavant ou écartés prématurément alors qu'ils présentent des avantages certains et parfaitement recevables.

AVIS DE LA COMMISSION

VU :

- les commentaires émis par la Commission contenus dans les chapitres 4 et 5 du rapport.

CONSTATANT QUE :

- La nécessité de séparer les trafics locaux et de transit de l'A9 a été identifiée dans les années 80 ; le choix autoroutier est arrêté en 1994,
- Le projet soumis à l'enquête est en grande partie celui déjà arrêté à cette date,
- D'autres projets structurants sont en cours d'étude ou de réalisation (rocodes Est et Ouest, LIEN, RN110, RN112, RN113, RD112, etc....),
- L'enquête s'est déroulée dans les conditions prévues par les textes législatifs et réglementaires.
- L'atteinte à la propriété privée n'est pas excessive au regard de l'intérêt de l'aménagement,
- Le coût total du projet, sans doute surestimé, n'est pas disproportionné compte tenu des objectifs poursuivis.
- Les élus et le public ont manifesté massivement leur opposition au projet,
- Des contre-propositions ont été présentées.

CONSIDERANT QUE :

- Il est impérieux d'apporter une solution à une situation à la fois dangereuse pour les usagers de l'utoroute et néfaste aux intérêts économiques locaux et nationaux,
- Les études se sont focalisées sur la seule réalisation de l'utoroute A9b sans intégrer la globalité des enjeux, et notamment pas la requalification de l'A9a qui aurait du être traitée simultanément,
- Le projet présenté est obsolète. Il a insuffisamment pris en compte les changements de tous ordres intervenus (décentralisation, création de l'agglomération, croissance démographique, urbanisation accélérée de la grande couronne de MONTPELLIER),
- Le projet présenté n'est pas à la hauteur des problèmes environnementaux, économiques et de sécurité occasionnés par les circulations routière et autoroutière au Sud de l'agglomération.
- Le projet de dédoublement proposé est de nature à consommer beaucoup d'espaces et apporter de fortes nuisances environnementales dans des zones jusqu'alors épargnées,
- D'autres solutions existent et paraissent plus appropriées à l'objectif de séparation des trafics locaux et de transit. Elles ont été trop rapidement écartées ou pas du tout explorées.
- Les avis et contre-propositions formulés sont le plus souvent pertinents et de qualité,
- Le déficit de concertation avec le public a été manifeste et le projet ne respecte pas les engagements pris par la France au titre de la Convention d'Aarhus.

LA COMMISSION D'ENQUETE EMET A L'UNANIMITE

UN AVIS DEFAVORABLE

A ce qu'il soit conféré le caractère d'**utilité publique** au projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier présenté dans le présent dossier d'enquête.

Consciente des problèmes d'insécurité que pose actuellement la non séparation des trafics locaux et de transit sur l'A9, la Commission demande que des travaux d'aménagement nécessaires soient réalisés dans les plus brefs délais au droit de chaque échangeur.

A MONTPELLIER, le 27 Mars 2006

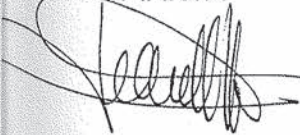
Le Président,

M. SANTIER

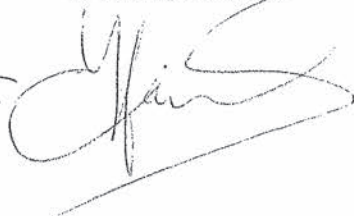


Les Assesseurs,

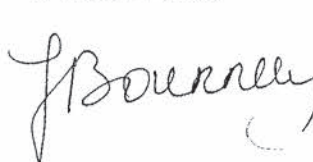
J.L. PIANTA



Y. HARCILLON



J. BOURRELY



R. FORMET



TITRE II bis - MISE EN COMPATIBILITE DES P.L.U et P.O.S

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION

Ainsi qu'il est précisé dans le rapport cette enquête a été conduite dans les mêmes conditions et durant le même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

La Commission d'Enquête ayant émis un **avis défavorable** à cette dernière, elle est donc conduite à donner également :

UN AVIS DEFAVORABLE

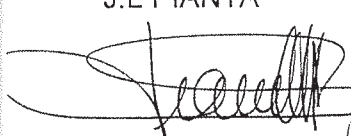
à ce que soient déclarés compatibles les P.O.S et P.L.U des 13 communes concernées avec le dédoublement de l'A9 au droit de MONTPELLIER, présenté à l'enquête.

A MONTPELLIER, le 27 Mars 2006


Le Président,
M. SANTIER



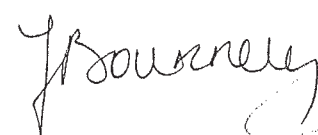
Les Assesseurs,
J.L PIANTA



Y. HARCILLON



J. BOURRELY



R. FORMET



Département de l'Hérault
Direction Départementale de l'Équipement

DEDOUBLEMENT DE L'AUTOROUTE A9 AU DROIT DE MONTPELLIER

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES PREALABLES A
- LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
- LA MISE EN COMPATIBILITE DES POS ET PLU

6 ANNEXES au Rapport de la Commission

- 1) Arrêté préfectoral du 19 juillet 2005
- 2) Compte-rendu de la réunion publique de BAILLARGUES
- 3) Demande de prorogation du 16 novembre 2005
- 4) Arrêté préfectoral du 17 novembre 2005
- 5) Certificats de publication
- 6) Avis d'enquêtes
- 7) Localisation des panneaux d'affichage
- 8) Tracé du projet
- 9) Analyse détaillée des observations (document séparé)