

## **Document accompagnant le décret déclarant l'utilité publique en application de l'article L. 11-1-1 3<sup>ème</sup> alinéa du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique**

### **Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux de construction du dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier**

Le présent document relève des dispositions de l'article L. 11-1-1 3<sup>ème</sup> alinéa du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « *l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération* ».

A cet égard, il reprend pour l'essentiel des éléments figurant dans le dossier du projet soumis à enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter à ce document afin de qualifier plus complètement le caractère d'utilité publique de l'opération autoroutière. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à la disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs, étant précisé que les études à mener après la déclaration d'utilité publique relèvent pour l'essentiel de la responsabilité de la société des Autoroutes du Sud de la France, concessionnaire du projet.

Il peut être pris connaissance des études déjà réalisées auprès de la direction régionale de l'équipement du Languedoc-Roussillon. Pour les études à mener après la déclaration d'utilité publique, il conviendra de s'adresser à la société des Autoroutes du Sud de la France.

#### **1- Présentation de l'opération autoroutière**

Le comité interministériel à l'aménagement et au développement du territoire du 18 décembre 2003 a confirmé l'intérêt du projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier en le retenant au titre des contournements urbains.

Ce projet consiste à créer une nouvelle infrastructure, dénommée A9b, au droit de Montpellier venant dédoubler l'autoroute A9 existante, renommée A9a. Cette dernière, qui supportera alors un trafic essentiellement local, pourra être requalifiée sur le plan environnemental et adaptée à sa nouvelle fonction plus urbaine.

Le parti d'aménagement retenu consiste à dédoubler l'autoroute A9 entre Baillargues, à l'Est, et Saint-Jean-de-Védas, à l'Ouest, par une autoroute nouvelle (A9b) à 2 x 3 voies qui sera dédiée au trafic de transit.

Dans la partie Est du projet, les deux autoroutes A9a et A9b sont accolées et raccordées à l'Est du nouvel échangeur de Vendargues. Dans sa partie Ouest, les deux tracés A9a et A9b sont raccordés à l'Ouest de la barrière de péage de Saint-Jean-de-Védas. Dans sa partie centrale, le tracé de l'autoroute A9b est jumelé sur environ 6 kilomètres avec celui de la future ligne ferroviaire grande vitesse Catalogne – Italie.

## **2- Caractère d'utilité publique**

L'amélioration de la fluidité et surtout de la sécurité de la circulation en séparant le trafic de transit des trafics locaux et d'échanges constitue l'enjeu majeur de ce projet. D'une part, ce dernier doit permettre à l'autoroute A9 de jouer son rôle d'autoroute de transit au sein de l'arc économique méditerranéen et de conforter les liaisons régionales. D'autre part, cette séparation des flux permettra d'écarter de l'autoroute actuelle le trafic de transit et le trafic poids lourds, améliorant par là même le confort et surtout la sécurité des usagers.

La réalisation du projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier conditionne également la cohérence d'ensemble du réseau routier à l'échelle de l'agglomération et la mise en œuvre de projets d'intérêt national ou local majeurs, dont la requalification de l'autoroute A9 existante.

L'étude d'impact comprise dans le dossier soumis à l'enquête préalable présente les mesures destinées à atténuer et à supprimer les effets défavorables du projet sur l'environnement, ainsi que le coût de ces mesures.

Le coût prévisible de construction du projet est estimé à 385 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques d'octobre 2004.

La société des Autoroutes du Sud de la France assurera, en tant que concessionnaire, la conception, le financement, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance du dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier.

## **3- Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête préalable**

Dans les conclusions de son rapport, rendu le 27 mars 2006, la commission d'enquête a émis un avis défavorable à ce qu'il soit conféré le caractère d'utilité publique au projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier.

La commission a estimé notamment que certaines contre-propositions n'ont pas été suffisamment étudiées et que la requalification de l'autoroute A9a aurait dû être intégrée à l'enquête publique portant sur le dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier.

Néanmoins, la commission d'enquête a reconnu la nécessité d'apporter une solution à une situation à la fois dangereuse pour les usagers de l'autoroute et néfaste aux intérêts économiques locaux et nationaux. Elle a estimé qu'aucune alternative autre qu'un projet routier ne peut à court et moyen termes apporter une solution satisfaisante. Elle a constaté notamment que, pour le projet soumis à l'enquête, l'atteinte à la propriété privée n'est pas excessive au regard de l'intérêt de l'aménagement et que le coût total n'est pas disproportionné compte-tenu des objectifs poursuivis.

La commission, consciente des problèmes d'insécurité que pose actuellement la non séparation des trafics locaux et de transit sur l'A9, a demandé, par ailleurs, que des travaux d'aménagement nécessaires soient réalisés dans les plus brefs délais au droit de chaque échangeur existant.

En réponse aux observations de la commission d'enquête relatives aux nuisances environnementales et aux rétablissements, l'État prend les engagements suivants :

- pour ce qui est du bruit cumulé, l'objectif de 58 dB(A), en période nocturne, en zone d'ambiance initiale modérée, est retenu pour le calcul du niveau sonore cumulé des deux infrastructures autoroutière et ferroviaire ;
- la vitesse sur l'autoroute A9b sera limitée à 110 km/heure ;
- à titre exceptionnel, l'acquisition à l'amiable, sur la base du montant estimé par le service des domaines, des habitations dans une bande de 150 mètres de part et d'autre de l'axe du projet sera proposée aux propriétaires concernés ;
- un merlon paysager au droit des lotissements de Saint-Brès assurant une bonne insertion paysagère de la convergence des autoroutes A9a et A9b vers l'autoroute A9 sera réalisé dans le prolongement de l'ouvrage de protection visuelle et phonique prévu sur la commune de Baillargues ;
- la définition des ouvrages de rétablissement fera l'objet d'une concertation continue.

S'agissant de la requalification de l'autoroute A9a, l'État s'engage sur la mise en oeuvre d'une requalification en trois étapes : à très court terme, à moyen terme, c'est-à-dire en même temps que la réalisation du dédoublement et à long terme, soit après la mise en service du dédoublement.

A très court terme, il est prévu d'allonger, à l'intérieur des emprises autoroutières actuelles, les bretelles de sortie dans le sens Nord-Sud des échangeurs de Montpellier Est, Sud et Ouest ainsi que, dans le sens Sud-Nord, de l'échangeur de Vendargues. Ces mesures devraient permettre de déplacer hors de la section courante de l'autoroute les remontées de files d'attente et de répondre à la demande de la commission.

A l'échéance de la réalisation du déplacement de l'autoroute, la requalification portera essentiellement sur la mise aux normes actuelles des protections contre les nuisances acoustiques et contre la pollution issue des eaux de ruissellement. Ces mesures, qui seront complétées par des aménagements paysagers, seront mises en place, non seulement aux extrémités Est et Ouest du projet, conformément à ce qui était prévu dans le dossier d'enquête, mais aussi sur la section centrale, là où les autoroutes A9a et A9b ne sont pas accolées.

Dans le même temps, les mesures de sécurité seront complétées. Pour éviter la formation de remontées de files sur l'autoroute, de nouvelles bretelles d'échangeurs seront construites et des augmentations de capacité sur les carrefours et les réseaux de voirie locale adjacents aux bretelles autoroutières seront mises en oeuvre.

Enfin, à long terme, l'autoroute actuelle deviendra une rocade urbaine permettant notamment la construction d'échangeurs et de raccordements supplémentaires. Il est souligné que, si le dédoublement de l'autoroute A9 est un préalable indispensable à cette requalification, les deux opérations restent distinctes. En effet, la transformation de l'autoroute actuelle en rocade urbaine est fonctionnellement liée au contournement Ouest et à la déviation Est de Montpellier.

Concernant les contre-propositions avancées par la commission d'enquête, une évaluation de ces dernières ainsi que, dans un souci d'exhaustivité, du dédoublement de l'autoroute A9 par le nord de l'agglomération a été confiée à un bureau d'études qui n'avait jamais été associé aux réflexions menées sur le projet.

Dans son rapport du 15 novembre 2006, le bureau d'études a conclu que le projet soumis à l'enquête publique était le meilleur dans la partie centrale, c'est-à-dire là où l'autoroute A9b est jumelée avec la future ligne ferroviaire à grande vitesse Catalogne – Italie. En revanche, aux extrémités Est et Ouest du projet, où il était prévu d'accoler les autoroutes A9a et A9b, le bureau d'études suggère la réalisation de voies collectrices.

Le projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier est donc amélioré afin de prendre en considération les résultats de la comparaison des scénarii alternatifs, les critiques de la commission d'enquête ainsi que les demandes du public et des communes.

Les modifications proposées consistent à construire deux nouvelles chaussées au plus près des deux chaussées existantes de l'autoroute A9, et ce d'un seul côté. Le sens de circulation est ensuite inversé sur une des deux chaussées existantes afin de constituer deux voies de même sens ; les deux voies nouvelles étant mises en circulation dans l'autre sens. De la sorte, les deux chaussées centrales, constituant l'autoroute A9b, seront dédiées au trafic de transit, et les autres voies, de part et d'autre de l'autoroute A9b, constitueront l'autoroute A9a, dédiée au trafic local.

Ces améliorations sont entièrement réalisables dans les limites de la bande soumise à l'enquête d'utilité publique.

Dans la partie centrale du projet, lorsque l'autoroute A9b et la ligne ferroviaire à grande vitesse sont jumelées, un espace entre les deux infrastructures avait été ménagé afin de minimiser l'effet de coupure, suivant les recommandations des études urbanistiques préliminaires. A la suite des demandes faites au cours de l'enquête, l'État retient le principe de l'accolement, autant que possible, des infrastructures autoroutière et ferroviaire de façon à diminuer les emprises du projet.

Outre le maintien des fonctions principales du projet, les adaptations proposées favorisent le rétablissement des communications, renforcent les mesures d'atténuation des nuisances environnementales, offrent la possibilité de réaliser, le cas échéant, le projet en plusieurs phases et permettent de réduire les emprises foncières d'environ 37 hectares.

Le coût de ces améliorations et des engagements complémentaires pris par l'État, hors les engagements concernant la requalification de l'autoroute A9 actuelle, est estimé à environ 33,5 millions d'euros hors taxes, soit un surcoût inférieur à 10 % par rapport au coût du projet soumis à l'enquête publique.

Les adaptations proposées constituent un ensemble cohérent dont les avantages au regard du projet soumis à l'enquête publique sont indéniables aussi bien pour l'opération du dédoublement de l'autoroute A9 elle-même que pour les projets d'intérêt national ou local majeurs constituant le réseau routier de l'agglomération montpelliéraine à terme.