



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le directeur du cabinet du ministre d'État

Paris, le - 5 MARS 2009

Le directeur du cabinet

à

Monsieur Claude MARTINAND  
Vice-Président du Conseil Général de  
l'Environnement et du Développement durable

Objet : expertise d'une solution alternative au projet de dédoublement  
de l'autoroute A9 au droit de Montpellier

Le projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier, déclaré d'utilité publique par décret du 30 avril 2007, consiste en la création d'une nouvelle infrastructure à 2 X 3 voies, dénommée A9b, selon un tracé long de 19km jumelé avec l'actuelle A9a à ses extrémités et avec la future ligne ferroviaire à grande vitesse en son milieu.

Dans le cadre de la politique d'infrastructures de transport durable menée dans le respect des conclusions du « Grenelle Environnement », une priorité est accordée aux projets alternatifs à la route. Ainsi, l'Etat investit fortement dans le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier dont les travaux débiteront en 2011, dans la ligne à grande vitesse nouvelle entre Montpellier et Perpignan dont le débat se déroulera jusqu'au mois de juin, ainsi que dans l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et le Luxembourg.

Sans méconnaître les enjeux de fluidité de trafic et de sécurité routière, je considère qu'il n'est pas souhaitable de réaliser l'autoroute A9b à 2 X 3 voies et souhaite que la faisabilité et la pertinence d'une solution alternative soient évaluées.

L'alternative est désormais la suivante :

- réaliser l'autoroute A9b à 2 X 2 voies ;
- élargir, sur 25 kilomètres environ, l'autoroute A9a existante à 2 X 4 voies et mettre au point un dispositif de gestion dynamique des bandes d'arrêt d'urgence pour optimiser la capacité de l'infrastructure lors de certaines périodes de pointe.

.../...

*cette dernière solution*

Je souhaite que la faisabilité et la pertinence de ~~ces deux solutions~~ soient examinées selon les critères suivants :

- Sécurité : il s'agit notamment de vérifier que l'écoulement du trafic poids-lourds peut s'effectuer sans risque majeur pour la sécurité, que ce soit en terme de remontée de file ou d'entrecroisement, en examinant l'apport de dispositifs d'exploitation pour la gestion des trafics lors des pointes saisonnières et journalières.
- Circulation sous chantier : une telle solution nécessite la démolition-reconstruction de certains échangeurs et ouvrages d'arts. Il convient donc d'examiner l'impact qu'aurait le chantier sur la gestion du trafic et de vérifier qu'il ne serait pas disproportionné par rapport à l'intérêt de l'opération.
- Bruit : au sens de la loi sur le bruit cet élargissement devrait probablement être traité comme une modification substantielle d'une infrastructure existante et donc nécessiter une mise aux normes comme s'il s'agissait d'un projet neuf. La faisabilité technique et le coût de la mise en place de telles mesures est à étudier. Une problématique similaire pourrait se poser pour l'application de la loi sur l'eau.
- Procédures et délais : un recensement exhaustif des procédures à conduire doit être effectué afin de bâtir un calendrier prévisionnel réaliste de l'opération. La possibilité de recourir à une procédure de déclaration d'utilité publique menée au niveau local devra être expertisée.
- Modalités de financement : le projet déclaré d'utilité publique est inscrit dans le contrat de plan de la société ASF et les modalités de son financement ont fait l'objet d'un accord avec la Commission européenne. Les conséquences financières et juridiques d'une substitution de la solution alternative au projet d'aménagement déclaré d'utilité publique méritent d'être précisées notamment au regard du droit européen et des conclusions des discussions sur ce dossier avec la Commission.

Aussi, je souhaite vous confier la mission d'expertise technique portant sur l'ensemble des points évoqués ci-dessus.

Vous pourrez vous appuyer en tant que de besoin sur mes services et ceux du SETRA. J'ai également demandé à la société ASF, concessionnaire de l'autoroute A9 et maître d'ouvrage délégué du projet de dédoublement, de réaliser les études techniques complémentaires qui vous permettront de mener à bien votre mission.

Cette mission devra être menée en lien avec la préfecture du Languedoc-Roussillon, et en concertation avec l'autorité organisatrice des transports compétente (Montpellier Agglomération ) et les collectivités territoriales concernées.

Je souhaite que vous puissiez me faire part de vos conclusions avant le 15 juin 2009. La décision définitive quant au choix retenu sera prise avant le 30 juin.

Dans l'attente de ces conclusions, j'ai demandé à la société des Autoroutes du Sud de la France, de surseoir provisoirement aux procédures d'expropriations et de fouilles archéologiques sur le tracé neuf et d'engager de manière urgente les aménagements nécessaires à la mise en sécurité de chaque échangeur de l'autoroute actuelle.

  
Jean-François CARENCO