



DEPARTEMENT DE L'HERAULT

Communes de LATTES et MONTPELLIER

ENQUÊTE PUBLIQUE

Rapport d'enquête unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique des aménagements de protection de la ressource en eau et des nuisances sonores concourant à la requalification environnementale de la section de l'autoroute A9 et à la
cessibilité

Réalisée du 21 octobre au 20 novembre 2014

RAPPORT ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Daniel GUIRAUD

Commissaire enquêteur

TITRE 1

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

- 1 - Contexte, objet de l'enquête, cadre juridique
- 2 - Contenu du dossier mis à la disposition du public
- 3 - Déroulement de l'enquête publique
- 4 – Observations, avis du public et des collectivités et réponses aux questions posées au maître d'ouvrage
- 5 - Observations, conclusions et avis du commissaire enquêteur sur la Déclaration d'Utilité Publique
- 6 - Observations, conclusions et avis du commissaire enquêteur sur l'enquête parcellaire
- 7 – Annexes
 - Courriers du maître d'ouvrage au Préfet de l'Hérault
 - Désignation du commissaire enquêteur par le Tribunal Administratif
 - Arrêté du préfet de l'Hérault organisant l'enquête publique
 - Avis d'enquête publique
 - Tableau de notification d'ouverture d'enquête parcellaire
 - Registres d'enquête et courriers annexés
 - Lettre de synthèse du commissaire enquêteur au maître d'ouvrage
 - Dossier apportant les réponses du maître d'ouvrage au commissaire enquêteur
 - Certificat de constat d'affichage de la commune de Lattes
 - Certificat d'affichage de la commune de Montpellier
 - Procès verbal de constat d'affichage d'ASF
 - Journaux supports de la publicité diffusée par les annonces légales (MO)

1 - Contexte, objet de l'enquête, cadre juridique

➤ Contexte

L'autoroute A9 est une infrastructure routière majeure mise en service en 1967 pour assurer la continuité du trafic entre la vallée du Rhône et l'Espagne et devenir un axe primordial pour les échanges Européen.

Depuis sa réalisation, le trafic n'a cessé de croître obligeant les pouvoirs public à procéder aux aménagements complémentaires comme le passage à 3 fois trois voies qui vont rapidement se montrer insuffisants au regard de l'accroissement du trafic.

Outre la très forte circulation proche de la saturation observée sur cet axe, jusqu'à 170 000 véhicule jour en été, se pose le problème de la traversée de Montpellier ou se cumule le trafic urbain ou périurbain d'une rocade et le transit longue distance. Le phénomène de bouchons a doublé en fréquence et en importance entre 2005 et 2010. Avec ces nombreux ralentissements qui augmentent considérablement les temps de trajets, de nombreux accidents qui y sont observés.

Les pouvoirs publics vont alors étudier la possibilité de réaliser des aménagements pour le contournement de la ville sur le principe de la séparation du trafic local et du trafic de transit. La Déclaration d'Utilité Publique et urgente est décrétée le 02 mai 2007 et c'est en 2011 que l'Etat décide officiellement le déplacement de l'A9 au droit de Montpellier. La procédure administrative est lancée.

Au cours de la procédure d'enquête publique qui a conduit au décret, des recommandations ont été formulées et des engagements ont été pris par l'Etat en réponse aux critiques de la commission d'enquête, aux demandes du public et des collectivités.

Ces engagements concernaient en partie en court, moyen et long terme la requalification de l'autoroute actuelle au droit de Montpellier. Ainsi par lettre du 23 juillet 2007, la Délégation Générale Routière déclare ASF maître d'ouvrage délégué pour la requalification de l'A9 qui sera renommée A9a après la mise en service du déplacement.

En résumé, l'Etat s'est engagé sur la mise en œuvre d'une requalification de l'actuelle A9 en trois étapes :

- **A très court terme** : réalisation des aménagements nécessaires à l'amélioration de la sécurité de chaque échangeur de la partie urbaine (allongement des bretelles de sortie dans le sens Nord : Sud des échangeurs de Montpellier Est, Montpellier Sud et dans le sens Sud/Nord, des échangeurs de Vendargues) puis mise en œuvre des mesures assurant un meilleur écoulement et la gestion du trafic de l'autoroute A9.
- **A moyen terme** : mise aux normes de l'autoroute en matière de protections phoniques d'aménagements paysagés, de protection contre la pollution issue des eaux de ruissellement, d'équipements de mesure et d'exploitation.
- **A long terme** : transformation de l'actuel tronçon de l'A9 en rocade urbaine, avec création d'échangeurs et de raccordements supplémentaires.

Les aménagements prévus à très court terme ont été réalisés depuis 2009, à l'exception de l'échangeur de Vendargues qui sera traité avec le déplacement de l'A9.

Reste à présent les aménagements prévus à moyen terme objet de cette enquête.

➤ **Objet de l'enquête**

Il est important de rappeler ici, que lors de sa construction, l'autoroute A9 n'avait pas bénéficié des aménagements destinés à la protection de l'environnement comme les écrans anti bruit, de collecte et d'évacuation des eaux de ruissèlement. Sa réalisation étant antérieure à l'application de la Loi sur l'eau du 3 janvier 1992 et les textes applicables aux bruits et infrastructure de transport terrestre (arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières) n'avaient donc pas à s'appliquer compte tenu de l'antériorité.

Le constat aujourd'hui révèle, que ce soit pour une situation en position de déblais, ou de remblais, que les eaux pluviales de la plateforme routière sont collectées en bordure de la bande d'arrêt d'urgence sans que cela soit systématique et que les rejets sont souvent diffus en l'absence d'exutoires tels que fossés ou cours d'eau.

Au droit des ouvrages d'art, y compris au niveau des ouvrages de franchissement des cours d'eau, les rejets s'opèrent directement dans les cours d'eau avec le risque inévitable de pollution majeure en cas d'accident.

Concernant la protection contre les nuisances sonores, il n'existe aucun dispositif pour la section autoroutière étudiée.

Le projet consiste à réaliser les ouvrages et équipements pour la protection de la ressource en eau et la réduction des nuisances sonores qui équipent aujourd'hui les autoroutes de nouvelle génération.

La protection de la ressource en eau se fera au moyen de bassins de traitement et de confinement de la pollution chronique et accidentelle qui seront calculés et réalisés sur la base de bassin versant. Ces dispositifs seront complétés par la création, voire la remise en état de l'assainissement longitudinal existant.

Les objectifs de réduction de la nuisance sonore seront atteints par la réalisation d'écrans acoustiques positionnés et dimensionnés après étude détaillée des sites concernés. Les objectifs retenus permettent de généraliser les seuils objectifs correspondant à la résorption des PNB (Points noirs du bruit) à tous les bâtiments dont l'exposition sonore dépasse ceux-ci.

Il convient de noter que les bases de calcul intègrent la mise à jour des hypothèses de trafic jusqu'en 2033, notamment la baisse de trafic, surtout poids lourds, après la mise en service de l'A9b.

Cette enquête publique est réalisée dans le but d'obtenir la déclaration d'utilité publique (DUP) pour les aménagements décrits ci-dessus. Conjointement à cette enquête, sera conduite l'enquête parcellaire qui permettra l'acquisition par expropriation des réserves foncières nécessaires au maître d'ouvrage pour la réalisation des équipements projetés.

➤ **Cadre juridique.**

Cette enquête s'inscrit dans le cadre des dispositions légales suivantes :

- **Code de l'expropriation :** pour cause d'utilité publique et notamment les articles L11-1 à L11-9, également les articles R11-1 à R11-18 et R11-19 à R11-31

Code de l'environnement :

- Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement
- Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement
Arrêté ministériel du 24 avril 2012
- Décret 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement
- Décret 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrage et d'aménagements

Chronologie de la procédure règlementaire observée par le maître d'ouvrage et l'administration pour ce projet.

- Décret du 2 mai 2007 déclarant d'utilité publique et urgent le déplacement de l'autoroute A9, paru au journal officiel du 2 mai 2007.
- Lettre du 23 juillet 2007, la Direction Générale de Routes déclare ASF maître d'ouvrage délégué d'A9a et de la requalification à court et moyen terme.
- 22 novembre 2013 : Demande du maître d'ouvrage à l'autorité administrative de l'Etat préalable à la réalisation d'une étude d'impact portant sur la réalisation d'écrans acoustiques.
- Contrat de plan 2012-2013, les aménagements relatifs à la protection de la ressource en eau et à la réduction des nuisances sonores sont retenus par l'Etat.
- Décision d'examen de la DREAL au cas par cas du 17 décembre 2013 par laquelle la DREAL Languedoc-Roussillon a retenu que le projet de requalification de l'autoroute A9 (réalisation des bassins et écrans acoustiques) n'était pas soumis à étude d'impact en application de la section première du chapitre II du titre II du livre I du code de l'environnement.

- **Concertation volontaire organisée par le maître d'ouvrage.** Présentation au service nature- biodiversité terrestre et marine de la DEAL le 5 février 2013. Présentation au service aménagement – Evaluation environnementale de la DREAL le 4 avril 2013. Présentation aux collectivités locales et au service de l'Etat le 19 février 2013 (DREAL DDTM de l'Hérault – Conseil Général de l'Hérault – Montpellier Agglo – Ville de Montpellier). Dossier de demande de principe établi par ASF sera adressé au concédant.
- Lettre ASF au Préfet du 11 juillet 2014 - Demande d'ouverture d'une enquête publique par ASF et présentation du dossier qui sera soumis à enquête publique.
- Lettre ASF au Préfet du 23 juillet 2014 - Demande d'ouverture d'une enquête publique parcellaire simultanée à l'enquête DUP "requalification A9".
- Décision du Président du Tribunal Administratif de Montpellier n°E14000117/34 du 01 août 2014 portant désignation du commissaire enquêteur.
- Récupération par le commissaire enquêteur du dossier d'enquête relatif au projet le 27 août 2014.
- Rendez-vous avec le maître d'ouvrage ASF le 04 septembre 2014
- Rendez-vous avec la responsable du service urbanisme à Lattes le 09 septembre 2014
- Prise de contact avec le service déplacement de la mairie de Montpellier
- Arrêté n° 2014-I-1636 de Monsieur le préfet de l'Hérault en date du 25 septembre 2014, prescrivant et organisant l'enquête publique conjointe pour la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et de cessibilité relative à la requalification de l'autoroute A9.
- Rédaction de l'avis d'enquête par les services de la préfecture de l'Hérault. Publicité de l'avis réalisée par affichage municipal et voie de presse aux annonces légales les 13 et 27 octobre 2014. L'avis d'enquête a été également publié sur le site internet de la préfecture de l'Hérault : www.hérault.gouv.fr. et des ASF www.vinci-autoroutes.com.

- Permanences du commissaire enquêteur en mairies de Montpellier et Lattes aux dates et horaires prévus par l'arrêté préfectoral afin de recueillir les observations du public.
- Transmission à sa demande par le maître d'ouvrage, d'un dossier d'enquête complet à Mr Jean Yves LEBER administrateur de l'association Ecologie sans Frontière.
- 24 novembre 2014. Remise au maître d'ouvrage de la synthèse des observations demandant réponses et informations complémentaires, par le commissaire enquêteur.
- Dossier réponse du maître d'ouvrage remis en main propre au commissaire enquêteur le 07 décembre 2014.

2 - Contenu du dossier d'enquête mis à la disposition du public en mairies de Montpellier et Lattes

Partie administrative

1. La décision du tribunal administratif portant désignation du commissaire enquêteur n° E 14000117/34 du 01 août 2014.
2. L'arrêté du préfet de l'Hérault du 25 septembre 2014 relatif à l'organisation de l'enquête.
3. L'avis d'enquête publique
4. Le registre d'enquête publique

Le dossier de Déclaration d'Utilité publique

5. Une notice explicative
6. Le plan de situation
7. Le plan général des travaux
8. Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
9. L'avant projet sommaire relatif à l'étude acoustique
10. L'appréciation sommaire des dépenses
11. L'état parcellaire pour les emprises du projet situées sur la commune de Montpellier
12. L'état parcellaire pour les emprises du projet situées sur la commune de Lattes

13. Le plan parcellaire à l'échelle 1 / 2000° pour les emprises du projet situées sur la commune de Montpellier
14. Le plan parcellaire à l'échelle 1 / 2000° pour les emprises du projet situées sur la commune de Lattes
15. Une notice d'étude rédigée par l'association "Les écologistes de l'Euzière" datée de janvier 2013 et relative

3 - Déroulement de l'enquête publique

Maitre d'ouvrage :

VINCI - Autoroutes du Sud de la France

DO Montpellier

Mas des Cavaliers 2

471, rue de Nungesser – CS 743

34136 Manguio cedex

Téléphone : 04 67 13 86 20

Lieu de l'enquête et caractéristiques

L'enquête se déroulera sur les communes de Montpellier et Lattes

Siège de l'enquête :

➤ **Mairie de Montpellier**

Service déplacement

1, Place Georges FRECHE

34 000 Montpellier

➤ **Ouverture de la mairie au public :**

Lundi – Mardi – Mercredi – Vendredi : de 08H30 à 17H

Jeudi : de 10H à 19H

➤ **Mairie de Lattes :**

Service Urbanisme

Avenue de Montpellier

➤ **Ouverture de la mairie au public :**

Lundi – Mardi – Mercredi - Jeudi : de 08H00 à 12H et de 13H à 17H
Vendredi : de 08H à 12H et de 13H à 16H

➤ **Période de l'enquête :**

du 21 octobre au 20 novembre 2014 soit 31 jours consécutifs

➤ **Permanences du commissaire enquêteur :**

Mairie de Montpellier :

- Mardi 21 octobre 2014 de 14H à 17H
- Mardi 04 novembre 2014 de 09H à 12H
- Jeudi 20 novembre 2014 de 14H à 17H

Lieu de la permanence : Hall de l'hôtel de ville – Salle 2 – place Georges Frèche

Mairie de Lattes :

- Mardi 21 octobre 2014 de 09H à 12H
- Mardi 04 novembre 2014 de 14H à 17H
- Jeudi 20 novembre 2014 de 09H à 12H

Lieu de permanence : Service urbanisme – Avenue de Montpellier à Lattes

Publicité autour de l'enquête

Parution de l'arrêté par annonces légales dans deux journaux de la presse locale.

1°avis : Le lundi 13 octobre 2014

2° avis : Le lundi 27 octobre 2014

Première parution, avis d'ouverture d'enquête : dans le Midi Libre du lundi 13 octobre 2014 (pages PLD1 annonce légales) et La Marseillaise l'Hérault du jour du lundi 13 octobre 2014 (page5).

Deuxième parution, rappel d'avis d'ouverture d'enquête : dans le Midi Libre du Lundi 27 octobre 2014 (page XA3LD annonces légales) et La Marseillaise l'Hérault du jour du lundi 27 octobre 2014 (page 8 annonces officielles).

Autres moyens de publicité mis à disposition du public

- Affichage réglementaire réalisé par le maître d'ouvrage à proximité immédiate des lieux concernés par l'opération
- Information sur le site web de la préfecture
- Information sur le site web du maître d'ouvrage (ASF)
- Affichage aux emplacements réservés des deux communes
- Affichage en mairies.

Documents attestant la bonne exécution de la publicité

- Certificat de publication et d'affichage pour la mairie de Lattes en date du 07 octobre 2014
- Certificat de publication et d'affichage pour la mairie de Montpellier en date du 21 novembre 2014.
- Procès verbal de constatation par huissier de l'affichage de l'avis d'ouverture de l'enquête réalisé par le maître d'ouvrage (ASF) en date du 21 octobre 2014

4 - Observations ou avis

➤ 4-1 : Observations formulées par le public,

Registre déposé à la mairie de Montpellier :

Madame Sarah POMAREDE (famille GALZY) propriétaire de la parcelle SE37 (818 m²) le 21 octobre 2014 :

- Demande comment se feront les accès aux lieux ou se dérouleront les travaux ?
- Qu'elle est la nature des travaux sur cette parcelle et à qu'elle date vont t-ils démarrer ?
- Qu'elle sera l'indemnisation proposée ?
- Ces travaux bonifieront-ils le reste de la parcelle ?
- Attire l'attention sur l'existence d'un camp de nomades sur cette parcelle

Madame Anne BROCHOT (20, rue de la nuit du 04 août 1789 à Montpellier) le 24 octobre 2014 : Informe le commissaire enquêteur de son opposition au projet.

Monsieur Michel JULIER (22 rue Meyrueis à Montpellier) le 30 octobre 2014 : Adresse ses remarques concernant :

La forme de l'enquête publique

- Déploire l'absence de toute concertation publique préalable
- Défaut de publicité
- Absence d'information sur la procédure administrative qui a aboutie à ce projet, notamment la raison pour laquelle VINCI/ASF est chargé d'un l'aménagement sur un

tronçon de l'A9 appartenant à l'état. De plus qu'elle autorité aura la charge de ce tronçon après son achèvement ?

- Insuffisance de description des travaux envisagés

Le fond de l'enquête

- Suggère que les écrans acoustiques soient réalisés sur les emprises existantes en réduisant la voirie à 2 fois 2 voies suffisante pour une rocade
- Rappelle que les travaux d'aménagement sur la parcelle SC25 d'un bassin et d'un déversoir sur le Lez doivent prendre en compte les continuités cyclables et piétonnes des axes : Montpellier – Palavas, Port Marianne, Carnon, ainsi que la liaison entre ces deux axes.

Monsieur Michel ESTEBAN (1292 rue du mas Rouge – 34000 Montpellier) - note :

Les éléments qu'il a reçus qui désignent les parcelles affectées par le projet qui ampute de façon sensible l'emprise foncière de son exploitation.

Il rappelle qu'une grande surface a déjà été retirée de son outil de travail ainsi que les bâtiments destinés au remisage du matériel et au stockage des récoltes et qu'il deviendra impossible pour lui de poursuivre son activité agricole dans ces conditions.

- Monsieur ESTEBAN émet deux alternatives.
- Soit le bassin de rétention numéroté BTC 1005 est déplacé vers la rive droite de la Lironde sur des parcelles qui appartiennent aujourd'hui à l'agglomération,
- Soit le rachat total des parcelles qui constituent son exploitation en propriété ou en fermage ainsi que l'ensemble des bâtiments d'exploitation et d'habitation, majoré de l'indemnité au plan économique et social relatif à la cession d'activité de l'entreprise. Cette alternative en conformité avec le code de l'expropriation qui prévoit le rachat total lorsque les surfaces expropriées excèdent 35% de la surface cultivée, ce qui est le cas pour cette exploitation.

Monsieur ESTEBAN conclue en rappelant qu'il a été exproprié 5 fois en six ans pour des projets conduits par : SERM, l'Agglomération, EDF et ASF.

- **Lors de l'entretien avec le commissaire enquêteur le jeudi 20 novembre 2014, Mr ESTEBAN a clairement répondu que l'option qu'il privilégiait à contre cœur, était le rachat total de son exploitation.**

Monsieur Jean Yves LEBER, administrateur de l'association écologie sans frontière (ESF).

ESF : Association loi de 1901 pour la défense de l'environnement depuis 1999 – Siège social 22 rue Boulard – 75014 Paris.

Concernant les remarques portées sur le registre :

- Monsieur LEBER indique la remise d'un courrier ce jour au commissaire enquêteur.
- Soupçonne les organisateurs de l'enquête d'avoir joué de discrétion dans la publicité de l'enquête.
- Reproche au maître d'ouvrage le refus de fourniture du dossier parcellaire.

Registre déposé à la mairie de Lattes :

Madame BOISMENU, représentante du comité de défense de la CEREIREDE. Le jeudi 20 novembre 2014.

- Indique que les habitants de ce quartier se préoccupent de leur protection contre le bruit et de futures inondations. Ils espèrent que les quelques habitants qui sont toujours sur ce territoire au moins pour les aménagements annexes, seront pris en considération.

Monsieur Ludovic MONCOMBLE, propriétaire de l'hôtel Halt Hôtel quartier de la Cereirede.

- Relève que son hôtel n'a pas été identifié comme à risque compte tenu de sa situation très proche de l'autoroute comparée à d'autres bâtiments situés coté Montpellier. Mr MONCOMBLE remarque également que les protections coté Montpellier sont prévus dans le projet pour une hauteur de 3.5m, alors que du coté du quartier de la Cereirede, cette hauteur n'est que de 2.5m.

2 – Concernant les courriers reçus qui seront annexés aux registres

Courrier de Mr ESTEBAN : Vient formaliser les remarques ci-dessus exposées sur le registre.

Courrier de l'association ECF.

- Relève l'ambiguïté du titre de l'enquête " Déplacement de l'A9"
- Demande une explication au maître d'ouvrage sur l'argumentation qu'il invoque pour justifier une demande de DUP.
- Indique que cette opération ne pouvait être dissociée de l'opération de dédoublement en regard de la DUP DE 2007 et que la maîtrise foncière nécessaire à l'ensemble de l'opération de dédoublement aurait dû être déterminée dès l'enquête de 2011.
- Remet en cause la notion de déplacement dans la DUP de 2007.
- Relève que le dossier ne présente pas les informations sur les mesures prises pour le traitement des polluants transportés par les eaux de ruissèlement.
- Déploie l'absence du courrier du 23 juillet 2007, de la Direction Générale des Routes (DGR), ainsi que l'impossibilité de chiffrer le coût réel, ce qui remet en question le rendement interne de l'opération de dédoublement justifiant sa déclaration d'utilité publique.

- Dénonce le flou financier de cette opération du fait de son "saucissonnage"
- S'inquiète du problème des compensations agricoles suite aux centaines d'hectares consommés en anticipation à la loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt publiée au journal officiel dont le décret d'application est prévu pour janvier 2016 au plus tard.
- Note que les éléments concernant la pluviométrie ne semble pas tenir suffisamment compte des intempéries de l'automne 2014, ainsi qu'une inégalité dans la qualité du traitement de la problématique entre le volet eau et le volet acoustique.
- Demande la saisine de l'autorité environnementale au titre de l'opération d'aménagement d'ensemble "Dédoulement A9, Gare TGV, LGV, Tramway, nouvelles ZAC..."

Courrier du maire de Lattes

- Monsieur le Maire de Lattes indique que "le caractère d'utilité publique de ce dossier ne peut pas être remis en cause. Il semble néanmoins que cette requalification environnementale ne peut suffire exclusivement de mesures concernant le bruit et le traitement des eaux".
- Il décrit ainsi les aménagements destinés à l'amélioration de la situation actuelle pour la réduction du trafic qui se forme au droit des bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute. : Création accès spécifique au Zénith, création d'un pont enjambant l'A9 actuelle au droit du mas de Saporta, la réalisation d'un pont sur le Lez au droit de la Céreirède pour finaliser le contournement sud de Montpellier.
- Concernant le contenu du projet, aucun dispositif n'est prévu dans le secteur de Puech Radier alors que l'on relève la présence d'un hôtel.
- Les protections phoniques au droit du quartier de la Céreirède sont plus faibles que celles prévues au nord de l'autoroute.
- La protection sur le bâti de l'Halt hôtel n'a pas été prévue malgré sa proximité avec l'autoroute.
- Un avis défavorable est donné pour le positionnement du bassin de rétention identifié BTC1005. La clôture de cet ouvrage ne manquera pas de contribuer à la formation d'embâcles et d'entrave à la transparence hydraulique Lez Lironde.
- Enfin, aucun bassin n'est prévu entre l'extrémité Ouest du projet et le Lez, ce qui pose le problème du traitement de la pollution sur plus de 3 500m.

Courrier du maire de Montpellier

- Dans son courrier, la municipalité de Montpellier se déclare favorable au projet de requalification envisagé par cette DUP. En contrepartie, elle s'oppose à la réalisation du bassin BTC 1005 sur le site prévu dans le dossier. Le projet d'aménagement de la ZAC de Port Marianne créée en 2008 prévoit en effet l'aménagement d'une zone non bâtie permettant de faire la transition avec l'autoroute A9 existante. Cette zone sera

affectée à la réalisation d'un parc urbain connecté au réseau de déplacement doux du secteur. Cet équipement technique n'a pas sa place sur une zone d'agrément.

De plus, sa position n'apparaît pas opportune sur le plan hydraulique car située sur une zone de transparence hydraulique ce qui n'est pas recommandé en termes d'efficacité. Il faut rajouter à cette argumentation le problème de risque du "volume mort" (eau stagnante) susceptible d'apporter des nuisances.

- Enfin, le bassin projeté est situé sur un emplacement réservé inscrit de longue date au PLU, affecté à la réalisation de bretelles d'accès au boulevard urbain dans le cadre de la future requalification.

➤ 4-2 : Questions posées et réponses du maître d'ouvrage

Registre et courrier déposé en mairie de Montpellier

1 - Madame Sarah POMAREDE (famille GALZY) propriétaire de la parcelle SE37 (818 m²) le 21 octobre 2014 :

- Demande comment se feront les accès aux lieux où se dérouleront les travaux ?
 - *L'accès est prévu par le chemin en pied de remblai de l'autoroute existante depuis l'avenue Raymond DUGRAND (avec passage à gué de la Lironde) ou depuis la rue du Mas Rouge si autorisation d'accès ou occupation temporaire d'une partie de la parcelle citée ;*
- Qu'elle est la nature des travaux sur cette parcelle et à quelle date vont-ils démarrer ?
 - *Travaux de fossés et piste d'entretien – Non planifiés à ce jour (horizon 2017-2020 à confirmer) ;*
- Qu'elle sera l'indemnisation proposée ?
 - *Si un accord amiable ne peut être trouvé entre l'expropriant et le propriétaire, alors le juge de l'expropriation sera saisi et aura à évaluer l'indemnisation en contrepartie de l'expropriation de la parcelle ;*
- Ces travaux bonifieront-ils le reste de la parcelle ?
 - *A priori non, ce n'est pas l'objet ;*
- Attire l'attention sur l'existence d'un camp de nomades sur cette parcelle
 - *Présence confirmée mais seul le propriétaire a qualité pour œuvrer en justice afin d'obtenir la libération du terrain.*

Complément de réponse du maître d'ouvrage

- *Pour information notre responsable foncier a rencontré les membres de cette indivision le 24/11/2014 pour évoquer les points précités*

2 - Monsieur Michel JULIER (22 rue Meyrueis à Montpellier) le 30 octobre 2014 : Remarques déposées par ce Monsieur :

Sur la forme de l'enquête

- Déploire l'absence d'information sur la procédure administrative qui a abouti à ce projet, notamment la raison pour laquelle VINCI/ASF est chargé d'un l'aménagement sur un tronçon de l'A9 appartenant à l'état. De plus qu'elle autorité aura la charge de ce tronçon après son achèvement ?
- *Une information complète a été apportée au public dans le dossier d'enquête publique dans les parties 1.3 à 1.5. La chronologie de ce projet a été rappelée et il a également été décrit avec précision la façon dont l'enquête publique et l'enquête parcellaire s'intégraient dans la procédure d'expropriation.*

Le tronçon de l'A9 sur lequel le projet de requalification est prévu est actuellement sous concession ASF et « l'autorité » en charge de ce tronçon après achèvement des travaux décrits dans le dossier d'enquête est ASF jusqu'à nouvel ordre

Sur le fond de l'enquête

- Suggère que les écrans acoustiques soient réalisés sur les emprises existantes en réduisant la voirie à 2 fois 2 voies suffisantes pour une rocade
- *Les besoins en emprises correspondent soit aux bassins pour lesquels l'emprise existante est insuffisante, soit à une portion d'écran à réaliser en tête de talus dans les zones où l'autoroute est en déblai (cas de l'écran R5N), implantation optimale dans cette configuration (emprises publiques concernées), soit enfin à une portion d'écran au droit d'une bretelle autoroutière (cas de l'écran R10S) dont la largeur ne peut être réduite davantage. Pour l'ensemble des autres aménagements (écrans, assainissement), les travaux sont contenus dans l'emprise autoroutière existante. L'engagement de l'Etat consiste en procéder à la requalification environnementale sans modifier les fonctionnalités de l'autoroute dont le nombre de voies.*
- Rappelle que les travaux d'aménagement sur la parcelle SC25 d'un bassin et d'un déversoir sur le Lez doivent prendre en compte les continuités cyclables et piétonnes des axes : Montpellier – Palavas, Port Marianne, Carnon, ainsi que la liaison entre ces deux axes.
- *L'exutoire du bassin vers le Lez est constitué d'une canalisation conduisant les eaux vers le Lez. Cette canalisation sera positionnée sous la piste cyclable. Le bassin n'est pas adjacent au remblai de l'autoroute existante afin de préserver la jonction cyclable existante ; l'entrée des eaux dans le bassin s'effectue par une conduite enterrée sous cette piste. Les continuités cyclables piétonnes des deux pistes sont assurées.*

3 - Monsieur Michel ESTEBAN (1292 rue du mas Rouge – 34000 Montpellier) -

Propose deux alternatives :

- Le bassin de rétention numéroté BTC 1005 est déplacé vers la rive droite de la Lironde sur des parcelles qui appartiennent aujourd'hui à l'agglomération,
- *Le bassin concernant la parcelle de M. ESTEBAN est le BTC999.*

Le déplacement suggéré de ce bassin BTC999 sur les terrains à l'Ouest (rive droite) de la Lironde, côté sud de l'autoroute A9 a été étudié préalablement à l'enquête suite à une

demande déjà émise oralement par M. ESTEBAN relayée par Montpellier Agglomération, effectivement propriétaire de cette parcelle en rive droite. Cette étude a mis en évidence les contraintes suivantes :

- Les contraintes altimétriques (présence du réseau de gaz longeant l'autoroute A9 côté Sud et recherche d'un rejet gravitaire dans la Lironde) impliqueraient l'aménagement du bassin en déblai/remblai. Or, le site d'implantation envisagé est inondable par une crue centennale du Lez et de la Lironde ; la création de remblai dans cette zone induirait par conséquent des modifications des conditions d'expansion des crues et nécessiterait la création de volumes de compensation.

L'avis de la DDTM devrait être sollicité sur ce sujet, dans le cadre d'une procédure de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau, et une étude hydraulique serait à mener pour la définition de la compensation hydraulique à apporter. Cette solution engendrerait, outre des travaux plus importants des acquisitions foncières supplémentaires, dans ce secteur déjà concerné par les mesures compensatoires nécessitées par les projets DDA9 et CNM, mesures compensatoires pratiquement impossibles à mettre en œuvre.

- Contrainte liée au franchissement de la Lironde (ouvrage d'art existant PI1000) par l'assainissement longitudinal : ce passage inférieur est un ouvrage ancien et fragile (de type VIPP) ; il n'est pas aujourd'hui garanti qu'il puisse supporter l'accroche de collecteurs d'assainissement de dimensions vraisemblablement non négligeables (\varnothing 1000 ou 1200mm) sur chacune de ses rives.
- Une étude technique complémentaire devrait alors être engagée pour en déterminer la faisabilité ; en cas de non faisabilité d'accroche à l'ouvrage existant, les dispositions techniques qui résulteraient – du type structure porteuse indépendante adjacente à l'ouvrage existant seraient de nature à augmenter très sensiblement (entre +50 et +100% selon complexité) le coût des travaux sur cette zone.
Ainsi, il n'est en l'état actuel des études pas possible de statuer de façon définitive sur la faisabilité de ce déplacement. Des études complémentaires doivent pour cela être réalisées.

Au vu des contraintes et conséquences identifiées pour l'implantation du BTC999 en rive droite de la Lironde, l'implantation portée à l'enquête publique est la solution qui nous apparaît constituer le meilleur compromis technico-économique et nous maintenons de ce fait notre proposition.

- Soit le rachat total des parcelles qui constituent son exploitation en propriété ou en fermage ainsi que l'ensemble des bâtiments d'exploitation et d'habitation, majoré de l'indemnité au plan économique et social relatif à la cession d'activité de l'entreprise.
- Les modalités d'acquisition de l'emprise totale de son exploitation obéissent à des conditions strictes édictées par le Code de l'Expropriation. Une demande de ce type doit être faite à la Juridiction de l'Expropriation dans le cadre de la procédure en fixation de l'indemnité.
Par ailleurs il faut dissocier l'activité d'exploitant de la propriété proprement dite, les chefs d'indemnisation diffèrent totalement.

Comme dit précédemment la procédure actuelle est indépendante des procédures précédentes menées par d'autres Maîtres d'ouvrages.

Nous avons pris son attache, à sa demande, afin d'étudier plus en détails cette hypothèse. A ce stade nous n'avons pas encore abouti.

Registre déposé en mairie de Lattes

Madame BOISMENU, représentante du comité de défense de la CEREIREDE.

- Indique que les habitants de ce quartier se préoccupent de leur protection contre le bruit et de futures inondations. Ils espèrent que les quelques habitants qui sont toujours sur ce territoire au moins pour les aménagements annexes, seront pris en considération.
- *Le quartier de la Céreirède est bien pris en considération au titre de la protection contre le bruit et bénéficie d'un écran acoustique (R10S) absorbant de 1 090 m (s'étendant de la bretelle d'entrée de l'échangeur de Montpellier Sud jusqu'au Lez) et de 2,50 m de hauteur. Ce dispositif de protection permettra d'abaisser les niveaux sonores en dessous des seuils réglementaires retenus pour la requalification environnementale de l'autoroute A9 (pour mémoire, en rattrapage de la situation acoustique actuelle, objectif 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit).*

Monsieur Ludovic MONCOMBLE

- Relève que son hôtel n'a pas été identifié comme à risque compte tenu de sa situation très proche de l'autoroute comparée à d'autres bâtiments situés coté Montpellier. Mr MONCOMBLE remarque également que les protections coté Montpellier sont prévus dans le projet pour une hauteur de 3.5m, alors que du coté du quartier de la Céreirède, cette hauteur n'est que de 2.5m.
- *L'hôtel de M. MONCOMBLE a bien été identifié lors de l'étude acoustique, mais n'a simplement pas été mis en évidence sur les planches cartographiques du dossier en tant que « bâti protégé » car il se situe en dessous des seuils considérés pour la requalification environnementale de l'autoroute A9.*

Pour autant, il bénéficiera bien de la protection offerte par l'écran R10S projeté en rive Sud de l'autoroute A9 et de sa bretelle d'entrée au droit de l'échangeur de Montpellier Sud (cf. cartographie des isophones au §4.2.5).

La différence de hauteur entre les écrans Nord et Sud de l'autoroute s'explique par les niveaux sonores plus importants au droit des habitations les plus proches de l'autoroute côté Montpellier : l'écran acoustique projeté en rive Nord nécessite ainsi d'être de plus grande hauteur que celui prévu en rive Sud, offrant une meilleure atténuation du bruit et ramener le niveau sonore à l'arrière sous le seuil réglementaire.

Courrier déposé en mairie de Montpellier

Monsieur Michel ESTEBAN

Le courrier vient compléter les remarques portées au registre. Les réponses du maître d'ouvrage sont formulées ci-dessus.

Courrier de l'association ESF

- Relève l'ambiguïté du titre de l'enquête " Déplacement de l'A9"
- *On observera tout d'abord que le titre n'est pas « REQUALIFICATION DE L'AUTOROUTE A9 A MONTPELLIER », mais REQUALIFICATION DE L'AUTOROUTE A9A A MONTPELLIER » ce qui n'est pas pareil.*

La mention de l'A9a renvoie clairement à la partie de l'autoroute qui va perdre son statut d'autoroute et qui ne recevra à terme que du transit strictement urbain.

En outre, il s'agit d'une observation isolée, le public n'a pas paru en difficulté avec l'objet de l'enquête. Il est par ailleurs tardif d'envisager une modification du titre du dossier de l'enquête publique.

Quoi qu'il en soit, à supposer pour les besoins du raisonnement que le titre puisse ne pas être suffisamment clair, l'objet de l'enquête, tel que décrit dans les 25 premières pages consacrées à la notice explicative ne laisse aucune place à une erreur d'interprétation sur l'objet de l'opération.

- Soutien que le décret de 2007 ne faisait pas état d'un déplacement de l'autoroute A9 et demande une explication au maître d'ouvrage sur l'argumentation qu'il invoque pour justifier une demande de DUP.
- *Tel n'est pas le débat de la présente enquête publique, qui vise la requalification de l'autoroute A9a.*

Pour répondre néanmoins, si le terme de déplacement n'apparaissait pas dans le décret de 2007 sur l'autoroute A9, l'usage du terme « déplacement » apparaît adéquat pour désigner une opération consistant à désaffecter une section d'autoroute pour la reconstruire plus au sud.

- Indique que cette opération ne pouvait être dissociée de l'opération de dédoublement en regard de la DUP DE 2007 et que la maîtrise foncière nécessaire à l'ensemble de l'opération de dédoublement aurait dû être déterminée dès l'enquête de 2011.
- *Il n'y a pas eu d'enquête publique en 2011 sur le projet de dédoublement ou sur le projet de requalification de l'A9a.*

L'opération de requalification de la partie de l'autoroute A9 qui fera l'objet du déplacement prévu a été expressément évoquée et étudiée dans le dossier d'enquête publique qui a conduit à la déclaration d'utilité publique de 2007. Les impacts de l'ensemble du programme sur l'environnement avaient même été présentés dans ce dossier.

S'agissant d'une opération distincte de celle du déplacement de l'autoroute A9, mais s'inscrivant dans le cadre d'un même programme, il était parfaitement logique que l'opération de requalification, qui ne pouvait pas être définie à l'époque avec le degré de précision requise, fasse l'objet d'une enquête publique ultérieure, objet de la présente enquête.

- Remet en cause la notion de "déplacement" dans la DUP de 2007.
- *Il y a un lien entre l'opération de déplacement de l'autoroute A9 et la requalification de l'autoroute A9a qui est totalement assumé. Il y a là un programme global. L'opération de requalification découle indiscutablement de l'opération de déplacement. Tous les dossiers soumis au public depuis 2006 présentent ce lien, qui n'est donc en rien dissimulé.*
- Relève que le dossier ne présente pas les informations sur les mesures prises pour le traitement des polluants transportés par les eaux de ruissèlement.

- *Le §4.1.3 du dossier présente ces informations : le réseau de collecte des eaux de ruissellement de l'autoroute sera modifié pour le rendre étanche par ces cunettes, caniveaux à fente, fossés...*

Le §4.1.2 du dossier expose les fonctions des bassins (confinement d'une pollution accidentelle et traitement de la pollution chronique) ; ces bassins seront également étanches.

Les dossiers spécifiques relevant de la loi sur l'eau codifiée dans le code de l'environnement traitent spécifiquement ces sujets par ailleurs comme cela est dû.

- *Déplore l'absence du courrier du 23 juillet 2007, de la Direction Générale des Routes (DGR), ainsi que l'impossibilité de chiffrer le coût réel, ce qui remet en question le rendement interne de l'opération de dédoublement justifiant sa déclaration d'utilité publique.*
- *Un résumé de cette lettre a été présenté en page 5 du dossier d'enquête publique. Il n'était donc pas nécessaire de la communiquer en plus.*

La question du coût de l'opération de dédoublement n'est pas l'objet du présent dossier.

- *Dénonce le flou financier de cette opération du fait de son "saucissonnage"*
- *Le saucissonnage est le fait de découper artificiellement une seule et même opération pour éviter de la faire entrer dans le cadre de procédures réglementaires ou éviter de délivrer au public des informations.*
- *Utiliser ce terme pour la présente opération n'a aucun sens, dès lors que le maître d'ouvrage a assumé depuis l'origine l'existence d'un programme composé de plusieurs opérations, qui a été ainsi déclaré dans tous les documents soumis au public.*

Chaque opération a fait l'objet d'une appréciation des dépenses, ce qui est encore le cas pour l'opération de requalification de l'autoroute A9a.

Cette évaluation intègre toutes les composantes de cette opération, que ce soit les acquisitions, les études ou les travaux.

- *S'inquiète du problème des compensations agricoles suite aux centaines d'hectares consommés en anticipation à la loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt publiée au journal officiel dont le décret d'application est prévu pour janvier 2016 au plus tard.*
- *Le décret d'application de cette loi n'est pas encore paru. Cette loi ne s'applique donc pas à l'opération.*
La surface concernée par les travaux objet de la présente enquête publique est de 1,4 ha (cf. §1.6.7 du dossier) dont seulement une partie est actuellement exploitée en terre agricole.
- *Note que les éléments concernant la pluviométrie ne semble pas tenir suffisamment compte des intempéries de l'automne 2014, ainsi qu'une inégalité dans la qualité du traitement de la problématique entre le volet eau et le volet acoustique.*
- *Les bassins concernés par le projet sont des bassins de traitement et de confinement des pollutions véhiculées par les eaux de ruissellement de l'autoroute. Ils sont dimensionnés sur la base d'un évènement pluvieux d'occurrence 2 ans. Ces bassins n'ont pas pour vocation l'écrêtement des débits issus de l'autoroute et ne sont dans tous les cas pas dimensionnés pour gérer des évènements exceptionnels tels qu'a connu le secteur à l'automne 2014. Les deux problématiques ne sont pas liées.*

Concernant la qualité du volet hydraulique, les bassins faisant l'objet de la présente enquête publique ont fait l'objet de dossiers Loi sur l'Eau visant l'évaluation des impacts du projet sur les milieux aquatiques et la définition de mesures compensatoires et d'accompagnement adaptées.

Deux dossiers ont été établis :

- *Dossier de police de l'eau et des milieux aquatiques - Dossier de déclaration concernant le projet de requalification environnementale de l'autoroute A9 entre les PR104.25 et 104.5 - Bassin versant du Rieu Coulon : ce dossier a fait l'objet d'un récépissé par la DDTM en date du 13/05/2014 (dossier n°34-2014-00066) autorisant le démarrage des travaux ;*
- *Dossier de police de l'eau et des milieux aquatiques - Dossier de déclaration concernant le projet de requalification environnementale de l'autoroute A9 entre les PR98.8 et 100.5 - Bassins versants du Lez et de la Lironde : ce dossier est refusé à ce stade en l'absence de récépissé délivré par la DDTM dans le délai de 2 mois après son dépôt.*
- *Demande la saisine de l'autorité environnementale au titre de l'opération d'aménagement d'ensemble "Dédoulement A9, Gare TGV, LGV, Tramway, nouvelles ZAC..."*.
- *Le maître d'ouvrage a saisi l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (Autorité Environnementale) le 22 novembre 2013 ; ceci est stipulé au §1.2 du dossier.*

Par décision datée du 17 décembre 2013 (cf. annexe 1 du dossier), la DREAL a considéré que le projet n'était pas soumis à étude d'impact (décision annexée au dossier d'enquête publique). Dans sa décision, la DREAL n'a pas considéré le projet comme un élément constitutif d'une opération d'ensemble.

Courrier et questions de Monsieur le maire de Lattes

- *Concernant le contenu du projet, aucun dispositif n'est prévu dans le secteur de Puech Radier alors que l'on relève la présence d'un hôtel.*
- *L'hôtel a bien été identifié lors de l'étude acoustique. Les niveaux sonores calculés auxquels il est exposé sont en dessous des seuils réglementaires pris en considération pour la requalification environnementale de l'autoroute A9. Ainsi, aucune protection particulière n'est prévue dans le secteur du Puech Radier.*
- *Les protections phoniques au droit du quartier de la Céreirède sont plus faibles que celles prévues au nord de l'autoroute.*
- *La différence de hauteur entre les écrans Nord et Sud de l'autoroute s'explique par les niveaux sonores plus importants au droit des habitations les plus proches de l'autoroute côté Montpellier : l'écran acoustique projeté en rive Nord doit donc être un peu plus haut que celui prévu en rive Sud pour obtenir une meilleure atténuation du bruit et le ramener sous le seuil réglementaire.*
- *La protection sur le bâti de l'Halt hôtel n'a pas été prévue malgré sa proximité avec l'autoroute.*
- *L'Halt hôtel a bien été identifié lors de l'étude acoustique, mais n'a simplement pas été mis en évidence sur les planches cartographiques du dossier en tant que « bâti protégé » car il se situe en dessous des seuils considérés pour la requalification environnementale de l'autoroute A9.*

BTC 1016	101,67	Pour conserver la logique de traitement du bassin versant, principe validé par la DC réalisation du bassin BTC 1010 entraîne des bassins BTC 1016, BTC 1017 et BT
BTC 1010	101,10	Pas de solution technique viable pour le bassin (demande Collectivités)
BTC 1005	100,52	Réalisation prioritaire
BTC 999	100,00	Réalisation prioritaire

Courrier et questions de Monsieur le maire de Montpellier

- Dans son courrier, la municipalité de Montpellier se déclare favorable au projet de requalification envisagé par cette DUP. En contrepartie, elle s'oppose à la réalisation du bassin BTC 1005 sur le site prévu dans le dossier. Le projet d'aménagement de la ZAC de Port Marianne créée en 2008 prévoit en effet l'aménagement d'une zone non bâtie permettant de faire la transition avec l'autoroute A9 existante. Cette zone sera affectée à la réalisation d'un parc urbain connecté au réseau de déplacement doux du secteur. Cet équipement technique n'a pas sa place sur une zone d'agrément.
- *Dans son courrier, la Ville de Montpellier envisage également dans cette même zone présentée comme « d'agrément », l'aménagement de bretelle autoroutière sur l'emplacement réservé au nom de l'Etat, ce qui remet quelque peu en cause l'argumentaire.*
- De plus, sa position n'apparaît pas opportune sur le plan hydraulique car située sur une zone de transparence hydraulique ce qui n'est pas recommandé en termes d'efficacité. Il faut rajouter à cette argumentation le problème de risque du "volume mort" (eau stagnante) susceptible d'apporter des nuisances.
- Concernant l'implantation du bassin dans la zone de transparence hydraulique.

Le bassin BTC 1005 présenté à l'enquête est implanté le long de l'autoroute A9 côté Nord en rive gauche du Lez. Cet emplacement correspond au point bas du profil en long de l'autoroute existante avant le franchissement du Lez et a été retenu préférentiellement au terrain situé de l'autre côté de l'A9, côté Sud qui est un terrain privé par ailleurs aménagé et également en zone de transparence hydraulique.

Des solutions d'implantation alternatives ont été étudiées :

*a) Implantation du bassin au même endroit mais accolé au remblai de l'autoroute :
Ce positionnement permet de limiter l'emprise de l'aménagement dans la zone de transparence Lez-Lironde sans toutefois s'en affranchir complètement.*

Cette solution, présentée à la CAM n'a pas obtenu son approbation. La DDTM, informée le 05/09/14 de cette situation alternative et de l'opposition de la CAM, devait se rapprocher des différents acteurs pour trouver « une solution acceptable par tous » ; à notre connaissance, aucune évolution n'a eu lieu sur ce sujet.

b) Implantation du bassin BTC 1005, côté Sud de l'autoroute à l'Est du PI 1003 :

Le déplacement du bassin à cet endroit présente plusieurs contraintes :

Non-traitement d'une partie de l'impluvium initialement considéré : le profil en long de l'autoroute A9 sur le linéaire étant penté d'Est en Ouest, les eaux de ruissellement sur le tronçon autoroutier se dirigeant du PR 100.3 au PR 100.5 (soit à l'Ouest du PI1003) ne pourront pas être reprises en direction, opposée, du bassin.

Ramener ces eaux en direction du bassin supposerait en effet de réaliser à contre pente les collecteurs pluviaux depuis le Lez jusqu'au bassin. Cela impliquerait l'approfondissement du réseau d'assainissement et, au niveau du franchissement du PI1003 par les collecteurs, ceux-ci seraient implantés trop bas par rapport au tablier du pont et engageraient la hauteur libre sous l'ouvrage (avenue Raymond DUGRAND et ligne 3 du tramway), ce qui n'est pas acceptable.

Les contraintes altimétriques (présence du réseau de gaz longeant l'autoroute A9 côté Sud et recherche d'un rejet gravitaire dans la Lironde) impliqueraient l'aménagement du bassin en déblai/remblai. Or, le site d'implantation envisagé est inondable par une crue centennale du Lez et de la Lironde ; la création de remblai dans cette zone induirait par conséquent des modifications des conditions d'expansion des crues et nécessiterait la création de volumes de compensation.

L'avis de la DDTM devrait être sollicité sur ce sujet, dans le cadre d'une procédure de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau, et une étude hydraulique serait à mener pour la définition de la compensation hydraulique à apporter. Cette solution engendrerait, outre des travaux plus importants des acquisitions foncières supplémentaires, dans ce secteur déjà concerné par les mesures compensatoires nécessitées par les projets DDA9 et CNM, mesures compensatoires pratiquement impossibles à mettre en œuvre.

Ce positionnement envisagé pour le bassin signifie par conséquent un traitement partiel de l'impluvium et un impact sur l'expansion des crues sur le secteur. Cette solution alternative n'est par conséquent que moyennement satisfaisante. Elle n'a pas obtenu l'approbation de la DDTM à qui elle a été soumise.

Le site présenté à l'enquête présente l'avantage de pouvoir gérer les eaux du tronçon de l'A9 allant jusqu'au Lez tout en limitant les incidences sur la zone inondable : le bassin a en effet été calé au niveau du terrain naturel afin de ne pas créer de remblais dans la zone inondable. Il a été proposé également la mise en œuvre de clôtures fusibles pour prévenir le risque d'embâcles.

Concernant l'efficacité du bassin en liaison avec son positionnement dans la zone de transparence hydraulique.

Le bassin BTC1005 est prévu pour le traitement de la pollution chronique des eaux de ruissellement de l'A9 ainsi que pour le confinement d'une éventuelle pollution accidentelle.

L'ouvrage est dimensionné pour gérer un évènement pluvieux d'occurrence 2 ans.

Le site d'implantation est inondable par une crue centennale du Lez et de la Lironde mais pas en cas de crue décennale. Le bassin sera donc submergé de façon occasionnelle, pour des évènements d'occurrence supérieure à son occurrence de fonctionnement optimal.

L'efficacité de l'ouvrage n'est par conséquent pas remise en cause par son positionnement.

Enfin, concernant le problème de risque du « volume mort » (eau stagnante) susceptible d'apporter des nuisances.

La mise en œuvre du volume mort est indispensable au bon fonctionnement du bassin. En effet ce volume mort garantit au bassin :

- *de l'inertie afin de diminuer la vitesse de propagation d'un polluant, le maintien en eau de la cloison siphonide qui empêchera l'évacuation d'un polluant non miscible et moins dense que l'eau,*
- *le piégeage systématique d'un polluant non miscible et plus dense que l'eau,*
- *l'abattement des pollutions chroniques liées aux matières en suspension,*
- *la dilution de la pollution saisonnière.*

Pour rappel, l'objectif du bassin est le traitement des pollutions chroniques et accidentelles.

Des mesures de surveillance et d'entretien du bassin sont prévues par ASF afin d'assurer son bon fonctionnement.

- Enfin, le bassin projeté est situé sur un emplacement réservé inscrit de longue date au PLU, affecté à la réalisation de bretelles d'accès au boulevard urbain dans le cadre de la future requalification.
- *Il s'agit d'un emplacement réservé au bénéfice de l'Etat dont l'intitulé est « Collecteurs d'autoroute A9 ». Le bassin ne s'inscrit pas sur un emplacement réservé de la Ville de Montpellier.*

Par ailleurs, l'aménagement d'une bretelle autoroutière aménagée à cet endroit se confronterait aux mêmes problématiques que celles exposées dans le courrier de la Ville, avec en sus la problématique de remblais en zone d'expansion de crues, indépendamment de la démonstration de faisabilité d'un tel ouvrage.

En conclusion la non réalisation de ce bassin en ce lieu voir d'une solution dégradée empêchera définitivement l'objectif de requalification environnemental et ASF dans ces circonstances ne peut que maintenir sa proposition au regard des objectifs de l'Etat.

Courrier et questions de Monsieur le maire de Lattes

Monsieur le maire de Lattes observe que

Conclusion du maître d'ouvrage

Nous n'avons pas de précisions complémentaires à apporter si ce n'est que l'éventuelle prise en compte des observations formulées contre la réalisation des bassins destinés à la protection du bassin versant Lez Lironde mettra en péril définitif l'objectif de requalification environnemental sur le volet eau au droit du linéaire d'autoroute concerné.

Il appartiendra donc à monsieur le Préfet de décider de l'intérêt général de cette partie de l'opération au regard des intérêts qui se sont manifestés contre le projet proposé lors de l'enquête.

5 – Observations, conclusions et avis du commissaire enquêteur.

En ce qui concerne l'organisation et le déroulement de l'enquête, il conviendra de souligner la qualité de l'accueil et des conditions réservés au commissaire enquêteur par le maître d'ouvrage et les services des mairies de Montpellier et Lattes ainsi que la collaboration très appréciée des services de la préfecture en charge de la procédure d'enquête.

➤ Concernant le projet de requalification :

Les travaux envisagés objet de l'enquête préalable à la DUP sont destinés à la protection de la ressource en eau et à la protection des habitations contre les nuisances sonores. Ils vont donc contribuer indéniablement à l'amélioration réelle d'une situation. Sur la base de cette réflexion, il apparaît comme évident que ce projet est bénéfique au regard de la protection des personnes et de l'environnement.

Pour la plus part, les personnes rencontrées ou ayant déposé des observations adhèrent à la notion d'utilité publique des ouvrages envisagés pour ce projet conduit par l'Etat.

➤ Complément des réponses fournies par le maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête suite aux questions et observations du public.

L'ensemble des remarques déposées sur les registres et des courriers adressés au commissaire enquêteur a fait l'objet d'un rapport de synthèse des questions adressé au maître d'ouvrage. Les réponses qui s'avèrent très précises et argumentées ne nécessitent pas un développement supplémentaire.

Cependant, il convient d'apporter quelques commentaires complémentaires sur les remarques et réponses relatives à quelques points particuliers.

Concernant les remarques relatives à la publicité de l'enquête :

Quelques remarques écrites ou orales dénonçant le défaut de publicité voire l'organisation discrète de la procédure dans le but de dissimulation d'informations ont été relevées.

La réponse se trouve dans les annexes du dossier d'enquête qui rassemble les avis, constats et certificats réglementaires attestant le bon respect de la procédure.

Concernant l'expropriation de Mr ESTEBAN :

La propriété de Mr ESTEBAN est fortement impactée par la construction du bassin BTC 999.

Ce monsieur est venu s'entretenir longuement avec le commissaire enquêteur au cours de l'enquête. Il a clairement exposé le préjudice subi depuis plusieurs années par le fait de multiples expropriations successives. Cette nouvelle procédure va lui soustraire une importante surface réduisant sa propriété qui atteindra le seuil critique de rentabilité économique (§ courrier joint en annexe).

Mr ESTEBAN propose deux alternatives :

Le déplacement du bassin, sur des parcelles voisines ou le rachat total de l'ensemble de sa propriété.

L'étude de faisabilité du déplacement menée par le maître d'ouvrage révèle des contraintes majeures (voir réponse MO ci-dessus) :

- Contraintes altimétriques
- Contrainte liée au collecteur des eaux de ruissellement pour le franchissement de la Lironde

Au vu de ces contraintes et de leurs conséquences, le maître d'ouvrage indique que le meilleur compromis technico financier est de maintenir le bassin à l'emplacement proposé dans le projet.

La deuxième alternative proposée par Mr ESTEBAN est le rachat total de sa propriété sur la base des dispositions prévues par le code de l'expropriation suite au cumul des expropriations. Soit le rachat total de la propriété par le dernier expropriant.

Après un échange fort intéressant avec ce monsieur, il apparaît évident que le facteur humain doit rester prépondérant dans cette recherche de solution. Très affecté par cette dernière "estocade", ce monsieur opterait de préférence pour cette deuxième alternative, se résignant à contre cœur à l'abandon de sa propriété devenu ingérable après 10 années d'amputations successives.

Concernant les remarques autour de l'emplacement du bassin BTC 1005.

Ce projet de requalification initié depuis 2013, a fait l'objet d'une concertation organisée par ASF entre les différents acteurs (ASF – Agglo – Mairie Montpellier – DREAL – DDTM – Conseil Général). Les emplacements retenus ont été présentés lors des réunions de concertation.

La ville de Montpellier et la mairie de Lattes remettent en question l'emplacement de ce bassin dans la configuration présentée.

Sur le plan hydraulique

En termes de transparence hydraulique, ce bassin n'a pas vertu à devenir un ouvrage supplémentaire de traitement des crues. Il ne doit pas de même devenir un obstacle susceptible d'aggraver le risque d'inondation. Le sujet de l'embâcle reste à étudier en considérant que le bassin pourra être accolé au talus de l'autoroute et qu'il ne se trouve pas dans le lit majeur du cour d'eau. L'équipement de cet ouvrage sur le principe de clôture fusible testé favorablement dans le Gard lors des derniers épisodes pluvieux apparaît comme une solution intéressante.

Ce bassin est la partie essentielle des aménagements destinés à la maîtrise des eaux de ruissellement sur les chaussées de l'autoroute. Il constitue surtout un outil de prévention du risque d'une pollution accidentelle majeure. Comme le précise le maître d'ouvrage, le risque de pollution majeure reste présent 24 heures sur 24.

Sur le plan de la réserve foncière

Ce projet de requalification a fait l'objet depuis 2013, d'une procédure d'étude poussée qui a fait l'objet d'une concertation associant les services de l'Etat aux collectivités. Il est regrettable aujourd'hui que le positionnement du bassin ne soit plus validé.

Recherche d'un compromis

Le maître d'œuvre interrogé à l'issue de l'enquête sur le problème soulevé par le positionnement du bassin BTC 1005 a étudié la possibilité de le déplacer sur une autre zone. Il indique les raisons techniques qui ont conduit au choix de cet emplacement et apporte son argumentation aux inquiétudes pour le respect de la transparence hydraulique et à la gestion de l'ouvrage après sa mise en service. Il propose une solution de compromis.

Parmi les solutions alternatives, le maître d'œuvre propose de réaliser le bassin au même endroit mais accolé au talus de l'autoroute. Cette solution permettrait une réduction significative de l'emprise de cet aménagement dans la zone de transparence hydraulique Lez- Lironde. Il propose également d'équiper le bassin d'un système de clôture fusible pour prévenir le risque relatif aux embâcles.

Ce compromis semble être l'ultime solution pour la réalisation d'un ouvrage destiné à la protection du bassin versant du Lez- Lironde afin de réaliser le projet d'Etat pour la requalification environnementale de l'A9.

Observations de monsieur le maire de Lattes

Monsieur le Maire de Lattes, dans son courrier confirme que le caractère d'utilité publique du projet de requalification ne peut pas être remis en cause. Il déclare néanmoins que les mesures prises pour la requalification de l'A9 ne peuvent se limiter à la protection de la ressource en eau et à la réduction des nuisances sonores.

Il propose que cette requalification traite également le problème récurrent important du trafic au droit des bretelles d'accès malgré les derniers aménagements réalisés, ainsi que la création d'ouvrages d'accès supplémentaires et de ponts au dessus de l'A9 actuelle et du Lez dans le but de finaliser le tracé de contournement sud de l'agglomération de Montpellier.

Au cours de l'entretien accordé au commissaire enquêteur, Monsieur le maire a reconnu que ces observations ne s'inscrivaient pas directement dans le sujet de la présente enquête mais que cette dernière pourrait servir de support à l'avancement des projets d'aménagement d'infrastructure destinés à améliorer une situation de circulation préoccupante.

Concernant les observations relatives au dispositif de réduction des nuisances sonores

Le dimensionnement des dispositifs de protection et leurs emplacements ont été réalisés après étude et projection dans l'avenir pour tenir compte de l'évolution du trafic. On notera que le maître d'ouvrage est tenu par une obligation de résultat. A ce titre il serait contraint de reprendre une installation non satisfaisante voire d'équiper une zone impactée.

Avis du commissaire enquêteur sur la DUP

Sur la base de mes observations générales et commentaires ci-dessus

Considérant :

- que la procédure prévue pour cette enquête a bien été respectée et que la publicité pour apporter à connaissance du public a bien été réalisée,
- que conformément aux articles L11-1 à L11-7 du code de l'expropriation la DUP est compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur,
- l'intérêt réel que représente cette mise aux normes par la mise en place d'ouvrages pour la maîtrise des eaux de ruissèlement au regard de la protection de l'environnement et des cours d'eau traversés,
- l'intérêt réel que représente cette mise aux normes par la mise en place d'ouvrages pour la diminution des nuisances sonores et l'amélioration de la qualité de vie aux abords des voies de circulation,
- que les remarques, observations ou préconisations formulées soit par écrit ou par l'ensemble des personnes qui se sont déplacées ont bien été rapportées par le commissaire enquêteur dans son rapport de synthèse et commentées au maître d'ouvrage qui a fourni dans les délais les documents complémentaires nécessaires à la justification des réponses,
- que la grande majorité des personnes rencontrées et des avis émis ne remettent pas en cause le caractère d'utilité publique de cette requalification,
- qu'une solution alternative existe pour la réalisation du bassin 1005 qui fait l'objet d'avis défavorables quant à son implantation,
- que cette opération s'inscrit dans une suite logique d'un objectif d'Etat pour la mise aux normes d'une infrastructure majeure sollicitée parallèlement à la réalisation du dédoublement de l'autoroute A9,

Sur la base de mes observations générales et des points particuliers énumérés ci-dessus, **j'émet un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique** pour le projet de requalification de l'autoroute A9 sur les communes de Lattes et de Montpellier.

Le 17 décembre 2014

Daniel GUIRAUD

Commissaire enquêteur



Avis du commissaire enquêteur sur l'enquête parcellaire

L'expropriation permet à l'administration d'obtenir à son profit sous forme de cession forcée, le transfert d'un bien immobilier en vue de la réalisation d'objectif d'utilité publique.

Dans son projet d'acquisitions le maître d'ouvrage a identifié et déterminé les coordonnées et les surfaces de terrains nécessaires pour mener à bien son projet de requalification sur les points particuliers de la protection des habitations contre les nuisances sonores et de la protection de la ressource en eau.

Il s'agit de 21 parcelles sur la commune de Montpellier pour une emprise totale de 16 239 m², et de 4 parcelles sur la commune de Lattes pour une emprise de 2 966 m².

L'enquête parcellaire menée conjointement à la DUP permet d'identifier précisément la parcelle et le propriétaire concernés par l'opération. La notification de l'enquête a été adressée aux propriétaires par courrier avec avis de réception en date du 26 février 2014.

Concernant les parcelles retenues pour la réalisation du bassin BTC 999, en majorité propriété de Mr ESTEBAN, l'étude du déplacement de l'ouvrage révèle sa complexité technique. Parmi les alternatives proposées par le propriétaire, **le rachat total de sa propriété est à privilégier** au regard de son intention d'abandonner son activité d'exploitant devenue ingérable économiquement et de sa situation humainement difficile après 10 années d'expropriations successives.

En ce qui concerne les objections rencontrées pour la réalisation du bassin BTC 1005, il conviendra de trouver un consensus autour de la solution alternative présentée par le maître d'ouvrage, faute de mettre en péril l'objectif de prévention du risque en matière de pollution accidentelle.

Considérant :

- que la procédure prévue pour cette enquête a bien été respectée et que la publicité pour apporter à connaissance du public a bien été réalisée,
- que les propriétés touchées par l'expropriation ont bien été identifiées, contrôlées et confirmées par les propriétaires des domaines : privés, public, d'état ou des collectivités,
- que la procédure d'expropriation de Mr ESTEBAN devra être traitée avec une **attention particulière** au regard de sa situation,
- que l'emprise destinée au bassin BTC 1005 **devra être réduite à la stricte surface nécessaire** à la réalisation de l'ouvrage accolé au remblai de l'autoroute,

Sur la base de mes observations générales et des points particuliers énumérés ci-dessus, **j'émet un avis favorable à l'enquête parcellaire** liée au projet de requalification de l'autoroute A9 sur les communes de Lattes et de Montpellier.

Le 17 décembre 2014

Daniel GUIRAUD

Commissaire – enquêteur



DEPARTEMENT DE L'HERAULT

Communes de LATTES et MONTPELLIER

ENQUETE PUBLIQUE

Rapport d'enquête unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique des aménagements de protection de la ressource en eau et des nuisances sonores concourant à la requalification environnementale de la section de l'autoroute A9 et à la cessibilité

6 – Annexes

- Courriers du maître d'ouvrage au préfet sollicitant l'enquête publique
- Désignation du commissaire enquêteur
- Arrêté du préfet de l'Hérault organisant l'enquête publique
- Avis d'enquête publique
- Notification d'ouverture d'enquête publique aux propriétaires
- Courriers annexés aux registres d'enquête
- Courrier de synthèse du commissaire enquêteur au maître d'ouvrage
- Courrier apportant les réponses du maître d'ouvrage au commissaire enquêteur
- Certificat de constat d'affichage sur les communes
- Procès verbal du constat d'affichage d'ASF
- Journaux supports de la publicité diffusée par annonces légales (MO)
- Registres d'enquête



Monsieur Le Préfet de l'Hérault
PREFECTURE de l'Hérault
34, place des Martyrs-de-la-Résistance
34062 MONTPELLIER cedex 2

Mauguio, le 11 juillet 2014

Objet : Requalification de l'Autoroute A9 au droit de Montpellier.
Saisine pour mise à enquête publique au titre du code de l'expropriation

Réf : 0655/sn/ew/ii

Copie: D. Burté - DREAL
M. Jourget - DDTM

P.j.: 1 dossier DUP

Monsieur Le Préfet,

Le projet de déplacement de l'A9 consiste en l'aménagement d'une autoroute dédiée au trafic de transit, en tracé neuf distinct de l'A9 existante sur 10 km et en coaxialité sur les extrémités Est et Ouest de l'aménagement. Le projet de requalification de l'A9 concerne l'autoroute existante.

Le déplacement de l'autoroute A9 a été déclaré d'utilité publique et urgent par décret en date du 2 Mai 2007. Plusieurs engagements ont été pris en conséquence par l'Etat pour répondre aux remarques et demandes de la commission d'enquête, du public et des collectivités. Par courrier en date du 23 Juillet 2007, ASF a été déclaré Maître d'Ouvrage Délégué de l'A9A et de la requalification de l'A9 à court et moyen terme (les modalités exactes de la requalification à long terme n'étant pas arrêtées).

Suite à la transmission du dossier synoptique concernant la requalification de l'A9a à la sous-direction de la gestion du réseau autoroutier concédé du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, une décision ministérielle a été prise

en date du 9 Mai 2012 pour traitement des sections coaxiales uniquement. Pour la section centrale, les discussions menées dans le cadre du contrat de plan ASF 2012-2016, ont permis de centrer les aménagements autour des thématiques de protection de la ressource en eau et de la réduction des nuisances sonores.

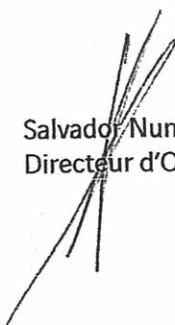
L'ensemble des aménagements proposés dans cette première phase a été présenté aux services de l'Etat (DREAL, DDTM, Conseil Général de l'Hérault) et collectivités locales (Ville de Montpellier, Communauté d'Agglomération de Montpellier) dans le cadre d'une concertation volontaire au cours du 1^{er} semestre 2013, afin de recueillir un consensus sur les aménagements envisagés.

Suite à ces différentes étapes, l'opération de requalification de l'Autoroute A9 doit maintenant être soumise à enquête publique, en vue de l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique des aménagements de protection de la ressource en eau et des nuisances sonores (bassins et écrans acoustiques) concourant à la requalification environnementale de la section de l'Autoroute A9 qui n'est pas concernée par les travaux liés au déplacement de l'A9 au droit de Montpellier.

Sur ces bases, j'ai le plaisir de vous adresser le dossier d'enquête publique au titre de l'expropriation pour cause d'utilité publique, dans les conditions prévues par les articles L11-1 et suivants et R11-1 et suivants.

Je vous sollicite donc pour procéder à la saisine du tribunal administratif afin d'engager le processus réglementaire de tenue des enquêtes. A titre indicatif, le calendrier du projet prévoit l'ouverture de l'enquête publique entre mi-septembre et mi-octobre 2014.

Pour votre bonne information, l'enquête publique parcellaire sera menée en parallèle.
Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma considération distinguée.

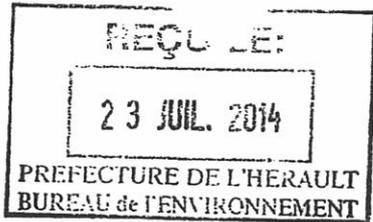


Salvador Nunez
Directeur d'Opérations



Monsieur Le Préfet de l'Hérault
PREFECTURE de l'Hérault
34, place des Martyrs-de-la-Résistance

34062 MONTPELLIER cedex 2



MB

Mauguio, le 23 juillet 2014

Objet : Requalification de l'Autoroute A9 au droit de Montpellier.
Saisine pour mise à enquête parcellaire au titre du code de l'expropriation

Réf : 0657/sn/ve/ii

P.j. : 2 dossiers parcellaires en 5 exemplaires + plans au 1/2000 et états parcellaires

Monsieur Le Préfet,

L'opération de requalification environnementale de l'autoroute A9 consiste aux aménagements de protection de la ressource en eau et des nuisances sonores (bassins et écrans acoustiques), sur les communes de Lattes et Montpellier, et nécessite d'acquérir des emprises foncières.

Nous sollicitons de votre part de bien vouloir organiser l'enquête parcellaire simultanément à l'enquête publique au titre du code de l'expropriation, pour laquelle nous vous avons transmis le dossier par envoi dissocié.

En ma qualité de représentant de Concessionnaire de l'Etat, et conformément aux dispositions des articles R.11-19 et R.11-20 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, j'ai l'honneur de vous proposer de bien vouloir :

- Prendre un arrêté prescrivant l'ouverture d'une enquête parcellaire en vue de déterminer exactement les terrains à acquérir et les propriétaires de droits réels sur les communes de Lattes et de Montpellier,
- Désigner un Commissaire enquêteur ou une Commission d'enquête.

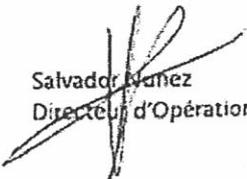
.../...

Je vous remercie de bien vouloir m'adresser l'arrêté afférent et l'avis d'ouverture d'enquête aux fins de notifications individuelles à l'ensemble des propriétaires concernés.

Je joins à la présente 2 dossiers parcellaires en 5 exemplaires comprenant chacun :

- Les plans parcellaires au 1/2000,
- Les états parcellaires .

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma considération distinguée.


Salvador Nunez
Directeur d'Opérations

REPUBLIQUE FRANCAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE
MONTPELLIER

01/08/2014

N° E14000117 /34

LE PRESIDENT DU TRIBUNAL
ADMINISTRATIF

Décision désignation et provision

Vu enregistrée le 30 juillet 2014, la lettre par laquelle le Préfet de l'Hérault demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique, portant sur les communes de Lattes et Montpellier, préalable à la déclaration d'utilité publique des aménagements de protection de la ressource en eau et des nuisances sonores concourant à la requalification environnementale de la section de l'Autoroute A9 non concernée par les travaux liés aux déplacements de l'A9 au droit de Montpellier ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L123-1 et suivants et R 123-1 et suivants ;

VU le code de l'expropriation, et notamment ses articles L 11-1 et suivants et R 11-1 et suivants ;

Vu la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, et notamment son article 139 ;

VU la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement ;

Vu la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement ;

Vu le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;

Vu le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement ;

Vu la décision en date du 26 février 2014 par laquelle le Président du tribunal administratif a délégué M. Dominique ROUQUETTE, premier conseiller, pour procéder à la désignation des commissaires-enquêteurs ;

..../...

DECIDE

ARTICLE 1 : Monsieur Daniel GUIRAUD, officier supérieur de l'Armée de l'Air, retraité, est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : M. le directeur des AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE – Direction opération de la construction de Montpellier – Mas des cavaliers II 471, rue Nungesser – 34137 Mauguio Cedex, versera dans délai de 15 jours, à la Caisse des dépôts et consignations - Direction du bancaire réglementé, gestion du fonds d'indemnisation des commissaires enquêteurs, 15, quai Anatole France 75700 Paris 07 SP - compte n° 40031 00001 0000279168 T 64 une provision d'un montant de 800 euros.

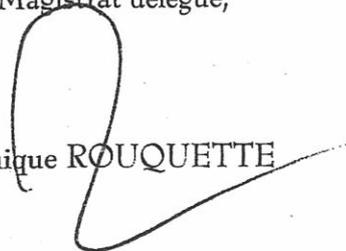
ARTICLE 3 : Pour les besoins de l'enquête publique, les membres de la commission d'enquête sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 4 : L'indemnisation du commissaire-enquêteur sera assurée par le maître d'ouvrage en application de la décision du président du tribunal administratif fixant les sommes qui lui sont dues.

ARTICLE 5 : La présente décision sera notifiée au Préfet de l'Hérault, à Monsieur Daniel GUIRAUD, au Directeur des AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE et à la Caisse des dépôts et consignations.

Fait à Montpellier, le 1^{er} août 2014.

Le Magistrat délégué,


Dominique ROUQUETTE

PRÉFET DE L'HÉRAULT

Préfecture
DIRECTION DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITES LOCALES
BUREAU DE L'ENVIRONNEMENT

Arrêté n° 2014-I-1636 portant ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la cessibilité concernant le projet d'ASF, relatif à la requalification de l'Autoroute A9, sur les communes de Lattes et de Montpellier.

**Le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon,
Préfet de l'Hérault,**

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code de l'environnement ;

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L11-1 à L11-7, L11-8 à L11-9 ainsi que R11-1 à R11-18 et R11-19 à R11-31 ;

VU la décision d'examen au cas par cas du 17 décembre 2013 par laquelle la DREAL Languedoc-Roussillon a retenu que le projet de requalification de l'Autoroute A9 n'était pas soumis à étude d'impact en application de la section première du chapitre II du titre II du livre I du code de l'environnement ;

VU les courriers et le dossier présenté par ASF pour être soumis à l'enquête publique préalable à une Déclaration d'Utilité Publique et à une enquête parcellaire dans le cadre de la requalification de l'A9 sur les communes de Lattes et Montpellier ;

VU le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique composé conformément aux dispositions de l'article R11-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

VU le dossier d'enquête parcellaire composé conformément aux dispositions de l'article R11-19 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

VU l'identité des propriétaires tels qu'ils sont connus d'après les documents cadastraux et les renseignements recueillis par l'expropriant ;

VU l'ordonnance prise par le Tribunal Administratif de Montpellier n° E14000117/34 du 1^{er} août 2014, désignant M. Daniel GUIRAUD en qualité de commissaire enquêteur ;

SUR proposition de M. le Secrétaire général de la Préfecture de l'Hérault ;

ARRETE :

ARTICLE 1 :

Le projet de requalification environnementale de l'autoroute A9, objet de l'enquête, consiste en l'aménagement d'ouvrages de protection de la ressource en eaux et d'ouvrages de protection contre les nuisances sonores (bassins et écrans acoustiques) sur les communes de Lattes et de Montpellier.

Ces aménagements nécessitent d'acquérir au préalable des emprises foncières.

Il sera procédé à une enquête publique unique sur les communes de Lattes et de Montpellier.

Cette enquête regroupe :

- l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de requalification,
- l'enquête parcellaire permettant de procéder à la détermination des parcelles à acquérir ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres intéressés.

ARTICLE 2 :

La société ASF est maître d'ouvrage du projet de requalification. Le responsable technique du projet auprès duquel des renseignements peuvent être demandés est :

Monsieur Salvador Nunez – directeur d'opérations

471 rue Nungesser CS743

34137 Mauguio CEDEX

Téléphone : 04 67 13 86 20

ARTICLE 3 :

M. Daniel GUIRAUD, officier supérieur de l'armée de l'air, retraité, est désigné en qualité de commissaire enquêteur par le Tribunal Administratif de Montpellier.

ARTICLE 4 :

Publicité sur site et en mairie

Huit jours au moins avant le début de la procédure d'enquête et pendant toute sa durée et sauf impossibilité, il sera procédé par les soins du maître d'ouvrage, ASF, à ses frais, à l'affichage de l'avis annonçant cette enquête au public, dans le voisinage de l'opération, et visible de la voie publique.

L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe à ASF, maître d'ouvrage, qui devra en justifier par un certificat. Ce certificat sera transmis en fin d'enquête au Commissaire enquêteur et sera joint au rapport d'enquête.

Par ailleurs, les communes concernées par l'opération devront afficher l'avis d'enquête dans les mêmes délais sur les tableaux d'information du public prévus à cet effet. L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe au maire qui devra en justifier par un certificat.

L'avis d'enquête en caractères apparents précisera la nature des travaux, les dates d'ouverture et de clôture de l'enquête publique, le nom et la qualité du commissaire enquêteur et fera connaître les jours et heures où il recevra les observations des intéressés ainsi que les lieux où il pourra être pris connaissance du dossier. Il sera conforme aux prescriptions fixées par l'article R123-11 du Code de l'environnement et aux caractéristiques et dimensions fixées par arrêté du ministre chargé de l'environnement.

Publicité dans la presse

Cette enquête sera également annoncée, huit jours au moins avant son ouverture par les soins du Préfet de l'Hérault et aux frais du demandeur, dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département de l'Hérault et rappelée au plus tard dans les 8 premiers jours de l'enquête.

Publicité sur le site internet

L'avis au public d'ouverture d'enquête publique sera publié sur le site Internet des services de l'État huit jours au moins avant le début de l'enquête publique et pendant toute sa durée : <http://www.herault.gouv.fr>

L'avis sera également publié sur le site internet d'ASF à l'adresse suivante : <http://www.vinci-autoroutes.com>

ARTICLE 5 :

Le dossier d'enquête publique unique accompagné du registre d'enquête seront déposés à la mairie de Montpellier, siège de l'enquête, et à la mairie de Lattes pendant 31 jours consécutifs du 21 octobre 2014 au 20 novembre 2014 inclus, afin que chacun puisse en prendre connaissance et consigner ses observations sur le registre d'enquête prévu à cet effet durant les jours et heures d'ouverture des bureaux.

A titre indicatif les heures d'ouvertures des mairies au public sont :

Lattes	Du lundi au jeudi : 8h00 à 12 h00 – 13h00 à 17h00 Vendredi : 8h00 à 12h00 – 13h00 à 16h00
Montpellier	Les lundi, mardi, mercredi, vendredi : 8h30 à 17h30 Le jeudi : 10h00 à 19h00

Les observations peuvent également être adressées par écrit au commissaire enquêteur à l'adresse suivante :

Monsieur le Commissaire Enquêteur
« Requalification de l'Autoroute A9 »
Mairie de Montpellier
Service déplacements
1 place Georges Frêche
34000 Montpellier

Le commissaire enquêteur annexera les observations qui lui seront transmises au registre après les avoir visées.

Il n'est pas prévu que le public communique ses observations par voie électronique.

ARTICLE 6 :

Le commissaire enquêteur recevra en personne le public, lors des permanences, aux dates et heures suivantes :

Mairie	Date	Horaire
Lattes	Mardi 21 octobre 2014	De 9h00 à 12h00
Lattes	Mardi 4 novembre 2014	De 14h00 à 17h00
Lattes	Jeudi 20 novembre 2014	De 9h00 à 12h00
Montpellier	Mardi 21 octobre 2014	De 14h00 à 17h00
Montpellier	Jeudi 4 novembre 2014	De 9h00 à 12h00
Montpellier	Jeudi 20 novembre 2014	De 14h00 à 17h00

De plus, il pourra également recevoir, sur rendez-vous, toute personne qui en fera la requête dûment motivée.

ARTICLE 7 :

En ce qui concerne l'enquête parcellaire, les pièces parcellaires (plan parcellaire et états parcellaires) et le dossier correspondant seront déposés aux mairies de Lattes et de Montpellier dans les conditions fixées à l'article 5, ci-dessus.

Pendant la durée de l'enquête, les observations sur les limites des biens à acquérir ou sur l'identité des propriétaires ou ayants droits seront consignées par les intéressés sur le registre d'enquête parcellaire ou adressées par écrit au commissaire enquêteur qui les joindra au registre.

ARTICLE 8 :

Notification individuelle du dépôt du dossier parcellaire en mairie de Lattes et de Montpellier sera faite par l'expropriant, ASF, aux propriétaires intéressés dont le domicile est connu sous pli recommandé avec demande d'avis de réception. En cas de domicile inconnu, la notification est faite en double copie au maire qui en fait afficher une.

La notification devra être achevée avant le début de l'enquête publique.

ARTICLE 9 :

La notification du présent arrêté aux propriétaires concernés sera faite également en vue de l'application des articles L 13.2 et R 13.15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les dispositions de l'article L 13.2 sont les suivantes : *« en vue de la fixation des indemnités, l'expropriant notifie aux propriétaires et usufruitiers intéressés soit l'avis d'ouverture de l'enquête, soit l'acte déclarant l'utilité publique, soit l'arrêté de cessibilité, soit l'ordonnance d'expropriation.*

Dans le mois qui suit cette notification, le propriétaire et l'usufruitier sont tenus d'appeler et de faire connaître à l'expropriant les fermiers, locataires, ceux qui ont des droits d'emphytéose, d'habitation ou d'usage et ceux qui peuvent réclamer des servitudes.

Les autres intéressés seront en demeure de faire valoir leurs droits par publicité collective et tenus, dans le même délai d'un mois, de se faire connaître à l'expropriant à défaut de quoi ils seront déchus de tous droits à l'indemnité ».

ARTICLE 10 :

A l'expiration du délai fixé à l'article 5, le registre d'enquête sera clos et signé par le Commissaire enquêteur.

Dans le délai maximum de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le Commissaire enquêteur adressera au Préfet l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du registre et des pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées.

Il transmettra simultanément une copie du rapport et de ses conclusions motivées à la Présidente du Tribunal administratif de Montpellier.

Le Préfet transmettra le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur au Directeur d'ASF et aux Mairies concernées par le projet.

En cas de conclusions défavorables du commissaire enquêteur, le projet pourrait faire l'objet d'une délibération motivée des communes de Lattes et de Montpellier, réitérant la demande de déclaration d'utilité publique dans les trois mois.

ARTICLE 11 :

A l'issue de l'enquête publique, le rapport et les conclusions du Commissaire enquêteur pourront être consultés, par le public, pendant un an à compter de leur date de dépôt, aux heures habituelles d'ouverture des bureaux des Mairies de Lattes et de Montpellier et de la Préfecture de l'Hérault - Bureau de l'environnement, 34 place des Martyrs de la Résistance 34062 Montpellier cedex 2.

Ils seront également insérés sur le site internet des services de l'État : <http://www.herault.gouv.fr> pendant une période d'un an à compter de leur date de dépôt.

ARTICLE 12 :

A l'issue de l'enquête, il appartiendra au Préfet de prendre une décision favorable ou non, et de prononcer, le cas échéant, par voie d'arrêté, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de requalification de l'Autoroute A9 et la cessibilité des immeubles bâtis ou non bâtis nécessaires à la réalisation de l'opération.

ARTICLE 13 :

Le Secrétaire général de la Préfecture de l'Hérault, le Directeur d'ASF, le Maire de Lattes, le maire de Montpellier et le commissaire enquêteur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Montpellier, le **25 SEP. 2014**

Pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire général


Olivier JACOB



AVIS D'OUVERTURE D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE
préalable à la déclaration d'utilité publique et à la cessibilité concernant le projet d'ASF
relatif à la requalification de l'Autoroute A9
sur les communes de Lattes et de Montpellier.

Au titre du code des collectivités territoriales, du code de l'environnement, du code de l'urbanisme et du code de l'expropriation et notamment ses articles L11.1 et suivants et R 11.3

Durée de l'enquête : du 21 octobre 2014 au 20 novembre 2014 inclus, soit pendant 31 jours consécutifs.

Commissaire enquêteur : M. Daniel GUIRAUD, officier supérieur de l'armée de l'air, retraité, est désigné en qualité de commissaire enquêteur.

Informations :

La société ASF est maître d'ouvrage du projet de requalification. Le responsable technique du projet auprès duquel des renseignements peuvent être demandés est :

Monsieur Salvador Nunez – directeur d'opérations
471 rue Nungesser CS743
34137 Mauguio CEDEX
Téléphone : 04 67 13 86 20

Siège de l'enquête :

Mairie de Montpellier
Service déplacements
1 place Georges Frêche
34000 Montpellier

A titre indicatif les heures d'ouvertures des mairies au public sont :

Lattes	Du lundi au jeudi : 8h00 à 12 h00 – 13h00 à 17h00 Vendredi : 8h00 à 12h00 – 13h00 à 16h00
Montpellier	Les lundi, mardi, mercredi, vendredi : 8h30 à 17h30 Le jeudi : 10h00 à 19h00

Dossier d'enquête :

Le public pourra prendre connaissance, pendant toute la durée de l'enquête, du dossier d'enquête à la mairie de Lattes et de Montpellier aux jours et heures habituels d'ouverture (voir ci-dessus) et pourra consigner ses observations sur le registre d'enquête ouvert à cet effet.

Permanences :

Le commissaire enquêteur recevra en personne le public, lors des permanences, aux dates et heures suivantes :

Mairie	Date	Horaire
Lattes	Mardi 21 octobre 2014	De 9h00 à 12h00
Lattes	Mardi 4 novembre 2014	De 14h00 à 17h00
Lattes	Jeudi 20 novembre 2014	De 9h00 à 12h00
Montpellier	Mardi 21 octobre 2014	De 14h00 à 17h00
Montpellier	Jeudi 4 novembre 2014	De 9h00 à 12h00
Montpellier	Jeudi 20 novembre 2014	De 14h00 à 17h00

De plus, il pourra également recevoir, sur rendez-vous, toute personne qui en fera la requête dûment motivée.

Il recevra les déclarations faites par le public par écrit à l'adresse :

Monsieur le Commissaire Enquêteur – Mairie de Montpellier – « Requalification de l'Autoroute A9 » Service déplacements, et les consignera ou les annexera au registre d'enquête.

Il n'est pas prévu que le public communique ses observations par voie électronique.

L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique et le présent avis feront l'objet d'un affichage au public en mairie de Lattes et de Montpellier.

Un avis d'enquête publique sera inséré sur le site internet des services de l'État <http://www.herault.gouv.fr> Il sera également affiché par le maître d'ouvrage à proximité du lieu d'opération conformément aux normes en vigueur et par tout autre procédé en usage.

L'avis sera également publié sur le site internet d'ASF à l'adresse suivante : <http://www.vinci-autoroutes.com>

En outre, le rapport et les conclusions que M. le Commissaire Enquêteur est tenu de rendre dans les délais prévus par les textes pourront être consultés par le public à la Mairie de Lattes et de Montpellier , ainsi qu'à la Préfecture de l'Hérault, Direction des Relations avec les Collectivités Locales, Bureau de l'Environnement, place des Martyrs de la Résistance 34062 Montpellier Cedex 2, pendant une période d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Ils seront également mis en ligne sur le site des services de l'État à l'adresse suivante : <http://www.herault.gouv.fr>

A l'issue de l'enquête, il appartiendra au Préfet de prendre une décision favorable ou non, et de prononcer, le cas échéant, par voie d'arrêté, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de requalification de l'Autoroute A9 et la cessibilité des immeubles bâtis ou non bâtis nécessaires à la réalisation de l'opération.

**Requalification de l'A9 -
ARRETE N° 2014-I-1636 - Enquête parcellaire du 21 octobre
au 20 novembre 2014**

Notifications d'ouverture d'enquête parcellaire

LATTES		Date envoi	AR reçu le
1	DREAL	09/10/14	14/10/14
2	COMMUNE DE MONTPELLIER	09/10/14	10/10/14

MONTPELLIER		Date envoi	AR reçu le
2	COMMUNE DE MONTPELLIER	09/10/14	10/10/14
5	EDF	14/10/14	15/10/14
6	ESTEBAN Michel	09/10/14	14/10/14
7	GALZY Daniel	09/10/14	13/10/14
7	GALZY Yvette	09/10/14	13/10/14
7	GALZY Elodie	09/10/14	14/10/14
7	GALZY Michel	09/10/14	10/10/14
7	MERIC née GALZY Nelly	09/10/14	10/10/14
7	POMAREDE née GALZY Sarah	09/10/14	10/10/14
7	MARCOIN Alexandre	09/10/14	13/10/14

Pépinière Viticole ESTÉBAN

Michel ESTÉBAN - Producteur de Plants de Vigne -
Conseils techniques - Plantation - Qualité - Services .

Mr le Président de la commission d'Enquête
Mairie de Montpellier

Requalification de l'A9:

Montpellier, le 19 Novembre 2014.

Monsieur,

Je fais suite à ma venue au siège de la commission le 04 Novembre dernier. Il s'agissait d'attirer votre attention sur le cas de mon Exploitation Agricole qui ne peut souffrir le moindre retrait de parcellaire en raison de nombreuses expropriations dont elle a pu faire l'objet dans les 10 dernières années.

Notre activité de multiplication de la vigne rends nos vignes très particulières par leur statut de vigne-mères certifiées, mais aussi parce que chacune est dévolue à un production particulière de vin,

Chaque parcelle s'inscrit dans un processus de production très particulier, nous sommes une culture administrée, très encadrée les parcelles de production exigent des contraintes fortes et non interchangeables.

Nous sommes les seuls multiplicateurs de la vigne dans ce département.

Au cours de ces 10 dernières années, nous avons été l'objet d'expropriations pour des terrains, des batiments d'exploitation, de périmètres irrigués, qui ont provoqué des dégats très considérables sur nos activités, nos personels et l'image de notre entreprise.

Il serait très long et tres technique de développer nos arguments,

Ce dernier projet nous conduit à exiger le déplacement des bassins prévus chez nous vers les parcelles voisines appartenant à l'Agglo de Montpellier qui est parfaitement d'accord pour ce changement (SH 25, 26, 45 ,51). il ne s'agit pas en l'occurence de répondre à un confort pour nous, mais à un besoin vital pour notre activité.

Nous savons parfaitement et nul ne le contestera que le code de l'expropriation prévoit que dans notre situation, le cumul des expropriation successives (ERDF, SERM, AGGLO, Mairie de Montpellier) oblige le dernier arrivant à procéder au rachat total de nos vignes, nos batiments, notre entreprise et la maison d'habitation,

C'est exactement ce que nous exigeons si le bassin n'est pas déplacé vers les parcelles évoquées ci-dessus,

Depuis 10 années tous les projets économiques que nous avons pu nourrir ont été anéantis par denouvelles amputations,

Une entreprise, pour vivre et se développer, a besoin de stabilité et de pouvoir s'inscrire dans la durée, toutes choses qui ne sont point prises en compte ici.

Je vous prie d'agrée, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Michel Estéban



1292, Rue du Mas Rouge 34000 MONTPELLIER
tél : 00.33.(0)4.67.64.77.30 06.72.15.07.45
fax :00.33.(0)4.67.20.07.76 Tva Intracommunautaire : FR09412442253
ONIVINS 34.172.027 ABD SIRET :412.442.253.00016
e-mail : nom.esteban@wanadoo.fr Site : pepiniereviticole-esteban.com



Commune de Lattes

Monsieur Cyril MEUNIER
Maire de la Commune de LATTES
Conseiller Général
Vice-Président de Montpellier Agglomération

à

Monsieur Daniel GUIRAUD
Commissaire enquêteur

Lattes, le 20 novembre 2014

N/Réf. : SG/SM/20K1 2014

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je tenais à vous faire part de mes observations concernant le dossier d'enquête publique préalable à la DUP et à la cessibilité du projet d'ASF relatif à la requalification de l'A9 actuel.

Le caractère d'utilité publique de ce dossier ne peut pas être remis en cause. Il semble néanmoins que cette requalification environnementale ne peut se suffire exclusivement de mesures concernant le bruit et le traitement des eaux.

Pour l'amélioration de l'environnement, il faut également intervenir sur la réduction du trafic qui se forme au droit des bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute.

Les travaux réalisés récemment pour l'augmentation de la capacité de stockage sur les bretelles de sortie ne permettent pas de régler le problème vécu au quotidien.

Il est nécessaire de compléter ces travaux par les mesures suivantes :

- la création d'un accès spécifique au Zénith, sans emprunter le giratoire, et la mise en sens unique de l'avenue A Einstein, sens descendant possible le matin et l'inverse le soir.
- La création d'un pont enjambant l'A9 actuel au droit de Saporta pour éviter que le trafic local Nord-Sud pénalise le fonctionnement des giratoires des échangeurs de Montpellier Sud et Montpellier Ouest.
- La réalisation d'un pont sur le Lez, au droit de la Cereirede, pour finaliser un contournement Sud de Montpellier, dont le tracé est prévu et financé par les différents programmes d'urbanisation. Seul l'absence de pont sur le Lez interdit sa mise en place.

liberté
égalité
fraternité

Ces travaux structurant pourraient être financés par les crédits d'Etat restant à affecter. En effet, si nous considérons que l'objectif de cet engagement est la requalification environnementale de l'axe routier. Toute mesure, tendant à réduire le trafic ou à limiter le temps de passage des véhicules sur ce tronçon urbain, concoure à la requalification environnementale de l'usage dudit équipement routier.

En ce qui concerne le dossier proprement dit, je vous fais part des remarques suivantes :

- Protections phoniques :

- *Aucun dispositif n'est prévu dans le secteur de Puech Radier (présence d'un hôtel)*
- *les protections phoniques au droit du quartier de la Cereirede sont plus faibles au Sud qu'au Nord de l'autoroute sans raisons particulièrement identifiées?*
- *La protection sur le bâti de l'Halt hôtel malgré sa proximité avec l'autoroute n'a pas été prévue.*

- Les dispositifs de rétention :

- *Avis défavorable concernant le positionnement du bassin 1005. La clôture de cet ouvrage, par les embâcles qu'elle peut retenir, sera une entrave au bon fonctionnement de la transparence hydraulique Lez Lironde. Il ne faut pas mettre en péril cet élément indispensable dans la protection contre les inondations du Sud de l'agglomération.*
- *Pas un seul bassin n'est prévu entre l'extrémité Ouest du projet et le Lez ce qui pose le problème du traitement de la pollution sur plus de 3 500 ml.*

Voici les éléments, Monsieur le commissaire enquêteur que je voulais vous communiquer.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

Cyril


Séance publique du jeudi 6 novembre 2014

Convoqué le jeudi 30 octobre 2014, le Conseil Municipal de la Ville de Montpellier s'est réuni en mairie, Salle du Conseil Municipal, le jeudi 6 novembre 2014 à 18H30, sous la présidence de Monsieur le Maire, Philippe Saurel

Présents :

Fabien ABERT, Luc ALBERNHE, Lorraine ACQUIER, Rémi ASSIE, Guy BARRAL, Valérie BARTHAS-ORSAL, Maud BODKIN, Françoise BONNET, Sabria BOUALLAGA, Djamel BOUMAAZ, Anne BRISAUD, Nancy CANAUD, Gérard CASTRE, Mylène CHARDES, Robert COTTE, Christophe COUR, Jean-Luc COUSQUER, Perla DANAN, Titina DASYLVA, Michaël DELAFOSSÉ, Véronique DEMON, Cécilie De SAINT-JOUAN, Henri De VERBIZIER, Jean-Marc DI RUGGIERO, Jacques DOMERGUE, Michèle DRAY-FITOUSSI, Christian DUMONT, Abdi EL KANDOUSSI, Julie FRECHE, Vincent HALUSKA, Clare HART, France JAMET, Stéphanie JANNIN, Sonia KERANGUEVEN, Anne-Louise KNAPNOUGEL, Pascal KRZYZANSKI, Gérard LANNELONGUE, Max LEVITA, Chantal LEVY-RAMEAU, Nicole LIZA, Audrey LLEDO, Henri MAILLET, Jérémie MALEK, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Dominique MARTIN-PRIVAT, Patricia MIRALLES, Jean-Pierre MOURE, Caroline NAVARRE, Fabrice PALAU, Véronique PEREZ, Khanhaly PHOUTTHASANG, Patrick RIVAS, Brigitte ROUSSEL-GALIANA, Samira SALOMON, Marie-Hélène SANTARELLI, Philippe SAUREL, Sauveur TORTORICI, Bernard TRAVIER, Patrick VIGNAL, Rabii YOUSOUSS.

Absents ayant voté par procuration en application de l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales :

Alex LARUE, Mustapha MAJDOUL, Chantal MARION, Annie YAGUE.

Absents :

Avis de la Ville de Montpellier dans le cadre de l'enquête publique relative à la requalification environnementale de l'actuelle autoroute A9

Monsieur le Maire, Philippe SAUREL, rapporte :

Une enquête publique préalable à la DUP et à la cessibilité, a été diligentée par le Préfet du 21 octobre 2014 au 20 novembre 2014, concernant le projet d'ASF, relatif à la requalification environnementale de l'A9 actuelle. Dans le cadre du dossier soumis à l'enquête, un ouvrage de rétention de ruissellement des eaux pluviales a été programmé sur la commune de Montpellier sur un terrain appartenant à la Ville dans le quartier Port Marianne.

La ZAC Port Marianne – Rive Gauche a été créée le 4 février 2008. Cette opération, d'une superficie d'environ 9,6 ha, comprend une zone non bâtie qui permet de faire une transition avec l'A9 existante et qui est affectée à la réalisation d'un parc urbain connecté au réseau de déplacements doux du secteur.

Ce parc, d'environ 1,4 ha de superficie en bordure nord de l'autoroute, est prévu sur un foncier dont une grande partie appartient déjà à la ville (parcelle SC25, domaine privé de la Ville). Il est situé sur une zone dite « de transparence hydraulique » entre le Lez et la Lironde inscrite au PPRI en zone rouge. Cette transparence se prolonge sur le quartier République pour rejoindre le bassin versant de la Lironde.

L'opération Rive Gauche est donc bordée au sud par la « transparence hydraulique » et par l'actuelle autoroute A9. Cette dernière va faire l'objet de travaux de requalification environnementale (réduction du bruit et de la pollution due aux eaux de ruissellement des eaux de surface) parallèlement à la création d'une nouvelle autoroute dite A9b. Dans ce cadre, une enquête publique conjointe portant sur le projet de DUP de l'opération et valant enquête parcellaire est en cours depuis le 21 octobre 2014 jusqu'au 20 novembre 2014.

Dans le cadre de cette requalification, ASF, maître d'ouvrage des travaux, envisage de créer un bassin de rétention dans la transparence hydraulique. Son emplacement ne paraît pas opportun tant du point de vue hydraulique (il n'est pas recommandé de créer des bassins de rétention des eaux dans les zones de transparence) que du point de vue urbain (le parc serait grevé d'un ouvrage de conception a priori très technique). Il pourrait être plus judicieusement localisé au sud de l'A9, dans des terrains maîtrisés par la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Les propositions faites en ce sens ont cependant été écartées

par ASF malgré de nombreux échanges de courriers avec la Ville et la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

Il convient de noter que le dossier soumis à enquête publique ne permet pas, même si les dimensions de l'ouvrage sont données (800 m³), d'apprécier précisément l'opportunité de ce bassin de rétention sur ce site. Le dessin de l'ouvrage, ainsi que son traitement paysager éventuel, n'étant pas précisés. Il existe parallèlement un risque de « volume mort » (eau stagnante) ainsi que de pollution résiduelle, compte tenu de la destination de l'ouvrage (de « traitement qualitatif » des eaux de ruissellement de l'autoroute, qui sont évidemment polluées).

La Ville est favorable au projet de requalification de l'A9, cependant il paraît souhaitable qu'elle se manifeste dans le cadre de l'enquête publique auprès du commissaire enquêteur pour exprimer son opposition à ce bassin de rétention tel qu'il est prévu aujourd'hui, pour des raisons de traitement paysager du secteur, et parce qu'il se situe au sein même de la transparence Lez - Lironde (zone inondable

Elle entend donc faire connaître son opposition à ce projet de bassin de rétention et demander qu'une alternative à ce projet de bassin soit trouvée par le maître d'ouvrage qui est ASF.

En conséquence, il est proposé au Conseil municipal :

- de prendre acte du projet de Déclaration d'Utilité Publique de requalification environnementale de l'actuelle autoroute A9, tel que mentionné dans le dossier soumis à enquête publique et de donner un avis favorable à ce projet ;
- de faire connaître l'opposition de la Ville à l'implantation d'un bassin de rétention des eaux de ruissellement, du fait de sa mauvaise intégration paysagère et situé dans la « transparence hydraulique Lez Lironde » au nord de l'autoroute A9 et au sud de la ZAC Port Marianne Rive Gauche dans le cadre de l'enquête publique en cours ;
- de demander qu'une alternative soit trouvée par le maître d'ouvrage des travaux pour une nouvelle implantation de ce bassin, plutôt au sud de l'autoroute A9 ;
- d'autoriser Monsieur le Maire ou, à défaut, l'Adjoint délégué, à signer tous documents relatifs à cette affaire, et ce notamment auprès du commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête publique en cours.

Le Conseil Adopte.

Pour extrait conforme, Monsieur le Maire,



Philippe SAUREL

Publiée le : 07 novembre 2014

Département Urbanisme
et Aménagement
Direction Aménagement
Programmation
Service Planification -
Urbanisation nouvelle

Mairie de Montpellier
1 Place Georges Frêche
34267 Montpellier Cedex 2
Tramway T1 et T3 : Moularès (Hôtel de Ville)
Tramway T4 : G. Frêche - Hôtel de Ville

Montpellier, le 20 NOV. 2014
Réf. : 356bapc14 n° 85
Affaire suivie par : B. Albert
benoit.albert@ville-montpellier.fr
Tél : 04 67 34 71 83



Monsieur le Commissaire Enquêteur
« Requalification de l'autoroute A9 »
Mairie de Montpellier
1, place Georges Frêche
34 000 MONTPELLIER

Objet : Avis de la Ville de Montpellier dans le cadre de l'enquête publique relative à la requalification environnementale de l'actuelle autoroute A9.

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Une enquête publique préalable à la DUP et à la cessibilité des terrains nécessaires à la requalification environnementale de l'A9 actuelle a été diligentée par Monsieur le Préfet du 21 octobre au 20 novembre 2014.

Ce projet consiste en l'aménagement d'ouvrages de protection de la ressource en eaux (bassins de rétention) et d'ouvrages de protection contre les nuisances sonores (écrans acoustiques) sur les communes de Lattes et Montpellier.

Comme le prévoient les dispositions légales ainsi que l'arrêté préfectoral du 25 septembre 2014 décidant de l'ouverture de l'enquête publique correspondante, je souhaite vous faire part d'une remarque portant sur le dossier soumis à enquête publique, et plus précisément sur l'éventualité de créer un bassin de rétention des eaux pluviales sur un terrain appartenant à la Ville de Montpellier dans le secteur de la ZAC Port Marianne – Rive gauche (NB : bassin de rétention désigné sous l'appellation « BTC 1005 » dans le dossier d'enquête).

Si la Ville est tout à fait favorable, de façon générale, au projet de requalification tel qu'envisagé par ASF, je vous informe en effet que l'éventualité de créer cet ouvrage de rétention en particulier a fait l'objet d'une délibération en Conseil Municipal de la Ville Montpellier en date du 6 novembre 2014 exprimant un avis défavorable sur la réalisation du bassin de rétention en question (cf. copie de la délibération jointe).

La ZAC Port Marianne – Rive Gauche, créée le 4 février 2008 et d'une superficie d'environ 9,6 ha, prévoit l'aménagement d'une zone non bâtie permettant de faire une transition avec l'A9 existante. Cette zone est affectée à la réalisation d'un parc urbain connecté au réseau de déplacements doux du secteur et participera indéniablement au confort de vie des futurs habitants (2 500 habitants prévus à terme rien que sur le quartier Rive gauche).

Ce parc, d'environ 1,4 ha de superficie en bordure nord de l'autoroute, est prévu sur un foncier dont une grande partie appartient déjà à la Ville (parcelle cadastrée SC25). Il est situé sur une zone dite « de transparence hydraulique » entre le Lez et la Lironde inscrite en zone rouge au PPRI (Plan de Prévention des Risques Inondation). Cette transparence se prolonge sur le quartier République, plus à l'est, pour rejoindre le bassin versant de la Lironde et permet de dissiper les eaux de crue du Lez en cas de besoin lors d'épisodes pluvieux importants.

Ainsi, l'implantation d'un bassin de rétention à cet emplacement, dénommé « BTC 1005 » dans le dossier d'enquête publique, ne paraît pas opportune tant du point de vue hydraulique, parce qu'il n'est pas recommandé de créer des bassins de rétention dans les zones de transparence (inefficacité du dispositif), que du point de vue urbain parce que le parc serait grevé d'un ouvrage de conception a priori très technique dans sa destination, ce qui est incompatible avec un usage d'agrément.

Les propositions alternatives présentées par la Ville et la Communauté d'Agglomération de Montpellier ont cependant été écartées par ASF malgré plusieurs échanges de courriers.

Il convient de noter que le dossier soumis à enquête publique ne permet pas, même si les dimensions de l'ouvrage sont données (800 m³), d'apprécier précisément l'opportunité de ce bassin de rétention sur ce site et surtout son efficacité qui est loin d'être avérée. Il existe parallèlement un risque de « volume mort » (eau stagnante) pouvant générer de multiples nuisances en secteur urbain dense ainsi que de pollution résiduelle, compte tenu de la destination de l'ouvrage (récupération des eaux de ruissellement polluées de l'autoroute).

Je vous signale enfin que le bassin projeté est précisément implanté sur un emplacement réservé inscrit de longue date au PLU (Plan Local d'Urbanisme) affecté à la réalisation de bretelles d'accès dans le cadre d'une future requalification en boulevard urbain (emplacement réservé N1 au bénéfice de l'Etat).

C'est pour toutes ces raisons que je vous transmets par la présente la délibération du Conseil municipal formulant un avis défavorable sur la réalisation du bassin de rétention désigné « BTC 1005 » dans le dossier d'enquête publique actuellement en cours. Je vous précise par ailleurs qu'une implantation alternative de ce bassin de rétention a d'ores et déjà été envisagée avec les services de la Communauté d'Agglomération, au sud de l'autoroute A9.

Mes services restent disponibles pour tout complément que vous jugeriez utiles.

Comptant sur la prise en compte de cette demande, je vous prie de croire, Monsieur le commissaire enquêteur, à l'expression de mes sincères salutations.

Madame la Première Adjointe

Stéphanie JANNIN



Copie : Communauté d'Agglomération de Montpellier

PJ : délibération du Conseil Municipal du 6 novembre 2014 portant avis de la Ville de Montpellier dans le cadre de l'enquête publique relative à la requalification environnementale de l'actuelle autoroute A9.



Montpellier, le 20 novembre 2014.

Monsieur le commissaire enquêteur,

Nous vous prions de bien vouloir insérer les observations suivantes au registre de l'enquête publique pour la « requalification de l'autoroute A9 à Montpellier ».

Observation numéro 1 :

Page 4

La « REQUALIFICATION DE L'AUTOROUTE A9 A MONTPELLIER », objet de la présente enquête publique, porte sur une opération qui n'est pas explicite dans la déclaration d'utilité publique dans le décret du 2 mai 2007 portant en réalité sur le dédoublement de cette autoroute.

Ce titre est ambigu et nous souhaitons qu'il soit modifié de la manière suivante :

« REQUALIFICATION DE L'AUTOROUTE A9 DEVENANT A9A DANS LE CADRE DE SON DEDOUBLEMENT »

Observation numéro 2 :

Page 4

« 1.1 Objets et conditions de l'enquête : La présente enquête est réalisée en vue de la déclaration d'utilité publique des aménagements de la ressource en eau et nuisances sonore concourant à la requalification environnementale de la section de l'autoroute A9 qui n'est pas concernée par les travaux liés au déplacement de l'A9 au droit de Montpellier. »

La configuration de cette opération de requalification est en réalité conditionnée par les choix techniques opérés par le maître d'ouvrage à l'occasion de l'opération qualifiée par lui Ecologie Sans Frontière (E.S.F.) Association loi 1901 pour la défense de l'environnement depuis 1999 - W751141832 Préfecture de Paris - Siège social 22 rue Boulard 75014 Paris

de « déplacement » se réalisant dans le cadre du dédoublement de l'A9 faisant l'objet de la DUP de 2007, en l'occurrence la construction de l'A9B.

L'argument du maître d'ouvrage nous semble donc fallacieux. L'objet de cette enquête publique aurait dû être incorporé dans l'enquête publique de 2011 : la présente enquête publique porte en elle la reconnaissance de carences du maître d'ouvrage, qui doivent d'ailleurs faire l'objet de rattrapage comme il est écrit plus loin plus loin dans ce document, lors de l'enquête publique de 2011.

Nous demandons que ceci soit explicité.

Observation numéro 3 :

Page 4

« 1.2 Cadrage réglementaire et contenu du dossier. ASF, Maître d'ouvrage, ne dispose pas de la maîtrise foncière sur la totalité des opérations nécessaires à la réalisation de son opération »

Ladite opération ne pouvait être dissociée de l'opération de dédoublement en regard de la DUP de 2007 et, à cet égard la maîtrise foncière nécessaire à l'ensemble de l'opération de dédoublement aurait dû être déterminée dès l'enquête publique de 2011.

En effet, les choix techniques opérés par ce dernier pour l'opération qualifiée par lui de déplacement ont une incidence sur le présent dossier.

Nous estimons qu'il s'agit une carence de la maîtrise d'ouvrage et nous demandons qu'elle soit justifiée.

Observation numéro 4 :

PAGE 5

«1.3.1 L'opération avant l'enquête : historique de l'opération. Décret du 2 mai 2007 déclarant d'utilité publique le déplacement de l'A9 »

Une fois encore, cette allégation est fallacieuse le «Décret du 30 avril 2007 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de construction du dédoublement de l'autoroute A 9 au droit de Montpellier ».

Il n'est fait état d'un déplacement dans la déclaration d'utilité publique du 2mai 2007.

Ecologie Sans Frontiere (E.S.F.) Association loi 1901 pour la défense de l'environnement depuis 1999 - W751141832 Préfecture de Paris - Siège social 22 rue Boulard 75014 Paris

Le public est ainsi induit en erreur, ce qui entache toute la procédure : nous demandons que cela cesse et que le public en soit dûment informé.

Observation numéro 5 :

PAGE 5

A moyen terme ... « de protection contre la pollution des eaux de ruissellement »

« -A moyen terme, à savoir en même temps que la réalisation du déplacement de l'A9 ».

Le dossier de la présente enquête publique ne comporte pas d'information sur les mesures prises pour le traitement des polluants transportés par les eaux de ruissellement.

Par ailleurs, une fois de plus la notion de déplacement de l'A9 évoquée ici est inexistante dans la DUP.

Observation numéro 6 :

PAGE 5

La lettre de la DGR en date du 23 juillet 2007 concernant l'A9A ne figure pas dans le dossier et ne permet donc pas de vérifier les dires du maître d'ouvrage, dont la retranscription des documents officiels peut laisser à désirer depuis le début de ce document.

Selon ses dires, la transformation en rocade urbaine ne devrait intervenir qu'à long terme.

Dans l'intervalle, ASF est deviendrait ainsi concepteur et opérateur d'un nouvel ouvrage, l'A9B, autoroute faisant l'objet d'une tarification distincte de celle de l'A9A, et ce sans appel public à la concurrence sur la conception et l'exploitation de ce nouvel ouvrage autoroutier, ce qui nous semble contestable.

La DGR consentirait ainsi un avantage au concessionnaire ASF postérieurement à la DUP, ce qui demande à minima une explication.

En outre, le maître d'ouvrage rappelle ici que les modalités de la requalification n'étaient pas arrêtées, qu'elles ne le sont toujours pas à moyen terme puisqu'elles font l'objet de la présente enquête, et encore moins à long terme.

Il était donc impossible d'en chiffrer le coût en 2007, ni en 2011, ce qui remet profondément en question la sincérité du taux de rendement interne de l'opération de dédoublement justifiant sa déclaration d'utilité publique.

Ecologie Sans Frontiere (E.S.F.) Association loi 1901 pour la défense de l'environnement depuis 1999 - W751141832 Préfecture de Paris - Siège social 22 rue Boulard 75014 Paris

Nous demandons l'actualisation du dossier socio-économique et la réévaluation du Taux de Rendement Interne de l'opération de dédoublement dans son ensemble, ainsi que décrite déclarant l'utilité publique.

En effet, il est urgent à ce stade, le maître d'ouvrage ayant choisi d'engager les travaux, de nous assurer de l'existence du caractère d'utilité publique de l'opération qui nous est présentée du point de vue économique.

Observation numéro 7 :

PAGE 6

Cette page met à nouveau en évidence le flou entourant ce projet sur ses aspects financiers du fait de son « saucissonnage ».

Ceci renforce la nécessité d'une actualisation et réévaluation de l'ensemble de l'opération de dédoublement de l'A9 telle que spécifiée dans la DUP.

A ce stade, malheureusement, force est de constater rien ne prouve encore une fois que le niveau de rentabilité de ce projet de dédoublement dans son ensemble lui confère effectivement le caractère d'utilité publique du point de vue économique.

Observation numéro 8 :

PAGE 10

« Autres procédures et dossiers réglementaires à réaliser »

La loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt (1) a été publiée au journal officiel, en son article L. 112-1-3., stipule « Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole font l'objet d'une étude préalable comprenant au minimum une description du projet, une analyse de l'état initial de l'économie agricole du territoire concerné, l'étude des effets du projet sur celle-ci, les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet ainsi que des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire. L'étude préalable et les mesures de compensation sont prises en charge par le maître d'ouvrage. »

Un décret déterminera les modalités d'application du présent article, en précisant, notamment, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui doivent faire l'objet d'une étude préalable. Elle entrera en vigueur à une date fixée par ledit décret, et au plus tard le 1er janvier 2016.

Il y a tout lieu de croire, compte tenu de la gestion de cette opération, qu'il restera encore de nombreux points en suspens au 1^{er} janvier 2016 concernant entre autres le volet requalification de de l'opération de dédoublement de l'A9.

L'opération dans son ensemble pourrait ainsi être soumise à cette loi dite d'avenir agricole.

Aussi, nous demandons au maître d'ouvrage ses intentions, le cas échéant, concernant les compensations agricoles pour les centaines d'hectares de terre agricole consommées, ainsi que celles des terres rendues inondables et donc partiellement impropres à l'exploitation.

Ces compensations agricoles pourraient être assumées en bloc lors des dernières phases de l'opération, puisque certaines ne seront, selon toute vraisemblance, pas engagées fin 2015.

En regard du sacrifice de terres agricoles de premier choix en cœur d'agglomération pour la construction de ce projet, alors que le Président Saurel vient de souligner publiquement l'importance de développer l'agriculture de proximité à Montpellier, nous souhaiterions connaître le montant des provisions éventuellement constituées par le maître d'ouvrage pour les coûts qui en découleraient, et les mesures de compensation envisagées.

Ces coûts seraient encore de nature à dégrader le rendement interne de l'opération.

Observation numéro 9 :

PAGE 12

Les éléments concernant la pluviométrie ne semblent pas tenir suffisamment compte des intempéries de l'automne 2014.

A cet égard, nous souhaitons que ce volet de l'enquête publique intègre la notion de rattrapage utilisé à propos de l'étude acoustique, et décrive en quoi les solutions proposées ici améliorent la situation en comparaison de ce qu'elle serait avec un simple rattrapage de ce qui était attendu antérieurement du maître d'ouvrage.

En effet, une large partie des mesures proposées ici consiste en un rattrapage d'une situation antérieure à la DUP de dédoublement de l'A9 (et non pas de déplacement comme l'affirme encore une fois à tort le maître d'ouvrage en page 31 de l'étude acoustique).

Nous souhaitons connaître la part des travaux imputables au rattrapage de la situation antérieure laissée en l'état depuis des années par le maître d'ouvrage.

Nous constatons sur un état des lieux en 2009 que l'aquifère « alluvions anciennes et modernes entre le Lez et le Vidourle » est en mauvais état chimique, l'A9 contribuant à cet état de fait (P14).

Rappelons que l'état des cours d'eau sur le secteur est quant à lui jugé de mauvais à moyen (P17).

Les intempéries de l'automne 2014 ont entraîné le déversement par ruissellement de plusieurs centaines de milliers de mètres cubes d'eau polluée par l'actuelle autoroute vers l'ensemble du secteur sud de l'agglomération, y compris zones habitées et agricoles.

L'imperméabilité de l'A9 fut sans nul doute un facteur d'aggravation des conséquences de ces dernières intempéries, et une parfaite information du public à ce sujet nous semble indispensable.

A cet égard, l'étude acoustique détaillée ici présentée permet le cas échéant à toute personne ayant eu à subir les conséquences, en particulier sur sa santé, de l'inaction du maître d'ouvrage en la matière, trouvera dans cette dernière de nombreux éléments d'information lui permettant de l'expliquer.

Nous sommes surpris de constater une grande inégalité dans la qualité du traitement de la problématique entre le volet eau et le volet acoustique, ce dernier étant documenté de manière plus transparente, en particulier sur l'aspect du rattrapage, et demandons que cela soit corrigé par le maître d'ouvrage.

Observation numéro 10 :

L'Autorité Environnementale, consultée par le maître d'ouvrage de la gare TGV de la Mogère, insiste en son avis délibéré du 26 mars 2014 sur la nécessité de raisonner et informer le public sur ce qu'elle considère être une opération d'aménagement d'ensemble du sud de Montpellier, incluant le dédoublement de l'A9, la ligne de TGV, la gare, les nouvelles ZAC, le tramway, et autres.

On peut parler d'effet cocktail de cet ensemble d'opérations menées de façon dissociée mais n'en constituant en réalité qu'une seule.

Ce découpage ne permet pas, de notre point de vue, au public d'avoir une vision d'ensemble claire de l'impact environnemental de cette grande opération d'aménagement, ce qui nuit à la qualité des débats publics.

Ecologie Sans Frontière (E.S.F.) Association loi 1901 pour la défense de l'environnement depuis 1999 - W751141832 Préfecture de Paris - Siège social 22 rue Boulard 75014 Paris

Nous demandons sa saisine en regard de l'opération faisant l'objet de la présente enquête publique, afin d'obtenir son avis sur la prise en compte de l'impact environnemental et l'information du public dans le cadre de la mise en œuvre de la DUP de 2007 pour le dédoublement de l'A9 comme élément de l'opération d'aménagement d'ensemble du sud de Montpellier.

Pour Ecologie Sans Frontière :

Jean-Yves Leber

Administrateur

En provenance de :
~~Directeur Opérations
AST Vinci Autoroute
471 AV HANDESSER
34430 MAUGUID~~

SGR2 V21 - PFC 34L - 20144267015 - 08/14



RECOMMANDÉ :
AVIS DE RÉCEPTION
Numéro de l'AR : **AR 1A 108 372 6280 9**



Renvoyer à **FRAB**

Présenté / Avisé le :	1 / 11
Distribué le :	25/11/20
Je soussigné déclare être	Signature (Prénoms et Prénom du mandataire)
<input type="checkbox"/> Le destinataire	
<input type="checkbox"/> Le mandataire	
<input type="checkbox"/> CNI/Permis de conduire	Signature Facteur*
<input type="checkbox"/> Autre :	

* Le facteur atteste par sa signature que l'identité du destinataire ou de son mandataire a été vérifiée précédemment.

Guikaud Daniel
1 Rue Campoul
34590 Narbonne

Monsieur NUNEZ
Directeur d'opérations d'ASF
Vinci Autoroutes
471, Av Nungesser
34130 Mauguio

Objet : Requalification de l'A9 : Demande d'éléments de réponses concernant les observations relevées sur les registres d'enquête ou adressées au commissaire enquêteur.

Pièces jointes :

- Lettre de Mr ESTEBAN
- Lettre de l'association ECF
- Observations du maire de Lattes
- Observations du maire de Montpellier

Monsieur,

A l'issue de l'enquête qui m'a été confiée par le tribunal administratif pour le projet relatif aux enquêtes conjointes DUP et parcellaire relatives à la requalification de l'autoroute A9, j'ai l'honneur de vous adresser ci-dessous la synthèse des observations adressées par courrier ou mentionnées par le public sur les registres d'enquête.

Je vous demanderai de bien vouloir m'apporter sous huit jours, les réponses point par point aux questions posées ou commentaires sur les remarques formulées qui intéressent directement le projet (réponses par mail et courrier postal souhaitées).

1 - Concernant les observations consignées sur les registres :

Registre de la commune de Montpellier

- Madame Sarah POMAREDE (famille GALZY) propriétaire de la parcelle SE37 (818 m²) le 21 octobre 2014 registre de Montpellier :

Pose une série de questions :

- Demande comment se feront les accès aux lieux où se dérouleront les travaux ?
- Quelle est la nature des travaux sur cette parcelle et à quelle date vont-ils démarrer ?
- Quelle sera l'indemnisation proposée ?
- Ces travaux bonifieront-ils le reste de la parcelle ?
- Attire l'attention sur l'existence d'un camp de Roms sur cette parcelle

- **Monsieur Michel JULIER (22 rue Meyrueis à Montpellier) le 30 octobre 2014 :**
Remarques déposées par ce Monsieur :

Sur la forme de l'enquête

- Déploie l'absence d'information sur la procédure administrative qui a aboutie à ce projet, notamment la raison pour laquelle VINCI/ASF est chargé d'un l'aménagement sur un tronçon de l'A9 appartenant à l'état. De plus qu'elle autorité aura la charge de ce tronçon après son achèvement ?

Sur le fond de l'enquête

- Suggère que les écrans acoustiques soient réalisés sur les emprises existantes en réduisant la voirie à 2 fois 2 voies suffisante pour une rocade
- Rappelle que les travaux d'aménagement sur la parcelle SC25 d'un bassin et d'un déversoir sur le Lez doivent prendre en compte les continuités cyclables et piétonnes des axes : Montpellier – Palavas, Port Marianne Camon, ainsi que la liaison entre ces deux axes.

- **Monsieur Michel ESTEBAN (1292 rue du mas Rouge – 34000 Montpellier) -**
Un courrier de Mr ESTEBAN joint à cette synthèse vient compléter les observations portées au registre.

- Mr ESTEBAN note que éléments qu'il a reçus dans le cadre de l'enquête parcellaire et qui désignent les parcelles affectées par le projet, ampute de façon sensible l'emprise foncière de son exploitation.

Il rappelle qu'une grande surface a déjà été retirée de son outil de travail ainsi que les bâtiments destinés au remisage du matériel et au stockage des récoltes et qu'il deviendra impossible pour lui de poursuivre son activité agricole dans ces conditions.

Monsieur ESTEBAN émet deux alternatives :

- Soit le bassin de rétention numéroté BTC 1005 est déplacé vers la rive droite de la Lironde sur des parcelles qui appartiennent aujourd'hui à l'agglomération,
- Soit le rachat total des parcelles qui constituent son exploitation en propriété ou en fermage ainsi que l'ensemble des bâtiments d'exploitation et d'habitation, majoré de l'indemnité au plan économique et social relatif à la cession d'activité de l'entreprise.

Cette alternative en conformité avec le code de l'expropriation qui prévoit le rachat total lorsque les surfaces expropriées excèdent 35% de la surface cultivée, ce qui est le cas pour cette exploitation.

Monsieur ESTEBAN conclue en rappelant qu'il a été exproprié 5 fois en six ans pour des projets conduits par : SERM, l'Agglomération, EDF et ASF.

Lors de l'entretien avec le commissaire enquêteur, Mr ESTEBAN a clairement répondu que l'option qu'il privilégiait était le rachat total de son exploitation.

Registre de la commune de Lattes

- **Madame BOISMENU, représentante du comité de défense de la CEREIREDE. Le jeudi 20 novembre 2014.**

- Indique que les habitants de ce quartier se préoccupent de leur protection contre le bruit et de futures inondations. Ils espèrent que les quelques habitants qui sont toujours sur ce territoire au moins pour les aménagements annexes, seront pris en considération.
- **Monsieur Ludovic MONCOMBLE, propriétaire de l'hôtel Halt Hôtel quartier de la Céreirède.**
- Relève que son hôtel n'a pas été identifié comme à risque compte tenu de sa situation très proche de l'autoroute comparée à d'autres bâtiments situés coté Montpellier. Mr MONCOMBLE remarque également que les protections coté Montpellier sont prévus dans le projet pour une hauteur de 3.5m, alors que du coté du quartier de la Céreirède, cette hauteur n'est que de 2.5m.

2 – Concernant les courriers reçus qui seront annexés aux registres

- **Courrier de Mr ESTEBAN** : Vient formaliser les remarques ci-dessus exposées sur le registre.
- **Courrier de l'association ECF**
- Relève l'ambiguïté du titre de l'enquête " Déplacement de l'A9"
- Demande une explication au maître d'ouvrage sur l'argumentation qu'il invoque pour justifier une demande de DUP.
- Indique que cette opération ne pouvait être dissociée de l'opération de dédoublement en regard de la DUP DE 2007 et que la maîtrise foncière nécessaire à l'ensemble de l'opération de dédoublement aurait dû être déterminée dès l'enquête de 2011.
- Remet en cause la notion de "déplacement" dans la DUP de 2007.
- Relève que le dossier ne présente pas les informations sur les mesures prises pour le traitement des polluants transportés par les eaux de ruissèlement.
- Déploire l'absence du courrier du 23 juillet 2007, de la Direction Générale des Routes (DGR), ainsi que l'impossibilité de chiffrer le coût réel, ce qui remet en question le rendement interne de l'opération de dédoublement justifiant sa déclaration d'utilité publique.
- Dénonce le flou financier de cette opération du fait de son "saucissonnage"
- S'inquiète du problème des compensations agricoles suite aux centaines d'hectares consommés en anticipation à la loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt publiée au journal officiel dont le décret d'application est prévu pour janvier 2016 au plus tard.
- Note que les éléments concernant la pluviométrie ne semble pas tenir suffisamment compte des intempéries de l'automne 2014, ainsi qu'une inégalité dans la qualité du traitement de la problématique entre le volet eau et le volet acoustique.
- Demande la saisine de l'autorité environnementale au titre de l'opération d'aménagement d'ensemble "Dédoublement A9, Gare TGV, LGV, Tramway, nouvelles ZAC...".

- **Courrier du maire de Lattes**

- Concernant le contenu du projet, aucun dispositif n'est prévu dans le secteur de Puech Radier alors que l'on relève la présence d'un hôtel.
- Les protections phoniques au droit du quartier de la Céreirède sont plus faibles que celles prévues au nord de l'autoroute.
- La protection sur le bâti de l'Halt hôtel n'a pas été prévue malgré sa proximité avec l'autoroute.
- Un avis défavorable est donné pour le positionnement du bassin de rétention identifié BTC1005. La clôture de cet ouvrage ne manquera pas de contribuer à la formation d'embâcles et d'entrave à la transparence hydraulique Lez Lironde.
- Enfin, aucun bassin n'est prévu entre l'extrémité Ouest du projet et le Lez, ce qui pose le problème du traitement de la pollution sur plus de 3 500m.

- **Courrier du maire de Montpellier**

- Dans son courrier, la municipalité de Montpellier se déclare favorable au projet de requalification envisagé par cette DUP. En contrepartie, elle s'oppose à la réalisation du bassin BTC 1005 sur le site prévu dans le dossier. Le projet d'aménagement de la ZAC de Port Marianne créée en 2008 prévoit en effet l'aménagement d'une zone non bâtie permettant de faire la transition avec l'autoroute A9 existante. Cette zone sera affectée à la réalisation d'un parc urbain connecté au réseau de déplacement doux du secteur. Cet équipement technique n'a pas sa place sur une zone d'agrément.

De plus, sa position n'apparaît pas opportune sur le plan hydraulique car située sur une zone de transparence hydraulique ce qui n'est pas recommandé en termes d'efficacité. Il faut rajouter à cette argumentation le problème de risque du "volume mort" (eau stagnante) susceptible d'apporter des nuisances.

- Enfin, le bassin projeté est situé sur un emplacement réservé inscrit de longue date au PLU, affecté à la réalisation de bretelles d'accès au boulevard urbain dans le cadre de la future requalification.

Autre observations relevées sur le registre :

Les critiques formulées qui n'entrent pas dans le périmètre de l'enquête ou les remarques relatives à la politique générale d'aménagement, n'appellent pas de réponse de votre part.

Je vous invite cependant à me faire part des éléments de réponse complémentaires aux observations et remarques formulées qui pourraient apporter un intérêt à cette enquête et à l'argumentation des conclusions.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de mes sincères salutations en vous remerciant une nouvelle fois pour la coopération de vos services et l'accueil qui m'a été réservé durant cette enquête.

Daniel GUIRAUD
Commissaire enquêteur



Monsieur Daniel GUIRAUD
Commissaire Enquêteur

Mauguio, le 8 Décembre 2014

Objet : Requalification de l'Autoroute A9 à Montpellier
Enquête publique

Réf : 1125/sn/ii

V/Réf. : V/courrier en date du 24/11/2014

P.j : 1 tableau de synthèse

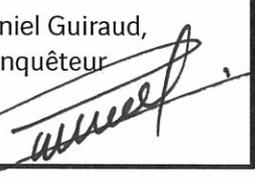
BORDEREAU DE REMISE EN MAINS PROPRES

Monsieur,

Pour faire suite à votre courrier cité en référence, je vous remets ce jour nos réponses à votre synthèse des avis reçus suite à l'enquête publique.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Salvador Nunez
Directeur d'Opérations

Remis le 08/12/2014
à Monsieur Daniel Guiraud,
Commissaire Enquêteur
Signature: 

REQUALIFICATION DE L'AUTOROUTE A9a au droit de MONTPELLIER
ENQUÊTE PUBLIQUE – RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES AU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Date et référence	Observations du commissaire enquêteur Courrier du 24/11/2014	Réponse MOA
<p>1 - Concernant les observations consignées sur les registres</p>	<p><u>Madame Sarah POMAREDE (famille GALZY) propriétaire de la parcelle SE37 (818 m²) le 21 octobre 2014</u> registre de Montpellier :</p> <p>Pose une série de questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande comment se feront les accès aux lieux où se dérouleront les travaux ? • Qu' elle est la nature des travaux sur cette parcelle et à quelle date vont-ils démarrer ? • Qu' elle sera l'indemnisation proposée ? • Ces travaux bonifieront-ils le reste de la parcelle ? • Attire l'attention sur l'existence d'un camp de Roms sur cette parcelle <p><u>Registre de la commune de Montpellier</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Accès par le chemin en pied de remblai de l'autoroute existante depuis l'avenue Raymond Dugrand (avec passage à gué de la Lironde) ou depuis la rue du Mas Rouge si autorisation d'accès ou occupation temporaire d'une partie de la parcelle citée ; • Travaux de fossés et piste d'entretien – Non planifiés à ce jour (horizon 2017-2020 à confirmer) ; • Si un accord amiable ne peut être trouvé entre l'expropriant et le propriétaire, alors le juge de l'expropriation sera saisi et aura à évaluer l'indemnisation en contrepartie de l'expropriation de la parcelle ; • A priori non, ce n'est pas l'objet ; • Présence confirmée mais seul le propriétaire a qualité pour oeuvrer en justice afin d'obtenir la libération du terrain. <p>Pour information notre responsable foncier a rencontré les membres de cette indivision le 24/11/2014 pour évoquer les points précités.</p>
<p><u>Monsieur Michel JULIER (22 rue Meyruets à Montpellier) le 30 octobre 2014 :</u></p> <p>Remarques déposées par ce Monsieur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Sur la forme de l'enquête <ul style="list-style-type: none"> • Déploire l'absence d'information sur la procédure administrative qui a abouti à ce projet, notamment la raison pour laquelle VINCI/ASF est chargé d'un aménagement sur un tronçon de l'A9 appartenant à l'état. De plus quelle autorité aura la charge de ce tronçon après son achèvement ? 	<p>Une information complète a été apportée au public dans le dossier d'enquête publique dans les parties 1.3 à 1.5. La chronologie de ce projet a été rappelée et il a également été décrit avec précision la façon dont l'enquête publique et l'enquête parcellaire s'intégreraient dans la procédure d'expropriation.</p> <p>Le tronçon de l'A9 sur lequel le projet de requalification est prévu est actuellement sous concession ASF et « l'autorité » en charge de ce tronçon après achèvement des travaux décrits dans le dossier d'enquête est ASF jusqu'à nouvel ordre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Les besoins en emprises correspondent soit aux bassins pour lesquels l'emprise existante est insuffisante, soit à une portion d'écran à réaliser en tête de talus dans les zones où l'autoroute est en déblai (cas de l'écran R5N), implantation optimale dans cette configuration (emprises publiques concernées), soit enfin à une portion d'écran au droit d'une bretelle autoroutière (cas de l'écran R10S) dont la largeur ne peut être réduite davantage. Pour l'ensemble des autres aménagements (écrans, assainissement), les travaux sont contenus dans l'emprise autoroutière existante. L'engagement de l'Etat consiste en procéder à la requalification environnementale sans modifier les fonctionnalités de l'autoroute dont le nombre de voies. ○ L'extoiteur du bassin vers le Lez est constitué d'une canalisation conduisant les eaux vers le Lez. Cette canalisation sera positionnée sous la piste cyclable. Le bassin n'est pas adjacent au remblai de l'autoroute existante afin de préserver la jonction cyclable existante ; l'entrée des eaux dans le bassin s'effectue par une conduite enterrée sous cette piste. Les continuités cyclables piétonnes des deux pistes sont assurées.
<ul style="list-style-type: none"> ○ Sur le fond de l'enquête <ul style="list-style-type: none"> • Suggère que les écrans acoustiques soient réalisés sur les emprises existantes en réduisant la voirie à 2 fois 2 voies suffisantes pour une rocade • Rappelle que les travaux d'aménagement sur la parcelle SC25 d'un bassin et d'un déversoir sur le Lez doivent prendre en compte les continuités cyclables et piétonnes des axes : Montpellier – Palavas, Port Marianne Carnon, ainsi que la liaison entre ces deux axes. 		

Monsieur Michel ESTEBAN (1292 rue du mas Rouge – 34000 Montpellier) :

Un courrier de M. ESTEBAN joint à cette synthèse vient compléter les observations portées au registre.

M. ESTEBAN note que les éléments qu'il a reçus dans le cadre de l'enquête parcellaire et qui désignent les parcelles affectées par le projet, amputent de façon sensible l'emprise foncière de son exploitation.

Il rappelle qu'une grande surface a déjà été retirée de son outil de travail ainsi que les bâtiments destinés au remisage du matériel et au stockage des récoltes et qu'il deviendra impossible pour lui de poursuivre son activité agricole dans ces conditions.

Monsieur ESTEBAN émet deux alternatives :

Registre de la
commune de
Montpellier

- Soit le bassin de rétention numéroté BTC 1005 est déplacé vers la rive droite de la Lironde sur des parcelles qui appartiennent aujourd'hui à l'agglomération,

Le bassin concernant la parcelle de M. ESTEBAN est le BTC999.

Le déplacement suggéré de ce bassin BTC999 sur les terrains à l'Ouest (rive droite) de la Lironde, côté sud de l'autoroute A9 a été étudié préalablement à l'enquête suite à une demande déjà émise oralement par M. Esteban relayée par Montpellier Agglomération, effectivement propriétaire de cette parcelle en rive droite. Cette étude a mis en évidence les contraintes suivantes :

1. Les contraintes altimétriques (présence du réseau de gaz longeant l'autoroute A9 côté Sud et recherche d'un rejet gravitaire dans la Lironde) impliqueraient l'aménagement du bassin en déblai/remblai. Or, le site d'implantation envisagé est inondable par une crue centennale du Lez et de la Lironde ; la création de remblai dans cette zone induirait par conséquent des modifications des conditions d'expansion des crues et nécessiterait la création de volumes de compensation. L'avis de la DDTM devrait être sollicité sur ce sujet, dans le cadre d'une procédure de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau, et une étude hydraulique serait à mener pour la définition de la compensation hydraulique à apporter. Cette solution engendrerait, outre des travaux plus importants des acquisitions foncières supplémentaires, dans ce secteur déjà concerné par les mesures compensatoires nécessitées par les projets DDA9 et CNM, mesures compensatoires pratiquement impossibles à mettre en œuvre.

2. Contrainte liée au franchissement de la Lironde (ouvrage d'art existant P11000) par l'assainissement longitudinal : ce passage inférieur est un ouvrage ancien et fragile (de type VIPP) ; il n'est pas aujourd'hui garanti qu'il puisse supporter l'accroche de collecteurs d'assainissement de dimensions vraisemblablement non négligeables (Ø1000 ou 1200mm) sur chacune de ses rives. Une étude technique complémentaire devrait alors être engagée pour en déterminer la faisabilité ; en cas de non faisabilité d'accroche à l'ouvrage existant, les dispositions techniques qui résulteraient – du type structure porteuse indépendante adjacente à l'ouvrage existant – seraient de nature à augmenter très sensiblement (entre +50 et +100% selon complexité) le coût des travaux sur cette zone.

Ainsi, il n'est en l'état actuel des études pas possible de statuer de façon définitive sur la faisabilité de ce déplacement. Des études complémentaires doivent pour cela être réalisées.

Au vu des contraintes et conséquences identifiées pour l'implantation du BTC999 en rive droite de la Lironde, l'implantation portée à l'enquête publique est la solution qui nous apparaît constituer le meilleur compromis technico-économique et nous maintenons de ce fait notre proposition.

- Soit le rachat total des parcelles qui constituent son exploitation en propriété ou en fermage ainsi que l'ensemble des bâtiments d'exploitation et d'habitation, majoré de l'indemnité au plan économique et social relatif à la cession d'activité de l'entreprise.

Registre de la
commune de
Montpellier

Les modalités d'acquisition de l'emprise totale de son exploitation obéissent à des conditions strictes édictées par le Code de l'Expropriation. Une demande de ce type doit être faite à la Juridiction de l'Expropriation dans le cadre de la procédure en fixation de l'indemnité.
Par ailleurs il faut dissocier l'activité d'exploitant de la propriété proprement dite, les chefs d'indemnisation diffèrent totalement.

Cette alternative en conformité avec le code de l'expropriation qui prévoit le rachat total lorsque les surfaces expropriées excèdent 35% de la surface cultivée, ce qui est le cas pour

	<p>cette exploitation.</p> <p>Monsieur ESTEBAN conclut en rappelant qu'il a été exproprié 5 fois en six ans pour des projets conduits par : SERM, l' Agglomération, EDF et ASF.</p> <p>Lors de l'entretien avec le commissaire enquêteur, M. ESTEBAN a clairement répondu que l'option qu'il privilégiait était le rachat total de son exploitation.</p>	<p>Comme dit précédemment la procédure actuelle est indépendante des procédures précédentes menées par d'autres Maîtres d'ouvrages.</p> <p>Nous avons pris son attache, à sa demande, afin d'étudier plus en détails cette hypothèse. A ce stade nous n'avons pas encore abouti.</p>
<p>Registre de la commune de Lattes</p>	<p><u>Madame BOISMENU</u>, représentante du comité de défense de la <u>CEREIREDE</u>. Le <u>jeudi 20 novembre 2014</u> :</p> <p>Indique que les habitants de ce quartier se préoccupent de leur protection contre le bruit et de futures inondations. Ils espèrent que les quelques habitants qui sont toujours sur ce territoire au moins pour les aménagements annexes, seront pris en considération.</p> <p><u>Monsieur Ludovic MONCOMBLE</u>, propriétaire de l'hôtel Halt Hôtel quartier de la Céreirède :</p> <p>Relève que son hôtel n'a pas été identifié comme à risque compte tenu de sa situation très proche de l'autoroute comparée à d'autres bâtiments situés côté Montpellier. M. MONCOMBLE remarque également que les protections côté Montpellier sont prévues dans le projet pour une hauteur de 3.5m, alors que du côté du quartier de la Céreirède, cette hauteur n'est que de 2,5 m.</p>	<p>Le quartier de la Céreirède est bien pris en considération au titre de la protection contre le bruit et bénéficie d'un écran acoustique (R10S) absorbant de 1 090 m (s'étendant de la bretelle d'entrée de l'échangeur de Montpellier Sud jusqu'au Lez) et de 2,50 m de hauteur. Ce dispositif de protection permettra d'abaisser les niveaux sonores en dessous des seuils réglementaires retenus pour la requalification environnementale de l'autoroute A9 (pour mémoire, en rattrapage de la situation acoustique actuelle, objectif 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit).</p> <p>L'hôtel de M. Moncombe a bien été identifié lors de l'étude acoustique, mais n'a simplement pas été mis en évidence sur les planches cartographiques du dossier en tant que « bâti protégé » car il se situe en dessous des seuils considérés pour la requalification environnementale de l'autoroute A9.</p> <p>Pour autant, il bénéficiera bien de la protection offerte par l'écran R10S projeté en rive Sud de l'autoroute A9 et de sa bretelle d'entrée au droit de l'échangeur de Montpellier Sud (cf. cartographie des isophones au §4.2.5).</p> <p>La différence de hauteur entre les écrans Nord et Sud de l'autoroute s'explique par les niveaux sonores plus importants au droit des habitations les plus proches de l'autoroute côté Montpellier : l'écran acoustique projeté en rive Nord nécessite ainsi d'être de plus grande hauteur que celui prévu en rive Sud, offrant une meilleure atténuation du bruit et ramener le niveau sonore à l'arrière sous le seuil réglementaire.</p>
<p>2 – Concernant les courriers reçus qui seront annexés aux registres</p>		
<p>Courrier de M. ESTEBAN</p>	<p>Vient formaliser les remarques ci-dessus exposées sur le registre.</p>	<p>Cf. ci-dessus.</p>
<p>Courrier de l'association ESF</p>	<p>Relève l'ambiguïté du titre de l'enquête « REQUALIFICATION DE L'AUTOROUTE A9 A MONTPELLIER » et en demande le remplacement par « REQUALIFICATION DE L'AUTOROUTE A9 DEVENANT A9A DANS LE CADRE DE SON DEDOUBLEMENT ».</p>	<p>On observera tout d'abord que le titre n'est pas « REQUALIFICATION DE L'AUTOROUTE A9 A MONTPELLIER », mais REQUALIFICATION DE L'AUTOROUTE A9A A MONTPELLIER » ce qui n'est pas pareil.</p> <p>La mention de l'A9a renvoie clairement à la partie de l'autoroute qui va perdre son statut d'autoroute et qui ne recevra à terme que du transit strictement urbain.</p> <p>En outre, il s'agit d'une observation isolée, le public n'a pas paru en difficulté avec l'objet de l'enquête. Il est par ailleurs tardif d'envisager une modification du titre du dossier de l'enquête publique.</p> <p>Quoi qu'il en soit, à supposer pour les besoins du raisonnement que le titre puisse ne pas être suffisamment clair, l'objet de l'enquête, tel que décrit dans les 25 premières pages consacrées à la notice explicative ne laisse aucune place à une erreur d'interprétation sur l'objet de l'opération.</p> <p>Tel n'est pas le débat de la présente enquête publique, qui vise la requalification de l'autoroute A9a.</p>
<p>Courrier de l'association ESF</p>	<p>Soutient que le décret de 2007 ne faisait pas état d'un déplacement de l'autoroute A9.</p> <p>Indique que cette opération ne pouvait être dissociée de l'opération de dédoublement en regard de la DUP de 2007 et que la maîtrise foncière nécessaire à l'ensemble de l'opération de dédoublement aurait dû être déterminée dès l'enquête publique de 2011</p>	<p>Pour répondre néanmoins, si le terme de déplacement n'apparaissait pas dans le décret de 2007 sur l'autoroute A9, l'usage du terme « déplacement » apparaît adéquat pour désigner une opération consistant à désaffecter une section d'autoroute pour la reconstruire plus au sud.</p> <p>Il n'y a pas eu d'enquête publique en 2011 sur le projet de dédoublement ou sur le projet de requalification de l'A9a.</p> <p>L'opération de requalification de la partie de l'autoroute A9 qui fera l'objet du déplacement prévu a été expressément évoquée et étudiée dans le dossier d'enquête publique qui a conduit à la déclaration d'utilité publique de 2007. Les impacts de l'ensemble du programme sur l'environnement avaient même été présentés dans ce dossier.</p> <p>S'agissant d'une opération distincte de celle du déplacement de l'autoroute A9, mais s'inscrivant dans le cadre d'un même programme, il était parfaitement logique que l'opération de requalification, qui ne pouvait pas être définie à l'époque avec le degré de précision requise, fasse l'objet d'une enquête publique ultérieure, objet de la présente enquête.</p> <p>Il y a un lien entre l'opération de déplacement de l'autoroute A9 et la requalification de l'autoroute A9a qui est totalement assumé. Il y a là un programme global. L'opération de requalification découle indiscutablement de l'opération de</p>

<p>déplacement.</p> <p>Relève que le dossier ne présente pas les informations sur les mesures prises pour le traitement des polluants transportés par les eaux de ruissellement.</p>	<p>déplacement. Tous les dossiers soumis au public depuis 2006 présentent ce lien, qui n'est donc en rien dissimulé.</p> <p>Le §4.1.3 du dossier présente ces informations : le réseau de collecte des eaux de ruissellement de l'autoroute sera modifié pour le rendre étanche par ces cunettes, caniveaux à fente, fossés...</p> <p>Le §4.1.2 du dossier expose les fonctions des bassins (confinement d'une pollution accidentelle et traitement de la pollution chronique) ; ces bassins seront également étanches.</p> <p>Les dossiers spécifiques relevant de la loi sur l'eau codifiée dans le code de l'environnement traitent spécifiquement ces sujets par ailleurs comme cela est dû.</p>
<p>Déplore l'absence du courrier du 23 juillet 2007, de la Direction Générale des Routes (DGR), ainsi que l'impossibilité de chiffrer le coût réel, ce qui remet en question le rendement interne de l'opération de dédoublement justifiant sa déclaration d'utilité publique.</p>	<p>Un résumé de cette lettre a été présenté en page 5 du dossier d'enquête publique. Il n'était donc pas nécessaire de la communiquer en plus.</p>
<p>Dénonce le flou financier de cette opération du fait de son « saucissonnage ».</p>	<p>La question du coût de l'opération de dédoublement n'est pas l'objet du présent dossier.</p> <p>Le saucissonnage est le fait de découper artificiellement une seule et même opération pour éviter de la faire entrer dans le cadre de procédures réglementaires ou éviter de délivrer au public des informations.</p> <p>Utiliser ce terme pour la présente opération n'a aucun sens, dès lors que le maître d'ouvrage a assumé depuis l'origine l'existence d'un programme composé de plusieurs opérations, qui a été ainsi déclaré dans tous les documents soumis au public.</p>
<p>Le niveau de rentabilité de ce projet de dédoublement dans son ensemble lui confère le caractère d'utilité publique du point de vue économique.</p> <p>S'inquiète du problème des compensations agricoles suite aux centaines d'hectares consommés en anticipation à la loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt publiée au journal officiel dont le décret d'application est prévu pour janvier 2016 au plus tard.</p> <p>Noté que les éléments concernant la pluviométrie ne semblent pas tenir suffisamment compte des intempéries de l'automne 2014, ainsi qu'une inégalité dans la qualité du traitement de la problématique entre le volet eau et le volet acoustique.</p>	<p>Chaque opération a fait l'objet d'une appréciation des dépenses, ce qui est encore le cas pour l'opération de requalification de l'autoroute A9a.</p> <p>Cette évaluation intègre toutes les composantes de cette opération, que ce soit les acquisitions, les études ou les travaux.</p> <p>Question ou affirmation hors objet de l'enquête.</p> <p>Le décret d'application de cette loi n'est pas encore paru. Cette loi ne s'applique donc pas à l'opération.</p> <p>La surface concernée par les travaux objet de la présente enquête publique est de 1,4 ha (cf. §1.6.7 du dossier) dont seulement une partie est actuellement exploitée en terre agricole.</p> <p>Les bassins concernés par le projet sont des bassins de traitement et de confinement des pollutions véhiculées par les eaux de ruissellement de l'autoroute. Ils sont dimensionnés sur la base d'un événement pluvieux d'occurrence 2 ans. Ces bassins n'ont pas pour vocation l'écrêtement des débits issus de l'autoroute et ne sont dans tous les cas pas dimensionnés pour gérer des événements exceptionnels tels qu'a connu le secteur à l'automne 2014. Les deux problématiques ne sont pas liées.</p>
<p>Concernant la qualité du volet hydraulique, les bassins faisant l'objet de la présente enquête publique ont fait l'objet de dossiers Loi sur l'Eau visant l'évaluation des impacts du projet sur les milieux aquatiques et la définition de mesures compensatoires et d'accompagnement adaptées.</p> <p>Deux dossiers ont été établis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dossier de police de l'eau et des milieux aquatiques - Dossier de déclaration concernant le projet de requalification environnementale de l'autoroute A9 entre les PR104.25 et 104.5 - Bassin versant du Rieu Coulon : ce dossier a fait l'objet d'un récépissé par la DDTM en date du 13/05/2014 (dossier n°34-2014-00066) autorisant le démarrage des travaux ; • Dossier de police de l'eau et des milieux aquatiques - Dossier de déclaration concernant le projet de requalification environnementale de l'autoroute A9 entre les PR98.8 et 100.5 - Bassins versants du Lez et de la Lironde : ce dossier est refusé à ce stade en l'absence de récépissé délivré par la DDTM dans le délai de 2 mois après son dépôt. <p>Le maître d'ouvrage a saisi l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (Autorité Environnementale) le 22 novembre 2013 ; ceci est stipulé au §1.2 du dossier.</p> <p>Par décision datée du 17 décembre 2013 (cf. annexe 1 du dossier), la DREAL a considéré que le projet n'était pas soumis à étude d'impact (décision annexée au dossier d'enquête publique). Dans sa décision, la DREAL n'a pas considéré le projet comme un élément constitutif d'une opération d'ensemble.</p>	<p>Concernant la qualité du volet hydraulique, les bassins faisant l'objet de la présente enquête publique ont fait l'objet de dossiers Loi sur l'Eau visant l'évaluation des impacts du projet sur les milieux aquatiques et la définition de mesures compensatoires et d'accompagnement adaptées.</p> <p>Deux dossiers ont été établis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dossier de police de l'eau et des milieux aquatiques - Dossier de déclaration concernant le projet de requalification environnementale de l'autoroute A9 entre les PR104.25 et 104.5 - Bassin versant du Rieu Coulon : ce dossier a fait l'objet d'un récépissé par la DDTM en date du 13/05/2014 (dossier n°34-2014-00066) autorisant le démarrage des travaux ; • Dossier de police de l'eau et des milieux aquatiques - Dossier de déclaration concernant le projet de requalification environnementale de l'autoroute A9 entre les PR98.8 et 100.5 - Bassins versants du Lez et de la Lironde : ce dossier est refusé à ce stade en l'absence de récépissé délivré par la DDTM dans le délai de 2 mois après son dépôt. <p>Le maître d'ouvrage a saisi l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement (Autorité Environnementale) le 22 novembre 2013 ; ceci est stipulé au §1.2 du dossier.</p> <p>Par décision datée du 17 décembre 2013 (cf. annexe 1 du dossier), la DREAL a considéré que le projet n'était pas soumis à étude d'impact (décision annexée au dossier d'enquête publique). Dans sa décision, la DREAL n'a pas considéré le projet comme un élément constitutif d'une opération d'ensemble.</p>
<p>Concernant le contenu du projet, aucun dispositif n'est prévu dans le secteur de Puech Radier alors que l'on relève la présence d'un hôtel</p>	<p>L'hôtel a bien été identifié lors de l'étude acoustique. Les niveaux sonores calculés auxquels il est exposé sont en dessous des seuils réglementaires pris en considération pour la requalification environnementale de l'autoroute A9. Ainsi, aucune protection particulière n'est prévue dans le secteur du Puech Radier.</p>
<p>Les protections phoniques au droit du quartier de la Cèreirède sont plus faibles que celles prévues au nord de l'autoroute</p>	<p>La différence de hauteur entre les écrans Nord et Sud de l'autoroute s'explique par les niveaux sonores plus importants au droit des habitations les plus proches de l'autoroute côté Montpellier : l'écran acoustique projeté en rive Nord doit donc être un peu plus haut que celui prévu en rive Sud pour obtenir une meilleure atténuation du bruit et le ramener sous le</p>

La protection sur le bâti de l'Halt hôtel n'a pas été prévue malgré sa proximité avec l'autoroute.

Un avis défavorable est donné pour le positionnement du bassin de rétention identifié BTC1005. La clôture de cet ouvrage ne manquera pas de contribuer à la formation d'embâcles et d'entraîne à la transparence hydraulique Lez Lironde.

Enfin, aucun bassin n'est prévu entre l'extrémité Ouest du projet et le Lez, ce qui pose le problème du traitement de la pollution sur plus de 3 500m.

seuil réglementaire.

L'Halt hôtel a bien été identifié lors de l'étude acoustique, mais n'a simplement pas été mis en évidence sur les planches cartographiques du dossier en tant que « bâti protégé » car il se situe en dessous des seuils considérés pour la requalification environnementale de l'autoroute A9.

Pour autant, il bénéficiera bien de la protection offerte par l'écran R10S projeté en rive Sud de l'autoroute A9 et de sa bretelle d'entrée au droit de l'échangeur de Montpellier Sud (cf. cartographie des isophones au §4.2.5).

Afin de prévenir le risque d'embâcles lié à la présence de la clôture de ceinture du bassin, il a été proposé à Montpellier Agglomération et à la DDTM la mise en œuvre d'une clôture fusible comme cela se fait et se pratique dans de tels cas par ailleurs.

Le programme initial proposait une protection de la ressource en eau entre l'extrémité Ouest du projet et le Lez.

Les objets présentés à l'enquête sont issus d'une concertation avec les services de l'Etat et des Collectivités locales :

- DREAL Languedoc-Roussillon (service transport)
- DDTM de l'Hérault (service eau et risque)
- Conseil Général de l'Hérault
- Montpellier Agglomération
- Ville de Montpellier

En l'absence de consensus sur la totalité du programme proposé par ASF, seule une partie de celui-ci a été présentée à l'enquête publique.

Pour rappel, le tableau ci-dessous présente l'ensemble des objets proposés par ASF et les raisons pour lesquelles ils ont été retenus ou non retenus.

Bassins	PR	
BTC 1047	104,50	Réalisation prioritaire
BTC 1033	103,35	Pas de solution technique viable pour le déplacement ou mutualisation du bassin (demande Collectivités)
BM 1027	102,70	Pas de solution technique viable pour le déplacement ou mutualisation du bassin (demande Collectivités)
BTC 1019	101,70	Pour conserver la logique de traitement de l'ensemble d'un bassin versant, principe validé par la DDTM, la non réalisation du bassin BTC 1010 entraîne la non-réalisation des bassins BTC 1016, BTC 1017 et BTC 1019
BTC 1017	101,65	Pour conserver la logique de traitement de l'ensemble d'un bassin versant, principe validé par la DDTM, la non réalisation du bassin BTC 1010 entraîne la non-réalisation des bassins BTC 1016, BTC 1017 et BTC 1019

	<p>Dans son courrier, la municipalité de Montpellier se déclare favorable au projet de requalification envisagé par cette DUP. En contrepartie, elle s'oppose à la réalisation du bassin BTC 1005 sur le site prévu dans le dossier. Le projet d'aménagement de la ZAC de Port Marianne créée en 2008 prévoit en effet l'aménagement d'une zone non bâtie permettant de faire la transition avec l'autoroute A9 existante. Cette zone sera affectée à la réalisation d'un parc urbain connecté au réseau de déplacement doux du secteur. Cet équipement technique n'a pas sa place sur une zone d'agrément.</p> <p>De plus, sa position n'apparaît pas opportune sur le plan hydraulique car située sur une zone de transparence hydraulique ce qui n'est pas recommandé en termes d'efficacité. Il faut rajouter à cette argumentation le problème de risque du "volume mort" (eau stagnante) susceptible d'apporter des nuisances.</p>	<p>Pour conserver la logique de traitement de l'ensemble d'un bassin versant, principe validé par la DDTM, la non réalisation du bassin BTC 1010 entraîne la non-réalisation des bassins BTC 1016, BTC 1017 et BTC 1019</p> <p>101,67</p> <p>101,10</p> <p>100,52</p> <p>100,00</p> <p>Réalisation prioritaire</p> <p>Réalisation prioritaire</p> <p>Pas de solution technique viable pour le déplacement du bassin (demande Collectivités)</p>
<p><u>Courrier du maire de Montpellier</u></p>	<p>Dans son courrier, la Ville de Montpellier envisage également dans cette même zone présentée comme « d'agrément », l'aménagement de bretelle autoroutière sur l'emplacement réservé au nom de l'Etat, ce qui remet quelque peu en cause l'argumentaire.</p> <p>Concernant l'implantation du bassin dans la zone de transparence hydraulique</p> <p>Le bassin BTC 1005 présenté à l'enquête est implanté le long de l'autoroute A9 côté Nord en rive gauche du Lez. Cet emplacement correspond au point bas du profil en long de l'autoroute existante avant le franchissement du Lez et a été retenu préférentiellement au terrain situé de l'autre côté de l'A9, côté Sud qui est un terrain privé par ailleurs aménagé et également en zone de transparence hydraulique.</p> <p>Des solutions d'implantation alternatives ont été étudiées :</p> <p>a) Implantation du bassin au même endroit mais accolé au remblai de l'autoroute : ce positionnement permet de limiter l'emprise de l'aménagement dans la zone de transparence Lez-Lironde sans toutefois sans franchir complètement.</p> <p>Cette solution, présentée à la CAM n'a pas obtenu son approbation. La DDTM, informée le 05/09/14 de cette situation alternative et de l'opposition de la CAM, devait se rapprocher des différents acteurs pour trouver « une solution acceptable par tous » ; à notre connaissance, aucune évolution n'a eu lieu sur ce sujet.</p> <p>b) Implantation du bassin BTC 1005, côté Sud de l'autoroute à l'Est du PI 1003 : Le déplacement du bassin à cet endroit présente plusieurs contraintes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Non-traitement d'une partie de l'impluvium initialement considéré : le profil en long de l'autoroute A9 sur le linéaire étant penté d'Est en Ouest, les eaux de ruissellement sur le tronçon autoroutier se dirigeant du PR 100.3 au PR 100.5 (soit à l'Ouest du PI1003) ne pourront pas être reprises en direction, opposée, du bassin. Ramenner ces eaux en direction du bassin supposerait en effet de contrepointer les collecteurs pluviaux depuis le Lez jusqu'au bassin. Cela impliquerait l'approfondissement du réseau d'assainissement et, au niveau du franchissement du PI1003 par les collecteurs, ceux-ci seraient implantés trop bas par rapport au tablier du pont et engageraient la hauteur libre sous l'ouvrage (avenue Raymond Dugrand et ligne 3 du tramway), ce qui n'est pas acceptable. 2. Les contraintes altimétriques (présence de réseau de gaz longeant l'autoroute A9 côté Sud et recherche d'un rejet gravitaire dans la Lironde) impliqueraient l'aménagement du bassin en déblai/remblai. Or, le site d'implantation envisagé est inondable par une crue centennale du Lez et de la Lironde ; la création de remblai dans cette zone induirait par conséquent des modifications des conditions d'expansion des crues et nécessiterait la création de volumes de compensation. L'avis de la DDTM devrait être sollicité sur ce sujet, dans le cadre d'une procédure de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau, et une étude hydraulique serait à mener pour la définition de la compensation hydraulique à apporter. Cette solution engendrerait, outre des travaux plus importants des acquisitions foncières supplémentaires, dans ce secteur déjà concerné par les mesures compensatoires nécessitées par les projets DDA9 et CNM, mesures compensatoires pratiquement impossibles à mettre en œuvre. 	<p>101,67</p> <p>101,10</p> <p>100,52</p> <p>100,00</p> <p>Réalisation prioritaire</p> <p>Réalisation prioritaire</p> <p>Pas de solution technique viable pour le déplacement du bassin (demande Collectivités)</p>
		<p>→ Ce positionnement envisagé pour le bassin signifie par conséquent un traitement partiel de l'impluvium et un impact sur l'expansion des crues sur le secteur. Cette solution alternative n'est par conséquent que moyennement satisfaisante. Elle n'a pas obtenu l'approbation de la DDTM à qui elle a été soumise.</p>

Courrier du maire de
Montpellier

Le site présenté à l'enquête présente l'avantage de pouvoir gérer les eaux du tronçon de l'A9 allant jusqu'au Lez tout en limitant les incidences sur la zone inondable : le bassin a en effet été calé au niveau du terrain naturel afin de ne pas créer de remblais dans la zone inondable. Il a été proposé également la mise en œuvre de clôtures fusibles pour prévenir le risque d'embâcles.

Concernant l'efficacité du bassin en liaison avec son positionnement dans la zone de transparence hydraulique

Le bassin BIC1005 est prévu pour le traitement de la pollution chronique des eaux de ruissellement de l'A9 ainsi que pour le confinement d'une éventuelle pollution accidentelle. L'ouvrage est dimensionné pour gérer un événement pluvieux d'occurrence 2 ans.

Le site d'implantation est inondable par une crue centennale du Lez et de la Lironde mais pas en cas de crue décennale. Le bassin sera donc submergé de façon occasionnelle, pour des événements d'occurrence supérieure à son occurrence de fonctionnement optimal.

L'efficacité de l'ouvrage n'est par conséquent pas remise en cause par son positionnement.

Enfin, concernant le problème de risque du « volume mort » (eau stagnante) susceptible d'apporter des nuisances

La mise en œuvre du volume mort est indispensable au bon fonctionnement du bassin. En effet ce volume mort garantit au bassin :

- de l'inertie afin de diminuer la vitesse de propagation d'un polluant,
- le maintien en eau de la cloison siphonnée qui empêchera l'évacuation d'un polluant non miscible et moins dense que l'eau,
- le piégeage systématique d'un polluant non miscible et plus dense que l'eau,
- l'abatement des pollutions chroniques liées aux matières en suspension,
- la dilution de la pollution saisonnière.

Pour rappel, l'objectif du bassin est le traitement des pollutions chroniques et accidentelles.

Des mesures de surveillance et d'entretien du bassin sont prévues par ASF afin d'assurer son bon fonctionnement.

Il s'agit d'un emplacement réservé au bénéfice de l'Etat dont l'intitulé est « Collecteurs d'autoroute A9 ». Le bassin ne s'inscrit pas sur un emplacement réservé de la Ville de Montpellier.

Par ailleurs, l'aménagement d'une bretelle autoroutière aménagée à cet endroit se confronterait aux mêmes problématiques que celles exposées dans le courrier de la Ville, avec en sus la problématique de remblais en zone d'expansion de crues, indépendamment de la démonstration de faisabilité d'un tel ouvrage.

En conclusion la non réalisation de ce bassin en ce lieu voir d'une solution dégradée empêchera définitivement l'objectif de requalification environnemental et ASF dans ces circonstances ne peut que maintenir sa proposition au regard des objectifs de l'Etat.

Autres observations relevées sur le registre

Les critiques formulées qui n'entrent pas dans le périmètre de l'enquête ou les remarques relatives à la politique générale d'aménagement, n'appellent pas de réponse de votre part.

Je vous invite cependant à me faire part des éléments de réponse complémentaires aux observations et remarques formulées qui pourraient apporter un intérêt à cette enquête et à l'argumentation des conclusions.

Nous n'avons pas de précisions complémentaires à apporter si ce n'est que l'éventuelle prise en compte des observations formulées contre la réalisation des bassins destinés à la protection du bassin versant Lez Lironde mettra en péril définitif l'objectif de requalification environnemental sur le volet eau au droit du linéaire d'autoroute concerné.

Il appartiendra donc à monsieur le Préfet de décider de l'intérêt général de cette partie de l'opération au regard des intérêts qui se sont manifestés contre le projet proposé lors de l'enquête.

CERTIFICAT DE PUBLICATION ET AFFICHAGE

URBANISME

n°EP33

MAIRIE DE LATTES

Le Maire de la commune de Lattes,

Certifie avoir fait procéder, à l'affichage de

- l'arrêté n°2014-I-1636 portant ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la cessibilité concernant le projet d'ASF relatif à la requalification de l'Autoroute A9, sur les communes de Lattes et Montpellier ;
- l'avis d'ouverture d'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la cessibilité concernant le projet d'ASF relatif à la requalification de l'Autoroute A9, sur les communes de Lattes et Montpellier ;

Du 7 Octobre 2014 au 21 novembre 2014 Inclus.

A Lattes, le 7 octobre 2014

**Pour le Maire,
Francis ANDREU
1^{er} Adjoint**



Département Urbanisme
et Aménagement
Direction Aménagement
Programmation
Service Déplacements-
Observatoire

Mairie de Montpellier
1 Place Georges Frêche
34267 Montpellier Cedex 2
Tramway T1 et T3 : Moularès (Hôtel de Ville)
Tramway T4 : G. Frêche - Hôtel de Ville

Réf. : 049ybag14
Affaire suivie par : Y. Boukriss
Yoni.BOUKRIS@ville-montpellier.fr
Tél : 04.34.88.76.17



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Montpellier

Monsieur le Maire de la Ville de Montpellier certifie qu’a été affiché, du mercredi 8 octobre 2014 au jeudi 20 novembre 2014 inclus, sur le panneau d’affichage officiel de la mairie situé à l’extérieur de l’hôtel de Ville, l’avis d’enquête publique unique, préalable à la déclaration d’utilité publique et à la cessibilité, concernant le projet d’A.S.F. relatif à la requalification de l’autoroute A9 sur les communes de Lattes et de Montpellier.

Montpellier, le 21 novembre 2014

**La Directrice de l’Aménagement
et de la Programmation**



Sylvie MAHOT

SCP MOUTON Jean-Christophe – LE FLOCH Thierry
Huissiers de Justice Associés
15 Passage Lonjon
34960 MONTPELLIER CEDEX 2
aml-huissiers-montpellier.com

PROCES VERBAL DE CONSTAT



EXPEDITION

PROCES VERBAL DE CONSTAT

L'AN DEUX MILLE QUATORZE

ET LE NEUF OCTOBRE de 09h45 à 12h00

A LA REQUETE DE :

Société Anonyme ASF - **AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE**
DIRECTION D'OPERATIONS DE MONTPELLIER, dont le siège social est
situé SERVICE FONCIER, MAS DES CAVALIERS II - 471 RUE NUNGESSER
à MAUGUIO CEDEX (34137), agissant poursuites et diligences de son
représentant légal, domicilié en cette qualité audit siège social.

Laquelle m'a exposé :

- *Que la société BATIFINI – Zac Saint Antoine 120 rue de la Garriguette 34130 SAINT AUNES doit en ma présence procéder à l'implantation de **8 panneaux** « D'AVIS D'OUVERTURE D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET A LA CESSIBILITE » relatifs au projet de requalification de l'autoroute A9.*
- *Qu'elle me demande de venir constater sur place la régularité des implantations réalisées sur les communes concernées.*

Déférant à cette réquisition :

Je, Jean-Christophe MOUTON Huissier de Justice associé, membre de la SCP MOUTON Jean-Christophe - LE FLOCH Thierry, à la résidence de 34960 MONTPELLIER, et y demeurant 15 Passage Lonjon soussigné,

Me suis déplacé :

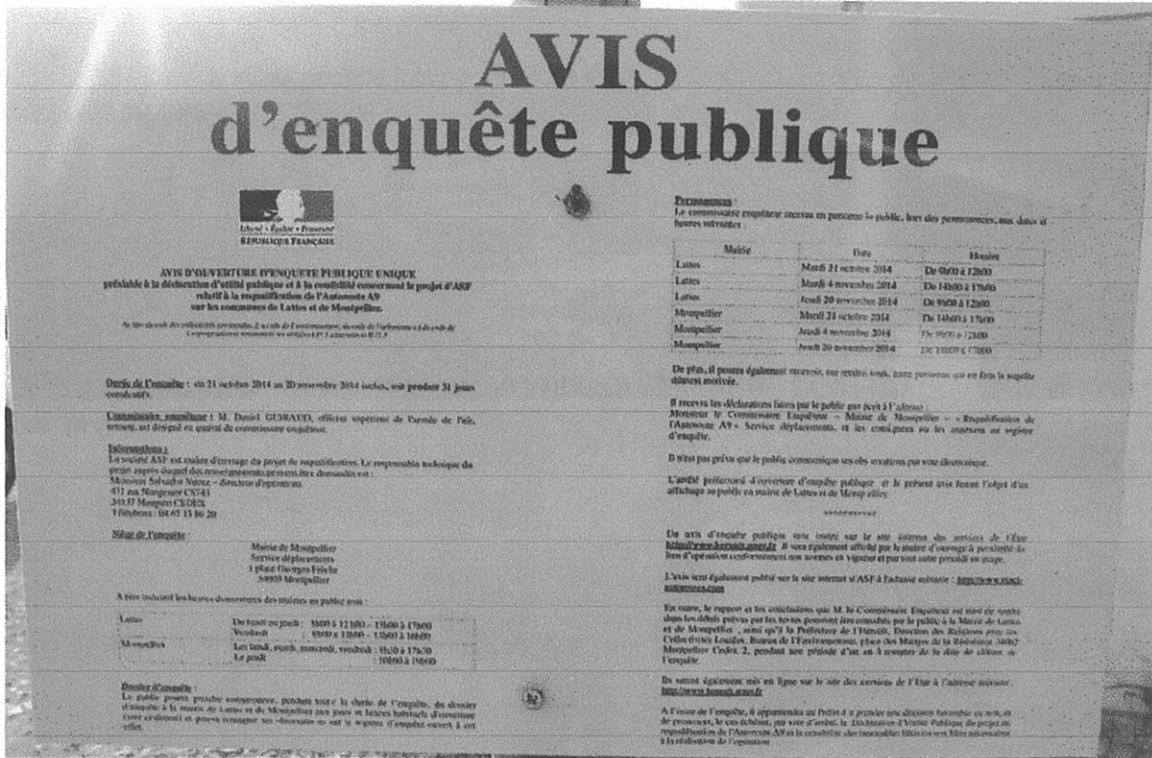
Me suis transporté sur les zones ci-dessous indiquées où j'ai procédé, en présence d'un employé de la société BATIFINI, aux constatations suivantes :

Chaque site visité bénéficie de l'implantation d'un panneau plastifié fichés au sol par emploi d'un piquet bois.

Tous les panneaux sont intitulés « AVIS D'OUVERTURE D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET A LA CESSIBILITE » et demeurent parfaitement visibles et lisibles depuis la voie publique.

Sur fond jaune, le panneau communique toutes les informations utiles à savoir :

- La durée de l'enquête publique : 21 octobre 2014 au 20 novembre 2014 inclus
- L'identité du commissaire enquêteur
- Les informations relatives au siège social des ASF avec téléphone
- L'adresse du siège de l'enquête
- Les heures d'ouverture des mairies au public (LATTES et MONTPELLIER)
- Les informations relatives au dossier d'enquête avec les permanences des mairies de LATTES et MONTPELLIER
- Les informations de communications du rapport



Photographie du panneau implanté sur les 8 sites visités

COMMUNE DE MONTPELLIER photos n°1 à 4

- 1- 1290 rue du Mas rouge à proximité du transformateur EDF
- 2- Bas-côté gauche dans la rue du Mas Rouge avant le pont
- 3- Coordonnées géographiques 43.35.43.69 N, 3.54 17 10 E ; Avenue de la Mer – Raymond Dugrand (Départementale 21)
- 4- Coordonnées géographiques 43.35.39.97 N, 3.54.19.65 E ; Avenue de la Mer – Raymond Dugrand (Départementale 21) à proximité de l'ouvrage autoroutier

COMMUNE DE LATTES photos n°5 à 8

-5- Coordonnées géographiques 43.35.13.69 N, 3.53.41.56 E ; angle du chemin de St Hubert et du chemin de la 1^{ère} écluse

-6- Coordonnées géographiques 43.35.09.73 N, 3.53.45.41 E ; chemin de Saint Hubert (proximité Hôtels)

-7- Coordonnées géographiques 43.35.00.46 N, 3.53.14.24 E ; Rue de Montels l'Eglise (Home Box)

-8- Coordonnées géographiques 43.34.53.92 N, 3.053.06.11 E ; Rue de Montels l'Eglise (bas-côté droit du sens de circulation)

De tout ce qui précède, j'ai dressé le présent **PROCES VERBAL DE CONSTAT** pour servir et valoir ce que de droit.

