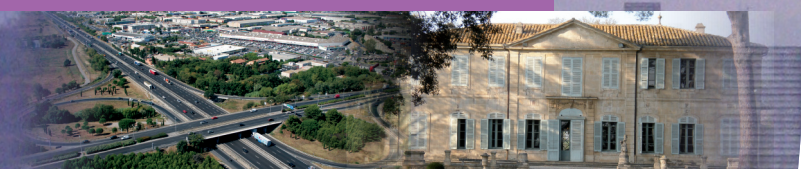


DÉPLACEMENT DE L'AUTOROUTE A9 À MONTPELLIER

Bilan de la concertation publique
menée du 15 juin au 15 juillet 2011



LE CADRE DE LA CONCERTATION

1	OBJET DE LA CONCERTATION	7
1.1	Le projet présenté à la concertation	7
1.1.1	Le système de déplacement du Grand Montpellier	7
1.1.2	Les caractéristiques générales du projet	8
1.1.3	Les 3 principaux objectifs du projet	11
1.1.4	Les acteurs du projet	11
1.1.5	Le calendrier prévisionnel du projet	11
1.2	L'aire géographique de la concertation	12
2	LE DISPOSITIF DE CONCERTATION	12
2.1	La phase de préparation et de définition des modalités	13
2.1.1	Les réunions de pré-concertation	13
2.1.2	Les Comités Techniques avec les collectivités locales	13
2.1.3	Les réunions avec le garant de la concertation	13
2.2	La phase de concertation du 15 juin au 15 juillet 2011	13
2.2.1	Le dispositif d'information du public	13
2.2.2	Le dispositif de participation du public	16
2.2.3	La consultation des acteurs du territoire	17
3	LES RÉSULTATS CHIFFRÉS DE LA CONCERTATION	18
3.1	Les réunions publiques	18
3.1.1	La réunion publique de Mauguio	18
3.1.2	La réunion publique de Saint-Jean-de-Védas	18
3.1.3	La réunion publique de Vendargues	18
3.1.4	La réunion publique de Montpellier	18
3.2	Les expressions écrites	19
3.2.1	Les registres	19
3.2.2	Les retours de la consultation des acteurs du territoire	19
3.3	Le site internet du projet	20
3.3.1	Les visiteurs du site	20
3.3.2	Les avis et commentaires sur les forums de discussion	20
3.3.3	Les contributions et messages reçus par internet	20
3.3.4	Les questions reçues	20
3.3.5	La participation et les résultats de l'enquête usagers	20
3.4	Les retombées média	22
3.4.1	Presse écrite	22
3.4.2	Radio/TV	23
3.5	Le coût de la concertation	23

LES OBSERVATIONS RECUEILLIES

4	LES PRISES DE POSITION DES ACTEURS	24
4.1	Un engagement commun des 4 collectivités du territoire	24
4.2	La position de C. Bourquin, Président du Conseil régional du Languedoc-Roussillon	25
4.2.1	L'intervention de Jean-Claude Gayssot, Vice Président du Conseil régional	25
4.3	La position de J-P. Moure, Président de l'Agglomération de Montpellier	26
4.4	La position des 4 maires accueillant les concertations publiques	26
4.5	La position des parlementaires	27
4.6	La position des conseillers généraux	27
4.7	Les propositions alternatives	28
4.7.1	Proposition alternative de Cyril Meunier - Maire de Lattes	28
4.7.2	Proposition alternative d'Europe Ecologie les Verts	28
4.8	Autres positions	28
4.8.1	M. Robert Lecou, Député de l'Hérault	28
4.8.2	M. Jean-Luc Meissonnier, Maire de Baillargues	28
4.9	La position des acteurs socio-économiques, associatifs	30

5	SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	34
5.1	Analyse géographique	34
	Analyse thématique	34
6	LES THÉMATIQUES GÉNÉRALES	36
6.1	La concertation	36
6.1.1	Le cadre de la concertation	36
6.1.2	Le déroulement de la concertation	36
6.2	La sécurité et la saturation	36
6.2.1	Le risque d'accidents	36
6.2.2	La saturation	36
6.2.3	La séparation des trafics	37
6.2.4	La régulation de vitesse	37
6.2.5	Le trafic poids lourds	37
6.2.6	Les échangeurs	37
	- Le réaménagement des échangeurs existants	
	- La création de nouveaux échangeurs	
6.2.7	Le report modal sur le fret	38
6.2.8	L'évolution du trafic routier à terme	38
6.3	Les modalités de réalisation du projet	39
6.3.1	L'urgence du projet	39
6.3.2	La compatibilité avec la DUP (tracé court / tracé long)	39
6.3.3	Le coût du projet	39
6.3.4	Les effets sur l'activité économique	40
6.4	Les caractéristiques du projet de déplacement	40
6.4.1	La section déplacée	40
6.4.2	La section aménagée sur place aux extrémités Est et Ouest de la section déplacée	40
6.4.3	Les raccordements	40
6.4.4	Les profils en travers	40
6.4.5	La requalification environnementale	40
6.4.6	Les impacts environnementaux	40
6.4.7	Les autres sujets	41
6.5	Les solutions alternatives	41
6.5.1	Le tracé Nord	42
6.5.2	La rocade Sud	42
6.5.3	L'aménagement sur place	42
6.6	Les problématiques de déplacement du grand Montpellier	42
6.6.1	La transformation de l'autoroute actuelle en contournement urbain	42
6.6.2	Le bouclage du contournement	42
6.6.3	Les voies locales pénétrantes	42
6.6.4	Les transports collectifs	42
7	LES PRÉOCCUPATIONS SECTORIELLES	43
7.1	Le petit péage de Saint-Jean-de-Védas	43
7.2	Les barrières de péage de Saint-Jean-de-Védas et de Gallargues	43
7.3	La RN 113	43
7.4	Le prolongement vers Gallargues	43
7.5	Le quartier du Mas Rouge / Boirargues	43

ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES

8	LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	44
8.1	Premiers enseignements	44
8.2	La position de la population et des acteurs du territoire	46
8.3	Des préoccupations locales à prendre en compte	46
8.4	Des mesures immédiates	46
8.5	Les perspectives à donner au projet	46

PRÉAMBULE

Introduction

Cette étape de concertation sur le déplacement de l'autoroute A9 fait suite à la décision ministérielle prise le 11 juin 2010, visant à l'étude d'une version plus réduite du déplacement de l'A9, sur 11 km, ouvrant ainsi la phase de finalisation de ce projet décisif. En conformité avec la législation existante, la Commission Nationale de Débat Public, a été saisie et s'est prononcée en mars 2011 en faveur de l'ouverture d'une concertation sur ce projet de déplacement, en considérant que l'opportunité de la séparation des trafics avait été déjà largement débattue. Cette concertation a permis d'aborder, par le dialogue, les caractéristiques de cet aménagement autoroutier et son raccordement à l'autoroute actuelle. Cette dernière devant faire l'objet d'une requalification environnementale dans le cadre de la réalisation du déplacement et d'une transformation en contournement urbain.

LE CADRE DE LA CONCERTATION



OBJET DE LA CONCERTATION

1.1 Le projet présenté à la concertation

1.

Montpellier, capitale régionale du Languedoc-Roussillon et chef lieu de l'Hérault, est une agglomération dynamique placée à la charnière de grands couloirs d'échanges nationaux et européens, dans un espace géographique contraint. Face à l'augmentation et à la diversité des flux de trafic : transit, local, ou estival, et à l'importante expansion démographique connue par la région, la saturation et l'insécurité routières sont au coeur d'une problématique complexe de déplacements et de mobilité dans un territoire aux forts enjeux environnementaux. Le projet présenté à la concertation s'inscrit dans une perspective de développement durable de ce territoire.

1.1.1 Le système de déplacement du Grand Montpellier

Le projet de déplacement de l'autoroute A9 à Montpellier s'inscrit dans le cadre du **Plan multimodal des déplacements du Grand Montpellier**.

Ce Plan est porté par la Région Languedoc-Roussillon, le Département de l'Hérault, l'Agglomération et la Ville de Montpellier. Il organise les déplacements tous modes confondus pour les années à venir :

- Dans un premier temps, il s'agit d'investir massivement en faveur du rail : les collectivités territoriales se sont engagées aux côtés de l'Europe, de l'État et de RFF pour construire le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier.

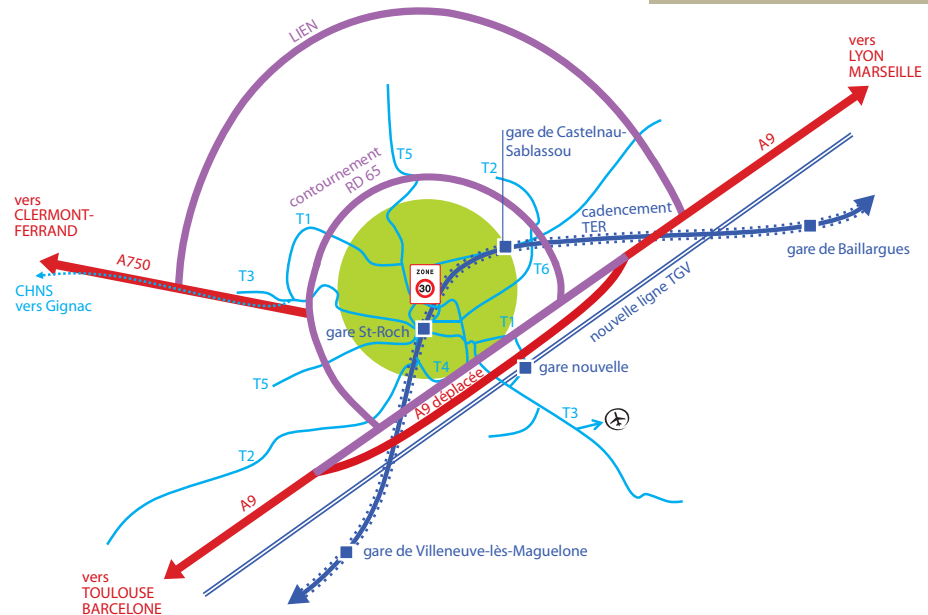
À l'horizon 2017, Montpellier et sa nouvelle gare TGV seront à moins de 3 heures de Paris et à moins de 2 heures de Barcelone. Sur la ligne actuelle, déchargée d'une partie de son trafic entre Sète, Montpellier et Nîmes, on pourra faire circuler un TER toutes les 20 minutes en heure de pointe.

La gare St-Roch (chantier qui a démarré cet été) sera reconfigurée et raccordée aux 4 lignes de tramway. Deux nouvelles gares seront créées à Baillargues puis à Castelnau-Sablassou, avant la modernisation de celle de Villeneuve-lès-Maguelone.

- L'autoroute A9 déplacée permet de boucler le contournement routier. Les trafics de transit ne circulant plus sur l'autoroute actuelle, celle-ci sera transformée en contournement urbain et principalement dédiée aux trafics locaux. Le bouclage des contournements routiers aujourd'hui incomplets sera enfin possible avec le contournement Ouest et le contournement Est. Ce contournement continu permettra d'éloigner la circulation du tissu urbain. Il desservira toutes les portes de l'agglomération où, à terme, des parkings relais inciteront à prendre le tramway.

- L'élan donné au transport public pourra alors être amplifié. La 4ème ligne de tramway permettra de boucler les 3 premières lignes autour du grand centre-ville en créant un réseau de transport urbain unique en régions. Au total, ce système multimodal de déplacement devrait augmenter de 25% la fréquentation des transports publics. Il devrait réduire de 10% la part de la voiture dans les déplacements quotidiens et de 23% les émissions de gaz à effet de serre.

SCHÉMA DU SYSTÈME MULTIMODAL DE DÉPLACEMENT À TERME



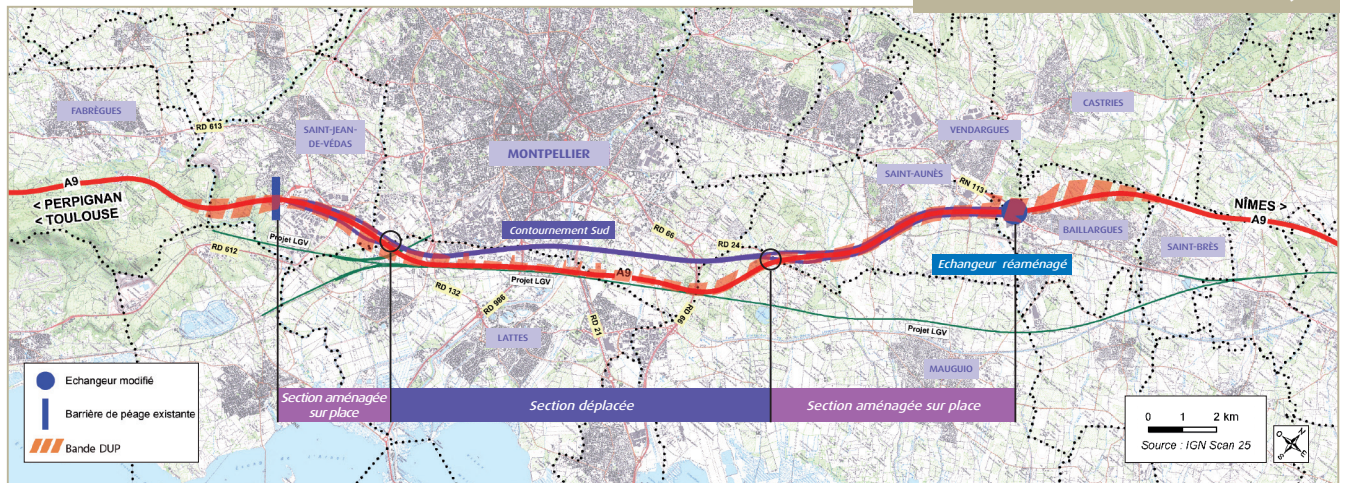
1.1.2 Les caractéristiques générales du projet

Aujourd'hui, tous les déplacements qui convergent ou transitent par Montpellier se retrouvent sur l'A9 :

- Aux heures de pointes, des bouchons se forment sur les bretelles de sortie et refluent sur l'autoroute. Les voitures s'accumulent sur la bande d'arrêt d'urgence, alors qu'une file continue de poids lourds en transit circule sur les voies adjacentes. Les risques d'accident sont importants.

- En période estivale et de vacances, les trois voies de l'autoroute sont proches de la saturation; la circulation se fait souvent en accordéon; le moindre obstacle dû à un accident, une panne de véhicule ou tout autre événement se traduit par des bouchons.
- La section de Montpellier Est/Saint-Jean-de-Védas est de loin la plus accidentogène avec 618 accidents cumulés entre 2005 et 2010.

PROJET PROPOSÉ DANS LA BANDE DÉCLARÉE D'UTILITÉ PUBLIQUE



La concertation a porté sur les caractéristiques du projet de déplacement court :

- aménagements de séparation des trafics : nombre de voies et raccordements entre Montpellier Est et St-Jean-de-Védas;
- traitement en aménagement sur place : nombre de voies entre Montpellier Est et Vendargues;
- requalification environnementale de l'autoroute existante, en cohérence avec la future transformation en contournement urbain.

L'autoroute est déplacée sur la zone centrale de l'agglomération, sur environ 11 km, et vient se jumeler avec la future ligne à grande vitesse.

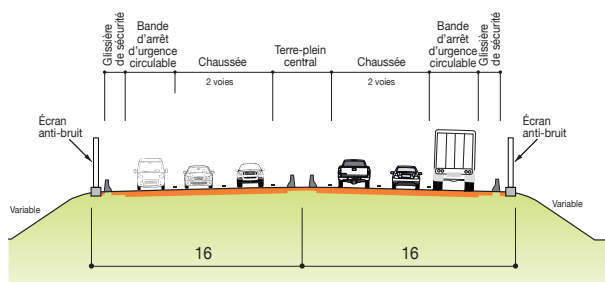
Entre l'échangeur de Montpellier-Est et celui de Vendargues (lui même réaménagé), soit sur environ 6 km, un aménagement sur place est envisagé de part et d'autre de l'autoroute existante.

Une requalification environnementale de l'autoroute existante entre Saint-Jean-de-Védas et Saint-Brès, soit sur environ 23 km, fait également partie de l'opération.

Les principales caractéristiques du déplacement ont été présentées à la concertation en fonction de différents critères : les impacts fonciers et environnementaux, la sécurité des usagers, les conditions de circulation et de fonctionnement, les coûts d'investissement et d'exploitation des différentes solutions envisagées...

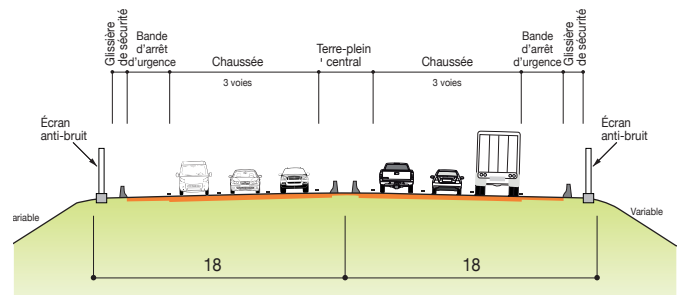
Combien de voies sur la future autoroute ?

Sur la section déplacée entre St-Jean-de-Védas et l'échangeur Montpellier-Est (Zénith)



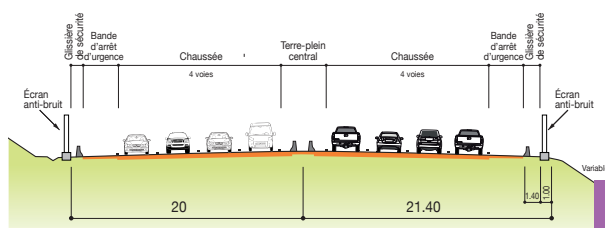
2x2 voies avec Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) circulaire temporairement : on utilise l'ensemble de la largeur de l'autoroute au moment des pointes de trafic, y compris la BAU usuellement réservée aux arrêts d'urgence et de sécurité.

OU

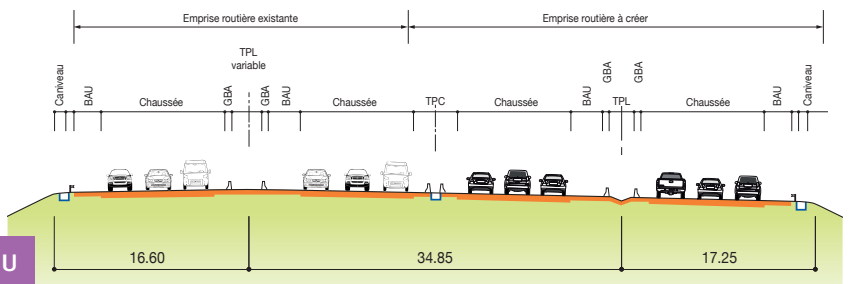


2x3 voies avec Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) permanente : on confère un profil en travers homogène, sur la section autoroutière déplacée, identique à l'autoroute actuelle, en maintenant la Bande d'Arrêt d'Urgence.

Sur la section aménagée sur place aux extrémités Est et Ouest de la section déplacée



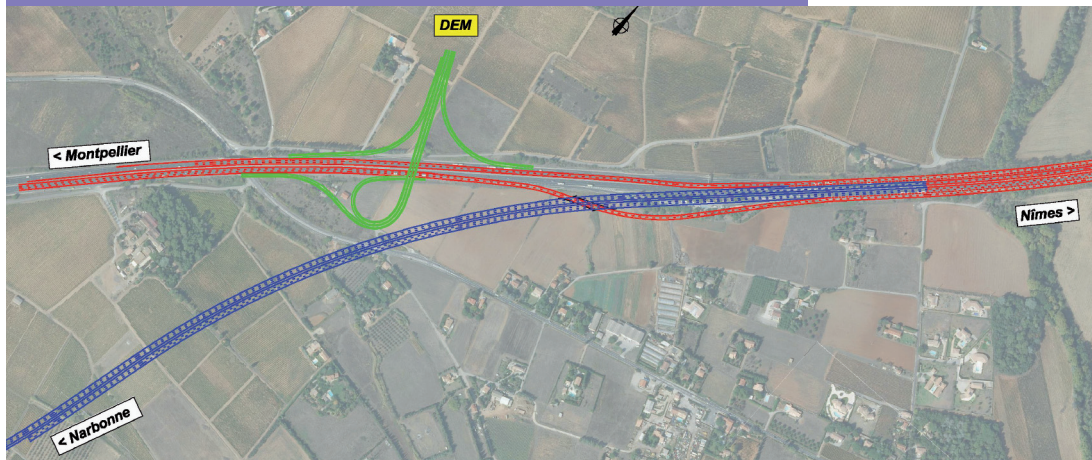
2x4 voies avec Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) : on ajoute une voie supplémentaire de part et d'autre de l'autoroute actuelle entre l'échangeur de Montpellier-Est et celui de Vendargues réaménagé.



4x3 voies avec Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) : on double la capacité de l'autoroute actuelle. Les voies centrales sont dédiées au trafic de transit et les voies latérales au trafic local.

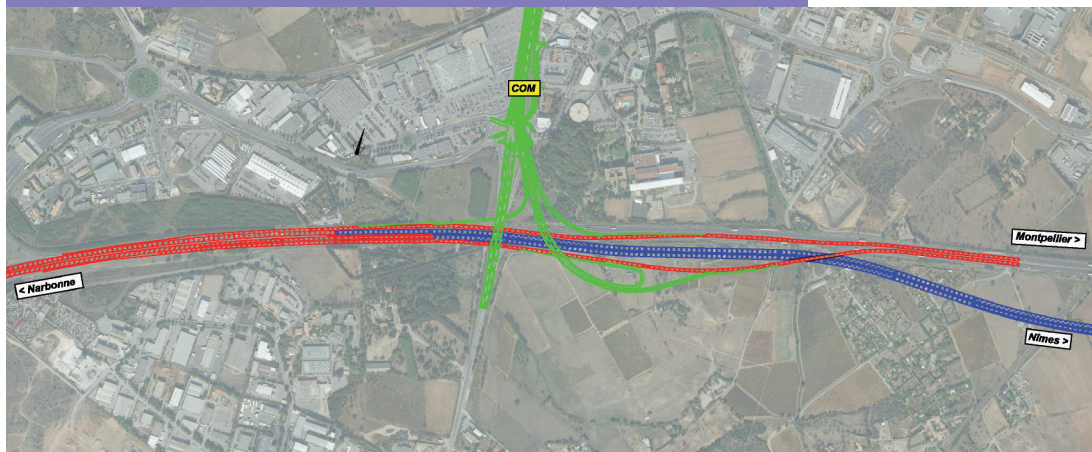
Comment raccorder la future A9 au contournement urbain ?

Le nœud Est de raccordement à Saint-Aunès



Le choix du raccordement direct privilégie la continuité A9 – contournement urbain Sud. Les contournements Est et Ouest se raccordent par des bretelles entrée/sortie dans la bande déclarée d'utilité publique (DUP).

Le nœud Ouest de raccordement à Saint-jean-de-Védas



Mettre l'autoroute à l'heure du Grenelle de l'Environnement.

Le projet de déplacement proposé donne l'occasion de rendre cette opération cohérente avec les orientations du Grenelle de l'Environnement :

- Réduction du nombre de voies de l'échangeur de Montpellier Est jusqu'à Vendargues;
- Le passage à 2x4 voies au lieu des 4x3 voies dans le projet de 2007 représenterait une économie d'espace consommé de près de 70 hectares;
- Jumelage étroit avec la LGV de contournement de Nîmes et Montpellier;

Les aménageurs autoroutier et ferroviaire chercheront à rapprocher le mieux possible les deux plateformes;

- Haut niveau de protection acoustique : entre Fabrègues et Saint-Brès, il est prévu de réduire sur 23 km l'ensemble des nuisances sonores.

Le traitement se traduira par la mise en place de murs anti-bruit ou de merlons de terre paysagers construits en bordure des voies, lorsque cela sera nécessaire et pourront être complétés dans certains secteurs par des isolations acoustiques de façade.



1.1.3 Les 3 principaux objectifs du projet

● Améliorer la sécurité de la circulation en séparant le trafic local du trafic national et international

L'A9 à Montpellier cumule les facteurs de risque d'accident : multiplicité des entrées/sorties, circulation très dense avec un fort taux de poids lourds et des comportements de conduite antagonistes, de type « vitesse constante, vigilance amoindrie » pour le trafic national et international et de type « accélération/freinage, changement de file » pour le trafic local.

● Participer au plan multimodal de déplacement porté par la Région, le Département, l'Agglomération et la Ville de Montpellier

Contrairement à la plupart des agglomérations comparables, Montpellier ne dispose pas de contournement routier.

L'A9 concentre les trafics locaux, nationaux et internationaux tous trois en progression ; les voiries urbaines dans et autour de Montpellier reçoivent des trafics de transit alors qu'elles ne sont pas faites pour les accueillir ; la Liaison Intercantonale d'Évitement Nord (LIEN) et la Route Départementale 65 ne peuvent pas jouer leur rôle de contournement faute de pouvoir se brancher sur un contournement au Sud de l'agglomération.

Le système global des déplacements permettra le déploiement d'un véritable réseau de tramway avec à terme 6 lignes interconnectées entre elles et avec les gares TER et TGV et desservant près de 80 % de la population. La construction de ce réseau de tramway contribue fortement à la reconquête de l'espace urbain au profit des modes de transport non polluants.

Il permet d'utiliser la voiture autrement avec la mise en place de parkings relais systématisés aux portes du contournement afin d'encourager le report vers le tramway.

Ce système global constitue le cœur d'un réseau de transport en commun départemental inter-urbain directement connecté aux extrémités de ce réseau de tramway.

● Améliorer les conditions de circulation dans le Grand Montpellier

La congestion est due à la convergence de deux grands trafics au droit de Montpellier : le trafic national et international (en transit Nord-Sud et méditerranéen) et le trafic local entre les villes languedociennes (sur le secteur Nîmes Sète en particulier).

Avec 100 000 véhicules par jour en moyenne annuelle, la section la plus chargée se situe à Montpellier. Le volume des bouchons a doublé entre 2005 et 2010.

1.1.4 Les acteurs du projet

L'État, représenté par la **DREAL** (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), est le maître d'ouvrage du projet. Dans le cadre d'une concession, l'État délègue la maîtrise d'ouvrage de son infrastructure à un tiers pour la phase de réalisation.

Celui-ci, appelé concessionnaire, réalise l'infrastructure, la finance, puis l'entretient et l'exploite. En contrepartie, le concessionnaire est autorisé à percevoir des péages sur l'autoroute qui lui permettent de couvrir ses dépenses de conception, de construction, d'exploitation et de financement. Le recours à la concession permet notamment de réaliser une infrastructure dans un délai court en anticipant la participation financière des usagers.

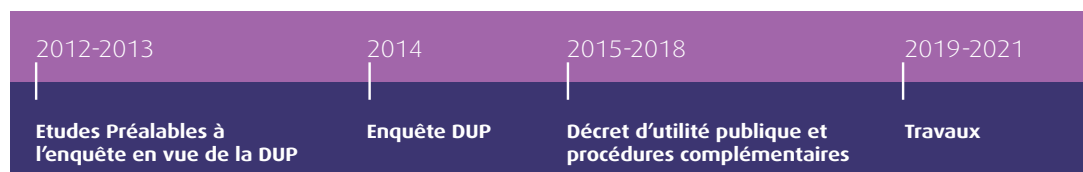
L'A9 est une autoroute concédée à **ASF**.

Créé en 1957, le réseau ASF (Autoroutes du Sud de la France) est le 1^{er} réseau autoroutier à péage en France : 2 714 km, qui représentent 1/3 du réseau autoroutier français concédé. ASF est aujourd'hui une société de **VINCI Autoroutes**, premier opérateur autoroutier en Europe avec 4 300 km d'autoroutes en service.

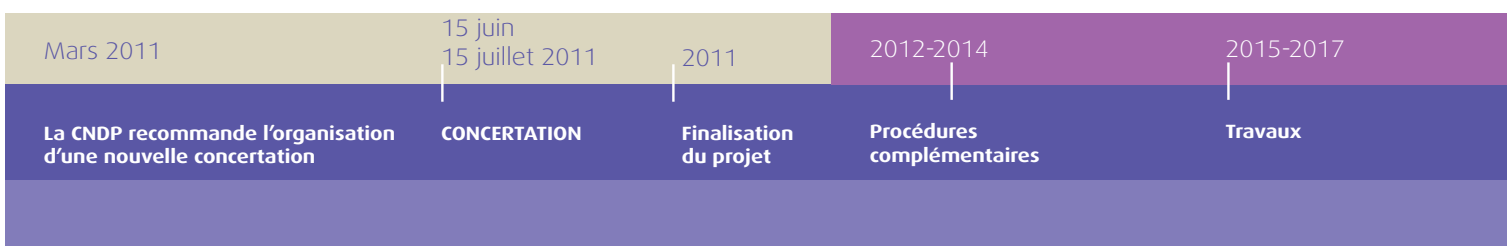
Les 4 réseaux de VINCI Autoroutes – ASF, Cofiroute, Escota et Arcour – couvrent la moitié Sud et l'Ouest de la France, soit plus de la moitié du réseau concédé national.

1.1.5 Le calendrier prévisionnel du projet

EN CAS DE NOUVELLE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE



SANS NOUVELLE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE



1.2 L'aire géographique de la concertation

La concertation a été lancée à l'échelle de l'aire urbaine montpelliéraine, dans les communes situées à proximité du tracé de l'autoroute A9, et plus précisément à :

- Saint-Jean-de-Védas
- Montpellier
- Lattes
- Saint-Aunès
- Mauguio
- Vendargues
- Baillargues

Saint-Jean-de-Védas



Montpellier



Saint-Aunès



Lattes



Mauguio



Vendargues



Baillargues



2. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

Un dispositif ambitieux de concertation a été mis en place afin de maintenir un fil continu de dialogue et d'information, d'enrichir le projet, de faciliter son acceptation et sa compréhension. La DREAL a mis en place des moyens diversifiés d'information et de consultation du grand public afin de multiplier les occasions de prises de position.

2.1. La phase de préparation et de définition des modalités

2.1.1 Les réunions de pré-concertation

Le maître d'ouvrage a rencontré les principaux acteurs clés du territoire concernés par le projet de déplacement de l'autoroute A9, pour à la fois leur présenter les modalités et le dispositif de concertation mais aussi recueillir leurs avis sur le sujet.

- **23 mai 2011** : Rencontre avec Mme Bruguière, Maire de Saint-Aunès et sénatrice de l'Hérault.
- **24 mai 2011** : Rencontre avec M. Dudieuzières, Maire de Vendargues.
- **25 mai 2011** : Rencontre avec M. Meunier, Maire de Lattes.
- **30 mai 2011** : Rencontre avec Mme Isabelle Guiraud et son adjoint M. Lenthéric, Maire de St-Jean-de-Védas.
- **31 mai 2011** : Rencontre avec Europe Écologie les Verts - MM Reynaud et Dupraz.
- **7 juin 2011** : Rencontre avec M. Messonnier, Maire de Baillargues.
- **8 juin 2011** : Rencontre avec M. Bourrel, Maire de Mauguio.
- **10 juin 2011** : Rencontre avec M. Fleurance, 1^{er} Adjoint au Maire de Montpellier.

2.1.2 Les Comités Techniques avec les collectivités locales

Les comités techniques étaient composés au minimum d'un représentant de :

La Ville de Montpellier, de l'Agglomération de Montpellier, du Conseil Général de l'Hérault, de la Région Languedoc-Roussillon, de la DREAL et du cabinet KFH en charge de la communication et de l'organisation de la concertation.

Ces comités techniques se sont réunis à 6 reprises. Elles ont eu pour objectif principal de définir de façon précise les modalités de la concertation (déroulé des réunions, prises de parole, dispositif de communication, animation du plan multimodal de déplacement du Grand Montpellier,...) mais aussi de travailler sur le contenu rédactionnel et iconographique du dossier de concertation de 120 pages et de sa synthèse grand public. Les collectivités ont remercié le maître d'ouvrage pour la qualité des échanges et de l'écoute dont il a fait part.

Dates des COTECH

- 13 avril 2011
- 5 mai 2011
- 11 mai 2011
- 23 mai 2011
- 31 mai 2011
- 17 juin 2011

2.1.3 Les réunions avec le garant de la concertation

Ces réunions ont eu pour objet de :

- définir le cadre, les modalités de la concertation;
- présenter le dispositif de communication mis en place par le maître d'ouvrage;
- s'accorder entre le maître d'ouvrage et le garant sur les objectifs de la concertation et les principales caractéristiques du projet à soumettre au débat;
- définir le rôle du garant;
- faire des points d'avancement sur la réalisation des différents outils de communication (site internet, dossier de concertation, synthèse grand public, ...);
- faire un état des rencontres avec les acteurs locaux.

Dates des réunions avec le garant Philippe Marzolf

- 1 avril 2011
- 20 avril 2011
- 10 mai 2011
- 24 mai 2011

2.2. La phase de concertation du 15 juin au 15 juillet 2011

2.2.1 Le dispositif d'information du public

Le dossier de concertation et sa synthèse

500 dossiers du projet ont été diffusés le 15 juin auprès des acteurs principaux, collectivités, administrations, chambres consulaires. Ils ont également été mis à disposition dans les mairies, à la DREAL, à l'Hôtel d'Agglomération de Montpellier, à la Région Languedoc-Roussillon, au Conseil Général de l'Hérault.



Dossier de concertation :

format A4 à l'italienne - 120 pages.



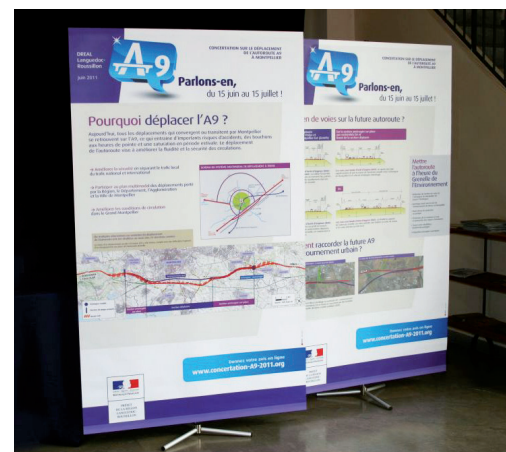
Synthèse :
format A4 à l'italienne - 12 pages.

En parallèle, des synthèses du dossier ont été diffusées à partir du 15 juin dans les boîtes aux lettres de 70 000 habitants (Lattes, Mauguio, Saint-Aunès, Saint-Jean-de-Védas, Vendargues, Baillargues, Montpellier Sud). Elles ont également été distribuées pendant les réunions publiques. Ces deux supports étaient également téléchargeables sur le site Internet www.concertation-A9-2011.org

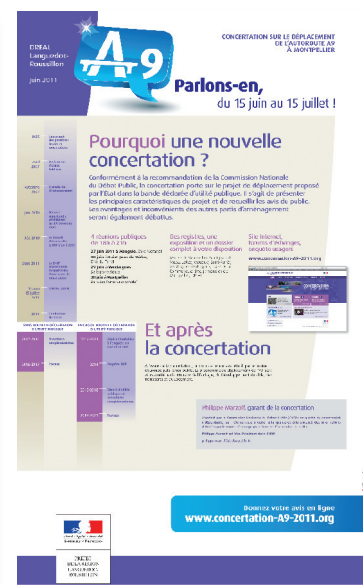
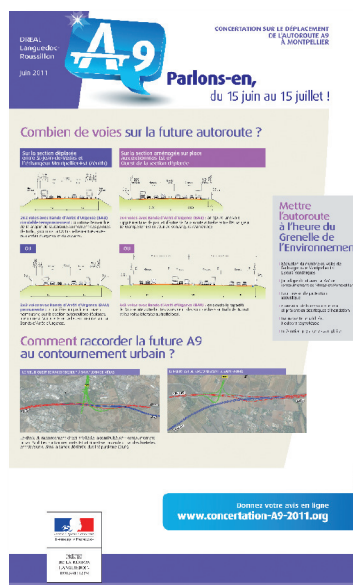
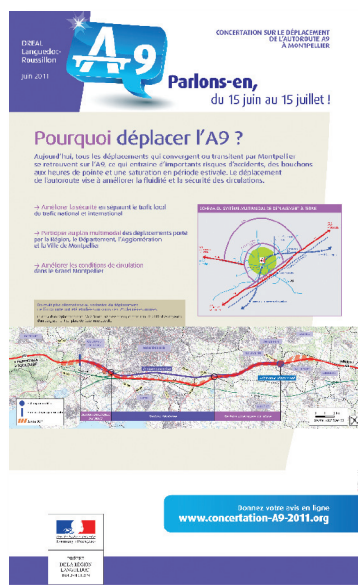
Les panneaux d'exposition

3 panneaux d'informations ont été réalisés pour constituer une exposition. Ils présentaient essentiellement le projet et les modalités de la concertation (objectif, calendrier, dates et lieux des réunions publiques...).

Ces supports ont été installés en mairies de Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Lattes, Mauguio, Saint-Aunès, Vendargues, Baillargues, à la DREAL, à l'Hôtel d'Agglomération de Montpellier, à la Région Languedoc-Roussillon, au Conseil général de l'Hérault, soit 30 panneaux au total.



Descriptif des panneaux :
Duosprint, au format 120x200 cm.



Les annonces presses et les spots radio

La promotion n'a pas été oubliée, incontournable pour inviter le plus grand nombre à participer aux 4 réunions publiques et à venir s'exprimer sur le projet. Le plan média a été programmé de la façon suivante :

PRESSE	
Midi Libre	15 juin (pleine page) + 27 et 28 juin (1/2 page)
La Gazette	23 juin (1/2 page)
Montpellier Plus	27 juin (1/2 page)
RADIO (message 30 secondes)	
France Bleu Hérault	Du 15 au 30 juin : 5 spots/ jour
RFM	+ 3 spots supplémentaires les jours des réunions publiques
107.7 FM	
BANNIÈRES WEB	
Midi Libre.com et sites partenaires	15 juin - 15 juillet

Exemples d'annonces presse parues dans la PQR.



Un exemple de bannière internet sur Midi Libre.



Les panneaux d'affichage sur l'autoroute

Parce que les automobilistes sont les premiers concernés par le projet de déplacement de l'A9, 8 panneaux d'information ont été installés en entrées et sorties des échangeurs de Montpellier Est, St-Jean-de-Védas, Montpellier Ouest et Vendargues.



Les relations presse

- **12 mai 2011** : conférence de presse avec le Ministre des Transports M. Mariani.
Annonce de l'ouverture d'une concertation qui aura lieu du 15 juin au 15 juillet sur le projet de déplacement de l'autoroute A9 avec l'organisation de 4 réunions publiques d'ici la fin juin.
Présence de 15 journalistes - Aucun document remis.

- **14 juin 2011** : conférence de presse de « Lancement officiel de la concertation » par le Préfet de l'Hérault Claude Baland en présence de la DREAL.
Présence de 15 journalistes - Dossier de presse comprenant : la synthèse Grand Public, une fiche modalités et dispositif de la concertation et les cartes des 3 alternatives historiques du projet (le projet DUP, le projet d'aménagement sur place et le projet de déplacement proposé à la concertation).
Une invitation communiqué de presse a été transmise par le service communication de la DREAL.

- **25 juin 2011** : envoi d'un communiqué de presse : «Fréquentation du site Internet, 1^{ers} résultats de l'enquête publique».

- **27 juin 2011** - interview sur Radio France Bleu Hérault de Patrick Burté - DREAL.

- **19 juillet** : communiqué de presse «Clôture de la concertation».

Copies des invitations, communiqués et dossiers de presse en annexe.

2.2.2 Le dispositif de participation du public

L'organisation des réunions publiques

Des réunions publiques ont eu lieu dans 4 communes concernées par le projet :

- **à Mauguio** : le lundi 27 juin, de 18h à 21h, salle Morastel.
- **à Saint-Jean-de-Védas** : le mardi 28 juin, de 18h à 21h, Chai du Terral.
- **à Vendargues** : le mercredi 29 juin, de 18h à 21h, Salle polyvalente.
- **à Montpellier** : le jeudi 30 juin, de 18h à 21h, Salle des rencontres.

UN DÉROULÉ TYPE DE RÉUNION PUBLIQUE

Mot d'accueil du maire de la commune

Introduction : la nouvelle étape de concertation

Prises de parole du Préfet de l'Hérault Claude Baland (ou de son représentant le SGAR Jean-Christophe BOURSIN) et du garant de la concertation, Philippe Marzolf sur le cadre et les modalités de la concertation.

Présentations du maître d'ouvrage - DREAL

1 / Pourquoi déplacer l'A9 ?

Présentation par Daniel Fauvre, Directeur adjoint de la DREAL.

2 / Les caractéristiques du projet présenté à la concertation

Présentation de Patrick Burté*.

Échanges avec le public.

3 / Les éclairages sur la transformation de l'autoroute actuelle en contournement urbain.

Présentation de Patrick Burté*.

4 / Présentation du schéma multimodal de déplacement de l'aire urbaine montpelliéraine.

Diffusion d'un schéma sous forme d'animation et d'une voix off.

Échanges avec le Public et interventions d'élus du territoire.

5 / Présentation de solutions alternatives

Europe Ecologie Les Verts

Député de l'Hérault - Jacques Domergue

Commune de Lattes - Cyril Meunier

Échanges avec le Public.

La mise à disposition des registres

En complément de l'exposition, des registres ont été mis à disposition du public en mairies de Montpellier, Baillargues, Vendargues, Saint-Aunès, Mauguio, Lattes, Saint-Jean-de-Védas, à la DREAL, dans les locaux de l'Hôtel de l'Agglomération de Montpellier, à la Région Languedoc-Roussillon et au Conseil Général de l'Hérault.

La mise à disposition d'une adresse postale et d'une adresse email

Le recueil des observations et des expressions sur le projet a également pu se faire via envoi par courrier à la DREAL ou posté sur le site Internet dédié à l'adresse **contact@concertation-A9-2011.org**

* Responsable du service Infrastructures et transports multimodaux.

Le site Internet

Le site **www.concertation-a9-2011.org** a été spécialement conçu pour la concertation. Il s'agit d'un **véritable site participatif** offrant :



Un accès structuré à l'information sur le projet

- présentation en bref du projet : historique, points clés;
- accès aux chapitres du dossier du maître d'ouvrage;
- questions clés et réponses du maître d'ouvrage.

Des modalités de participation en ligne

- une diffusion en direct (streaming) et en différé des réunions publiques;
- des espaces de concertation dédiés aux sujets de la concertation (2 forums).

Une enquête en ligne intitulée « A9 à Montpellier, 2 minutes pour dire ce que vous en pensez ! ».

2.2.3 La consultation des acteurs du territoire

Le 14 juin 2011, Claude Baland, Préfet de l'Hérault, a adressé un courrier à 53 acteurs du territoire (mairies, associations de protection de l'environnement, organisme de défense des salariés, entreprises...), accompagné du dossier de concertation, les invitant à faire part de leurs observations au plus tard le 15 juillet (date de clôture de la concertation).



Liste des envois aux acteurs

- Conseil Régional Languedoc-Roussillon
- Conseil Général de l'Hérault
- Communauté d'Agglomération de Montpellier
- Communauté de Communes du Pays de l'Or
- Mairie de Baillargues
- Mairie de Castries
- Mairie de Fabrègues
- Mairie de Lattes
- Mairie de Lunel-Viel
- Mairie de Mauguio
- Mairie de Montpellier
- Mairie de Saint-Aunès
- Mairie de Saint-Brès
- Mairie de Saint-Génies-des-Mourgues
- Mairie de Saint-Jean-de-Vedas
- Mairie de Valergues
- Mairie de Vendargues
- Autoroutes du Sud de la France
- Réseau Ferré de France
- GrDF
- Réseau de Transport d'Électricité
- EDF
- France Télécom
- Bas Rhône Languedoc
- Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Hérault
- Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt
- Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine
- Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
- Direction Régionale des Entreprises de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi
- Agence Régionale de Santé du Languedoc Roussillon
- Direction Régionale des Affaires Culturelles
- Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations (DDCSPP)
- Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage
- Office National des Forêts
- Centre Régional de la Propriété Forestière
- Fédération de l'Hérault pour la Pêche et Office National Eau Milieu Aquatiques (ONEMA)
- Délégation inter-régionale de l'Office National de l'Eau et de Milieux Aquatiques (ONEMA)
- Institut National des Appellations d'Origines
- Service Départemental d'Incendie et de Secours
- Groupement de Gendarmerie Départemental
- Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Montpellier
- Chambre Agriculture Hérault
- Chambre de Métiers et de l'Artisanat de l'Hérault
- Fédération régionale des travaux publics de Languedoc-Roussillon
- UNICEM Languedoc Roussillon
- Fédération Nationale des Transports Routiers
- Union Nationale des Organisations Syndicales des transporteurs Routiers Automobiles
- Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France
- Association des professionnels du transport
- Association des Utilisateurs de Transport de Fret
- Conseil Economique Social et Environnemental Régional du Languedoc Roussillon (CESER L-R)
- Chambre du Commerce et d'Industrie de Région Languedoc Roussillon (CCIR L-R)
- Etablissement Public Foncier Languedoc-Roussillon

3. LES RÉSULTATS CHIFFRÉS

3.1 Les réunions publiques

Au total, les réunions publiques ont rassemblé **992** participants pendant **12h39** d'échanges. **56** interventions du public (hors élus) ont été comptabilisées.

La réunion publique de Mauguio

271 personnes étaient présentes à cette réunion. Elle a duré 3h02 et a donné lieu à 15 prises de parole et questions (hors élus).

203 visiteurs uniques ont accédé au site internet de la concertation pour la suivre en direct, pour une durée moyenne de 1h40.

Voir le verbatim de la réunion en annexe et la synthèse des interventions dans la partie "Tableaux de synthèse".

La réunion publique de Saint-Jean-de-Védas

251 personnes étaient présentes à cette réunion. Elle a duré 2h56 et a donné lieu à 9 prises de parole et questions (hors élus).

131 visiteurs uniques ont accédé au site internet de la concertation pour la suivre en direct, pour une durée moyenne de 1h36.

Voir le verbatim de la réunion en annexe et la synthèse des interventions dans la partie "Tableaux de synthèse".



Saint-Jean-de-Védas

© F. Fabry

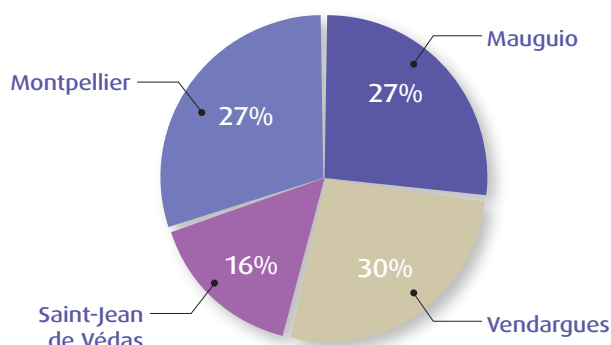
La réunion publique de Vendargues

271 personnes étaient présentes à cette réunion. Elle a duré 3h19 et a donné lieu à 17 prises de parole et questions (hors élus).

118 visiteurs uniques ont accédé au site internet de la concertation pour la suivre en direct, pour une durée moyenne de 1h24.

Voir le verbatim de la réunion en annexe et la synthèse des interventions dans la partie "Tableaux de synthèse".

Répartition des interventions par commune (réunions publiques)



La réunion publique de Montpellier

199 personnes étaient présentes à cette réunion. Elle a duré 3h22 et a donné lieu à 15 prises de parole et questions (hors élus).

90 visiteurs uniques ont accédé au site internet de la concertation pour la suivre en direct, pour une durée moyenne de 1h32.

Voir le verbatim de la réunion en annexe et la synthèse des interventions dans la partie "Tableaux de synthèse".



Montpellier

© C.Lavit



Vendargues

© Montpellier Agglomération



Mauguio

© Montpellier Agglomération

3.2.2 Les retours de la consultation des acteurs du territoire

33 contributions d'acteurs locaux ne faisant pas doublon avec des observations présentes dans les registres ont été reçus.

À noter que M. Vallot habitant d'une commune de l'agglomération a envoyé à plusieurs reprises la même contribution auprès de différents acteurs du projet.

3.2 Les expressions écrites

3.2.1 Les registres

Un total de 367 observations a été relevé dans les registres, selon la répartition suivante :

- **Lattes**

45 observations avec une opinion générale très négative. Pour beaucoup le réaménagement des échangeurs serait suffisant.

- **Baillargues**

41 observations dont ressort la volonté de réaliser le tracé long, ainsi que des aménagement sur la RN 113.

- **Mauguio**

15 observations dont l'opinion générale est contre le projet.

- **Montpellier**

92 observations qui font ressortir l'urgence de la réalisation du projet et le bouclage du contournement urbain.

- **Saint-Aunès**

7 observations principalement contre le projet.

- **Saint-Jean-de-Védas**

32 observations concernant majoritairement la sécurité et la saturation. Avec un accent porté sur le péage de Saint-Jean-de-Védas.

- **Vendargues**

18 observations faisant majoritairement état de l'urgence du projet.

- **Conseil Général 34**

13 observations avec des avis très partagés sinon que les échangeurs sont un point crucial du projet.

- **DREAL**

7 observations essentiellement sur le fait que le projet va améliorer la sécurité et assurer la fluidité du trafic.

- **Montpellier Agglomération**

65 observations portant essentiellement sur l'urgence du projet et le risque d'accidents.

- **Région**

2 observations portant sur les voies pénétrantes dans Montpellier.

- **Réunions publiques**

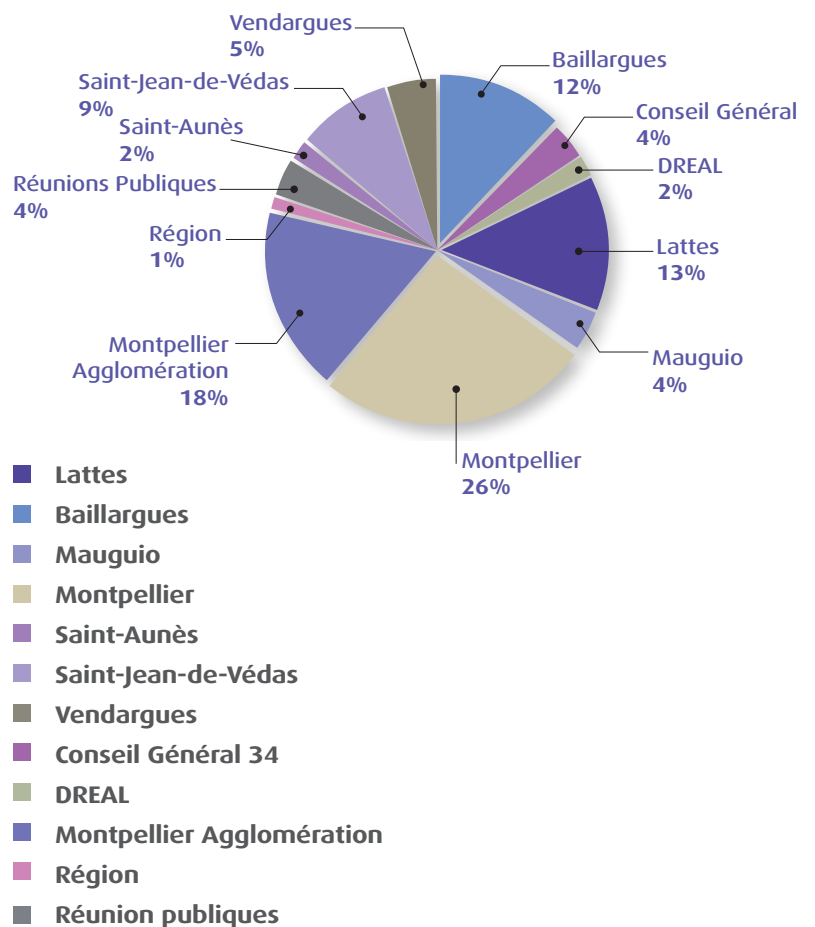
16 observations principalement en rapport avec le caractère urgent du projet.



Mauguio

© Montpellier Agglomération

Répartition des observations sur registres



3.3 Le site internet du projet

3.3.1 Les visiteurs du site

Du 15 juin au 15 juillet, le site a connu 7 891 visiteurs uniques, avec un total de 45 046 pages vues par les internautes.

Des pics d'affluence peuvent être remarqués à l'ouverture de la concertation (1 121 visites uniques le 16 juin, 606 le 17 juin) et autour des réunions publiques (789 visites le 27 juin, 737 le 28, 558 le 29, 490 le 30).

Le temps moyen de visite avoisine les cinq minutes pour un peu moins de 4 pages vues par visite et un taux de rebond autour de 33%.

Plus de la moitié des visites proviennent de la ville de Montpellier (6 170 visites).

Presque un internaute sur 2 a accédé directement au site, 23% ont fait appel à un moteur de recherche, 29% sont venus depuis d'autres sites comme celui du Midi Libre (1 502 visites), de l'agglomération de Montpellier (269 visites), de la CCI de Montpellier (96 visites), de la DREAL Languedoc-Roussillon (78 visites) ou encore du forum SARA (63 visites).

Les statistiques concernant les pages les plus vues témoignent d'un réel engouement pour les fonctionnalités participatives du site, en l'occurrence les forums et l'enquête usagers :

- page d'accueil (11 461 fois, 25%)
- forum n°1 (5 303 visites, 12%)
- enquête usagers (4 031 visites, 9%)
- présentation du projet (2 590 visites, 6%)
- système de déplacement dans l'agglomération de Montpellier (2 581 visites, 6%)
- forum n°2 (2 481 visites, 6%)

3.3.2 Les avis et commentaires sur les forums de discussion

Les forums de discussion ont connu un vif succès avec 309 contributions (191 avis, 118 commentaires).

Le premier forum a reçu la part la plus importante des messages (151 avis, 89 commentaires).

L'activité a été importante dans la première semaine de la concertation, autour des réunions publiques ainsi que le jour de clôture.

Voir les tableaux de synthèses des observations reçues en annexe.

3.3.3 Les contributions et messages reçus par internet

Ont été reçus 43 contributions et messages, par e-mail ou via le formulaire contact du site.

Voir la copie des contributions et messages reçus en annexe.

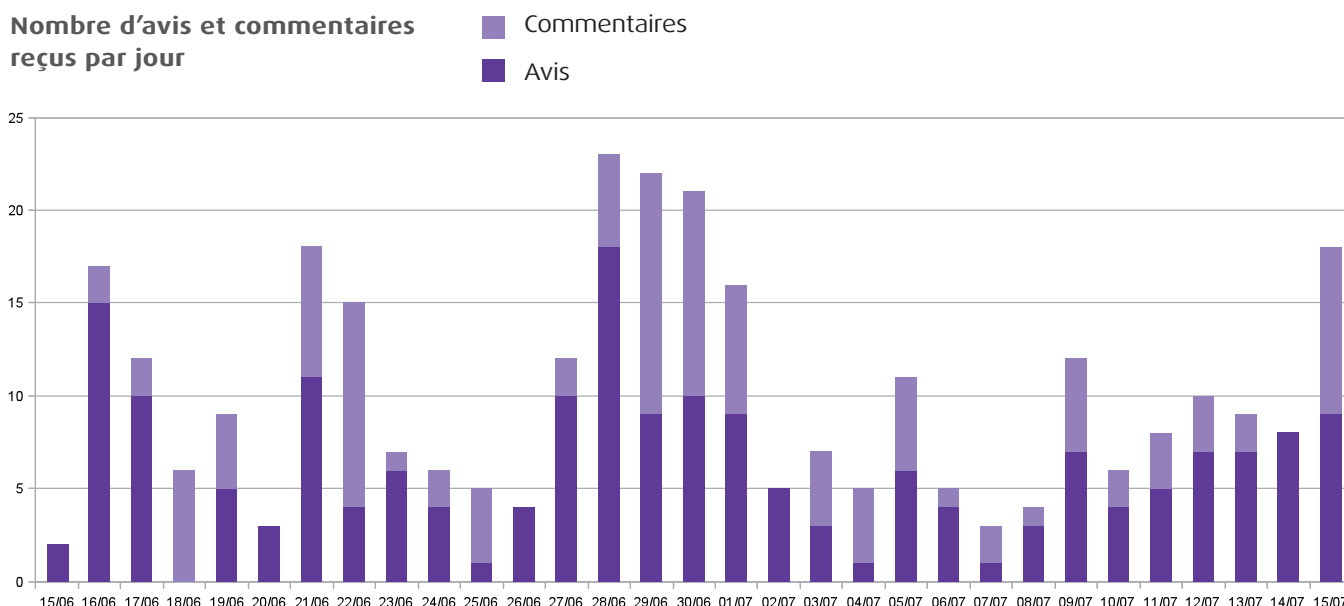
3.3.4 Les questions reçues

- 34 en amont des réunions publiques, via le formulaire qui leur était dédié;
- 29 au cours de la diffusion en direct des réunions publiques;
- 5 par d'autres voies (e-mail).

3.3.5 La participation et les résultats de l'enquête usagers

L'enquête usagers est la fonctionnalité du site qui a mobilisé le plus grand nombre d'internautes, avec 1507 participations.

Nombre d'avis et commentaires reçus par jour



Items	Réponses	Tonalités
Les conditions de circulation se dégradent sur l'A9 de Vendargues à St-Jean-de-Védas	Tout à fait vrai : 78 % Plutôt vrai : 12 % Plutôt faux : 4 % Tout à fait faux : 3 % Je n'ai pas d'avis : 3 %	Réponses positives : 90 % Réponses négatives : 7 %
Les sorties de l'autoroute sont régulièrement encombrées	Tout à fait vrai : 82 % Plutôt vrai : 12 % Plutôt faux : 2 % Tout à fait faux : 2 % Je n'ai pas d'avis : 2 %	Réponses positives : 94 % Réponses négatives : 4 %
L'agrandissement des bretelles en sortie a amélioré la situation	Tout à fait vrai : 8 % Plutôt vrai : 26 % Plutôt faux : 34 % Tout à fait faux : 25 % Je n'ai pas d'avis : 7 %	Réponses positives : 86 % Réponses négatives : 10 %
La circulation est dangereuse sur cette portion d'autoroute	Tout à fait vrai : 70 % Plutôt vrai : 16 % Plutôt faux : 6 % Tout à fait faux : 4 % Je n'ai pas d'avis : 4 %	Réponses positives : 70 % Réponses négatives : 15 %
Je suis souvent en retard à cause des embouteillages sur l'A9	Tout à fait vrai : 41 % Plutôt vrai : 29 % Plutôt faux : 8 % Tout à fait faux : 7 % Je n'ai pas d'avis : 15 %	Réponses positives : 40 % Réponses négatives : 45 %
Je prends un autre moyen de transport ou un autre itinéraire	Tout à fait vrai : 20 % Plutôt vrai : 20 % Plutôt faux : 14 % Tout à fait faux : 31 % Je n'ai pas d'avis : 15 %	Réponses positives : 90 % Réponses négatives : 7 %
Je ressens la pollution de l'air due aux embouteillages	Tout à fait vrai : 30 % Plutôt vrai : 27 % Plutôt faux : 16 % Tout à fait faux : 9 % Je n'ai pas d'avis : 18 %	Réponses positives : 57 % Réponses négatives : 25 %
Je ne me sens pas en sécurité quand je roule sur cette portion d'autoroute	Tout à fait vrai : 58 % Plutôt vrai : 23 % Plutôt faux : 8 % Tout à fait faux : 6 % Je n'ai pas d'avis : 5 %	Réponses positives : 81 % Réponses négatives : 14 %
Il faut déplacer l'A9 pour y faire circuler les voitures et les camions en transit et transformer l'A9 actuelle en contournement urbain pour la circulation locale et les transports collectifs	Tout à fait vrai : 75 % Plutôt vrai : 9 % Plutôt faux : 2 % Tout à fait faux : 9 % Je n'ai pas d'avis : 5 %	Réponses positives : 84 % Réponses négatives : 11 %
Il faut limiter les entrées sur l'A9 par des feux tricolores pour laisser s'écouler en priorité le trafic de transit	Tout à fait vrai : 4 % Plutôt vrai : 4 % Plutôt faux : 13 % Tout à fait faux : 59 % Je n'ai pas d'avis : 20 %	Réponses positives : 8 % Réponses négatives : 72 %
Il faut laisser l'A9 en l'état et développer les transports collectifs	Tout à fait vrai : 12 % Plutôt vrai : 8 % Plutôt faux : 14 % Tout à fait faux : 50 % Je n'ai pas d'avis : 16 %	Réponses positives : 20 % Réponses négatives : 64 %
Il est urgent de déplacer l'autoroute pour séparer le trafic de transit et le trafic local	Tout à fait vrai : 77 % Plutôt vrai : 7 % Plutôt faux : 2 % Tout à fait faux : 9 % Je n'ai pas d'avis : 5 %	Réponses positives : 84 % Réponses négatives : 11 %
La transformation de l'autoroute actuelle en contournement urbain devra se faire immédiatement après pour mieux desservir l'agglomération	Tout à fait vrai : 70 % Plutôt vrai : 11 % Plutôt faux : 3 % Tout à fait faux : 8 % Je n'ai pas d'avis : 8 %	Réponses positives : 81 % Réponses négatives : 11 %

3.4 Les retombées média

3.4.1 Presse écrite

Plus de 40 articles sont parus dans la presse locale ou presse web.

Une grande majorité des articles présentent le projet de façon globale, rappellent qu'il est très attendu, et incitent la population à participer à la concertation publique.

Revue de presse détaillée :

Midi Libre : 16 articles

26/02/11 - *Les patrons unis pour le doublement de l'A9.*

17/03/11 - *A9 : les Verts veulent être du débat.*

18/03/11 - *A9, le projet court abandonné.*

23/03/11 - *A9, le tracé court n'est pas abandonné (démenti).*

30/04/11 - *Saint-Aunès : l'écoparc pourrait doubler de l'autre côté de l'A9.*

02/05/11 - *Politique : Borloo n'est pas passé.*

12/06/11 - *Mariani à Montpellier.*

13/06/11 - *Doublement de l'A9 : décision après l'été ?*

16/06/11 - *Quels tracés pour la nouvelle A9 ?*

16/06/11 - *A9 doublée : les Verts crient à l'entourloupe.*

24/06/11 - *Lettre ouverte à Monsieur le Président de la République. Projet de dédoublement de l'A9 : il est temps d'agir !*

28/06/11 - *Déplacement de l'A9 : le public doute toujours de l'opportunité.*

23/07/11 - *L'autoroute en surchauffe.*

24/07/11 - *A9 : Navarro veut le doublement.*

26/07/11 - *Monsieur le Président, à vous d'agir !*

26/07/11 - *Accident/A9 : l'État responsable pour Mandroux.*

midilibre.fr : 2 articles

16/03/11 - *L'A9 limitée à 90 km/h ?*

16/07/11 - *Fin de la concertation pour le déplacement de l'A9.*

lindependant.com : 1 article

04/03/11 - *Doublement de l'A9 : l'hésitation de l'État.*

leparisien.fr : 2 articles

04/03/11 - *Dédoublement de l'A9 à hauteur de Montpellier : nouvelle concertation préconisée.*

08/03/11 - *Quatre collectivités réclament le dédoublement rapide de l'A9 à Montpellier.*

LesEchos.fr : 1 article

07/03/11 - *Jacques Ramon Montpellier : le projet de dédoublement de l'A9 freiné par un « tracé court ».*

La Lettre M : 9 articles

10/03/11 - *Créer un périphérique autour de Montpellier, vrai enjeu de l'A9b, selon Jean-Paul Volle.*

16/06/11 - *Doublement de l'A9 : Europe écologie monte au créneau.*

22/03/11 - *A9b, des réunions publiques explosives en juin.*

12/06/11 - *A9b à Montpellier : « On peut pas rester en l'état », selon Thierry Mariani.*

14/06/11 - *Déplacement de l'A9 à Montpellier : lancement de la concertation publique.*

17/06/11 - *Mariani se pose en VRP de la LNMP.*

17/06/11 - *A9b : concertation en juin.*

24/06/11 - *A9b à Montpellier : l'heure de la concertation.*

16/06/11 - *LA CCIT de Montpellier débat de l'A9 et d'Aqua Domitia.*

LaLettreM.fr : 1 article

14/06/11 - *Objectif prioritaire pour la DREAL LR : séparer les flux pour sécuriser le trafic.*

La Gazette : 3 articles

17/03/11 - 23/03/11 - *Qu'on limite l'A9 à 80 km/h !*

14/07/11 - 20/07/11 - *A9 : et si on arrêtait de pinailler ?*

19/06/11 - 25 /06/11 - *Doublement de l'A9 : décision en septembre.*

Harmonie : 2 articles

juin 2011 - *Non, rien ne saurait justifier plus de retard dans le déplacement de l'A9.*

juillet-août 2011 - *Déplacement de l'A9, il est urgent d'agir !*

Tract de la mairie de Baillargues : 1 article

Baillarguoises, baillarguois, mobilisez-vous !

translog-lr.com : 1 article

18/03/11 - *A9b : la CNDP opte pour la concertation.*

ecologie34.over-blog.com : 1 article

15/03/11 - *Doublement de l'autoroute A9.*

Le Moniteur : 1 article

29/04/11 - *« Nous voulons participer à la concertation sur le doublement de l'A9 » (Thierry Lorillon, président de la FRTP LR).*

3.4.2 Radio/TV

Interview de Patrick Burté diffusée le 29 juin 2011 sur radio France Bleu Hérault.

3.5 Le coût de la concertation

- **Préparation de la concertation**

Conseil stratégique, réunions de travail, préparation du dispositif,...

Études Ingerop

100 000 €

- **Achat média - annonces presses - radios - affichage**

100 000 €

- **Outils de communication**

Éditions : Dossier de concertation, synthèse de la concertation, panneaux d'expositions, bilan de la concertation

Réalisation du site internet dédié à la concertation

180 000 €

- **Logistique et organisations des 4 réunions publiques** (avec retransmission en direct)

60 000 €

LES OBSERVATIONS RECUEILLIES

4. LES PRISES DE POSITION DES ACTEURS

4.1 Un engagement commun des 4 collectivités du territoire

Par courriers à Madame la Ministre de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, en date du 7 mars 2011 et du 19 avril 2001, les quatre collectivités concernées par le projet de déplacement de l'A9 que sont, le Conseil régional du Languedoc-Roussillon, le Conseil général de l'Hérault, la communauté d'Agglomération de Montpellier et la Ville de Montpellier, ont exprimé leur soutien de voir ce projet de déplacement se réaliser rapidement sous une forme compatible avec la déclaration d'utilité publique de 2007 et financée par ASF.

Elles ont également énoncé le fait que l'achèvement du contournement de Montpellier reste plus que jamais indispensable dans le cadre d'un schéma coordonné des déplacements et du plan de gestion multimodal. De plus, compte tenu des contraintes budgétaires auxquelles l'État et les collectivités doivent faire face, il apparaît que seule une solution de cofinancement associant les collectivités à l'État pour la réalisation de ce schéma de contournement dans son ensemble peut permettre de trouver une issue à une situation bloquée depuis trop longtemps.

Copie des lettres en annexe.



4.2 La position de Christian Bourquin, Président du Conseil régional du Languedoc-Roussillon

Christian Bourquin dans une lettre ouverte au Président de la République parue dans *Midi Libre* le 24 juin 2011, demande « la mise en œuvre immédiate du projet de dédoublement de l'autoroute A9, tel que la déclaration d'utilité publique du 27 mai 2007, le permet ». Il évoque également les points suivants :

- l'urgence du projet pour répondre à l'augmentation du trafic autoroutier (véhicules et poids lourds) et au nombre d'accidents très supérieur à d'autres sections autoroutières en France ;
- la nécessité que cette nouvelle phase de concertation soit la première étape de « construction du projet » ;
- le fait que ce projet est d'ores et déjà financé par ASF et ne coûtera donc rien aux contribuables.

Copie de la lettre en annexe.

4.2.1 Intervention de Jean-Claude Gayssot, Vice-président, délégué aux Relations internationales et Europe à la Région Languedoc-Roussillon

Monsieur Gayssot souligne les points suivants :

- le souhait de la Région de développer le fret ;
- l'investissement de la Région dans les transports en commun ;
- la nécessité de déplacer l'autoroute pour déconnecter le trafic de transit du trafic urbain ;
- la transformation de l'autoroute actuelle en boulevard urbain, gratuit et avec une vitesse réduite ;
- la concertation ne doit pas retarder la réalisation du déplacement, la Région souhaite une mise en chantier rapide.

4.3 La position de Jean-Pierre Moure, Président de l'Agglomération de Montpellier

Pour Jean-Pierre Moure, la norme reste la décision du conseil d'État qui valide la DUP de 2007 (déplacement long de l'autoroute A9 sur environ 19 km, entre Baillargues et Saint-Jean-de-Védas) et financée par ASF, purgée de recours ».

Jean-Pierre Moure affirme que : « Le projet à 2x2 voies, où la bande d'arrêt d'urgence élargie pourrait être ouverte à la circulation en cas de saturation, ne fonctionnera pas. »

Il explique que de la réalisation du déplacement de l'autoroute A9 dépend l'ensemble du plan de déplacement urbain de l'agglomération : gare Saint-Roch, future gare TGV Odysseum, finalisation de la déviation Est de Montpellier, construction du contournement Ouest de Montpellier (Juvignac/Saint-Jean-de-Védas), requalification de l'autoroute A9 actuelle (chiffré à 200 millions), réalisation des 5^e et 6^e lignes de tramway...

Le projet de déplacement de l'A9 sur la base de la DUP de 2007, est selon lui urgente pour trois raisons : « La sécurité routière, l'urgence juridique (DUP validée par le conseil d'État) et l'urgence financière ».

De plus il souligne que les travaux qui seront engagés permettront l'activation du tissu économique local.

4.4 La position des 4 maires accueillant les réunions publiques

4.4.1 Hélène Mandroux, Maire de la Ville de Montpellier

La position d'Hélène Mandroux souligne les points suivants :

- L'utilisation impérative de la DUP de 2007 compte tenu de l'urgence de traiter de la sécurité sur l'A9 à Montpellier. Le Maire n'est pas hostile à l'évolution du projet par rapport à celui retenu lors de la déclaration d'utilité publique mais considère que celui proposé à l'issue de la concertation doit être compatible avec la DUP de 2007.
- Le contexte est très favorable pour atteindre les deux objectifs de ce projet de déplacement de l'autoroute A9 qui sont la sécurité et l'intégration de l'autoroute actuelle dans le schéma de déplacement de l'agglomération, notamment par la DUP de 2007 purgée de tout recours.
- L'accord considéré comme très important des 4 grandes collectivités concernées (Région, Département, Agglomération et Ville de Montpellier) pour supporter ce projet et participer au financement de la transformation de l'autoroute actuelle en contournement urbain.

4.4.2 Yvon Bourrel, Maire de la commune de Mauguio-Carnon

La position d'Yvon Bourrel souligne les points suivants :

- la dangerosité de l'autoroute;
- le problème des entrées et sorties à Montpellier;
- la préservation d'un espace déjà très entamé par la LGV Montpellier-Nîmes;
- la nécessité de prendre en compte dans le projet la déviation Est et le contournement Ouest de Montpellier;
- le projet est inscrit dans le plan de déplacement urbain de l'Agglomération de Montpellier.

4.4.3 Pierre Dudieuzières, Maire de Vendargues

La position de Pierre Dudieuzières souligne les points suivants :

- Vendargues est complètement saturé depuis 20 ans à cause de l'autoroute et plus particulièrement en sortie;
- Il n'est pas contre le projet présenté à la concertation (projet réduit par rapport à celui de la DUP de 2007) mais rappelle toutefois que pour ne pas perdre de temps il faut que le projet puisse s'inscrire dans le cadre de la DUP.

4.4.4 Isabelle Guiraud, Maire de Saint-Jean-de-Védas (représentée par M. Lenthéric, adjoint au Maire)

La position de M. Lenthéric souligne les points suivants :

- le projet présenté ne règle pas les problèmes récurrents de Saint-Jean-de-Védas;
- l'opposition également au contournement ouest de Montpellier (COM);
- le souhait de déplacer la grande barrière de Saint-Jean-de-Védas, loin de la zone urbanisée de la commune;
- le non traitement des questions des rabattements sur la RN 112 et la RN 113;
- la nécessité de séparer les flux de trafics au droit de Montpellier pour plus de sécurité, sans pour autant proposer une alternative au projet présenté.

4.5 La position des parlementaires

4.5.1 Mme Bruguière, Sénatrice de l'Hérault et Maire de Saint-Aunès

La position de Mme Bruguière souligne les points suivants :

- il faut aménager ou supprimer les ronds-points en sorties d'autoroutes, endroits où se forment les bouchons et donc les accidents;
- l'enjeu principal est de séparer les flux de trafic pour sécuriser les usagers de l'autoroute;
- il est important de protéger au maximum les habitants de sa commune « l'humain doit être pris en compte ». Le territoire comprend des vignobles, des maraîchers, des maraîchages et des habitations éparses. Elle pose la question de l'avenir de ces activités sur leurs devenir avec la nouvelle autoroute;
- elle souligne l'importance de prendre en compte le souci des nuisances sonores et des risques hydrauliques liés à son territoire;
- elle donne l'exemple de l'A75 qui a sensiblement soulagé le trafic sur l'autoroute A9;

Elle est globalement en faveur du déplacement de l'autoroute à 2x4 voies, souhaitant que l'impact des aménagements soit le plus réduit possible.

4.5.2 M. Jean-Pierre Grand, Député de l'Hérault et Maire de Castelnaud-le-lez

Jean-Pierre GRAND a sollicité Madame le Ministre de l'écologie, Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET dans une lettre en date du 7 février 2011.

L'objet principal portant sur le caractère d'urgence à lancer les travaux suite à la récente décision du Conseil d'État de valider la DUP.

Copie de la lettre en annexe.

La position de Jean-Pierre GRAND souligne les points suivants :

- la nécessité absolue de séparer les trafics;
- l'aberration de diminuer la vitesse à 90 km/h, ce qui va entraîner davantage de bouchons;
- la nécessité d'avoir une vision prospective du développement urbain de l'agglomération de Montpellier, demain toute l'urbanisation à l'est va se retrouver sur l'autoroute A9;
- le projet ne peut se faire que dans le cadre de la DUP, sinon il n'existera pas.

4.5.3 M. Jacques Domergue, Député de l'Hérault

Jacques DOMERGUE est défavorable au déplacement de l'A9 présenté. Il souligne les points suivants :

- la nécessité d'améliorer les sorties autoroutières;
- la nécessité de réduire la vitesse à 90 km/h pour augmenter la sécurité;
- la nécessité de séparer les flux de trafics en créant 2 voies locales et 2 voies de transit;
- la nécessité de créer un contournement urbain;
- la nécessité d'agir vite.

4.6 La position des conseillers généraux

La position de Christophe Moralès : Canton de Montpellier VI

Il souligne les points suivants :

- la nécessité de contourner Montpellier pour éviter que le trafic automobile entrent dans la ville, bannir les pénétrantes;
- préconise des diffuseurs plutôt que des échangeurs ;
- la nécessité d'aller vers l'intermodalité;
- la nécessité de promouvoir les interSCOT pour régler les questions d'ensemble.

4.7 Les propositions alternatives

4.7.1 Proposition alternative de Cyril Meunier, Maire de Lattes

Cyril Meunier émet un avis mitigé quant au projet de déplacement de l'A9 tel que présenté à la concertation.

Il souligne les points suivants :

- le projet entrainera une charge financière trop importante pour les collectivités locales qui devront assumer la transformation de l'autoroute actuelle en contournement urbain une fois le trafic de transit écarté;
- L'État n'a pas prévu de financement pour le COM, la DEM et l'aménagement sur place;
- L'A9 déplacée et la LGV doivent être conçues sur le même remblai;
- Il faut améliorer le traitement environnemental dès aujourd'hui;
- Il faut traiter les sorties et les échangeurs, voire en créer de nouveaux;
- Il est favorable à une 2x3 voies avec Bande d'Arrêt d'Urgence permanente sur la section déplacée.

Si l'État ne donne pas de garanties pour le projet DUP, l'alternative serait la création d'une nouvelle « rocade » urbaine au sud de l'A9 (en aménageant les RD) pour mieux desservir la commune. L'A9 actuelle servirait alors au trafic de transit.

4.7.2 Proposition alternative d'Europe Ecologie Les Verts

Défavorables au projet présenté à la concertation, EELVerts proposent d'agir tout de suite sans mettre en œuvre la DUP de 2007 en :

- limitant la vitesse à 90 km/h;
- complétant les échangeurs pour diminuer la congestion et en créant de nouvelles sorties;
- si cela ne suffit pas ils préconisent un élargissement sur place avec séparation des trafics (2X2 voies au centre, séparée de collectrices latérales à deux voies pour desservir Montpellier);
- raccordant les déviations Est et Ouest;
- raccordant la déviation de Saint-Brès, avec une RN 113 déviée. L'actuelle RN 113 étant déclassée et requalifiée.

Selon Europe Ecologie Les Verts, leur proposition alternative respecte le Grenelle de l'environnement en n'augmentant ni le trafic routier, ni pas la pollution. Elle permet de limiter les nuisances sonores et les impacts sur le foncier ou le paysage.

4.8 Autres positions

4.8.1 M. Robert Lecou, Député de l'Hérault

Robert Lecou émet un avis favorable au déplacement de l'A9 compatible avec la DUP de 2007 afin de ne pas allonger les délais de plusieurs années. Il précise également qu'il est favorable à la solution présentée à la concertation, projet moins impactant sur l'environnement.

4.8.2 M. Jean-Luc Meissonnier, Maire de Baillargues

M. Meissonnier souhaite la réalisation du déplacement de l'A9 dans la configuration de la DUP 2007. Il souligne les points suivants :

- le volet environnemental au droit de Saint-Brès sera pris en compte avec des mesures antibruit qui ne sont pas les mêmes si le déplacement qui est soumis à la concertation est retenu;
- la zone d'activité à proximité de l'échangeur de Vendargues est un obstacle à la séparation des flux, la zone ne sera pas sécurisée;
- le SCOT ne doit pas servir de prétexte à la réalisation du déplacement court;
- le déplacement long, même s'il impacte Baillargues, doit être réalisé urgemment.

→ Globalement, les élus du territoire sont favorables au déplacement de l'autoroute dans la mesure ou le projet (même dans son évolution actuelle) peut s'inscrire dans le cadre de la DUP de 2007. La seule commune défavorable au projet reste la commune de Saint-Jean-de-Védas.

4.9 La position des communes (délibérations reçues)

Parmi les délibérations reçues, les communes sont unanimement favorables au projet s'il reste dans le cadre de la DUP 2007, purgé de tout recours, en insistant sur le caractère urgent de sa réalisation.

Communes	Date du délibéré
Commune de Castelnau-le-lez Maire : Jean-Pierre Grand	26 mai 2011
Commune de Saint-Vincent-de-Barbeyrargues Maire : Véronique Tempier	14 juin 2011
Commune de Teyran Maire : Jean-Pierre Mollet	14 juin 2011
Commune de Guzargues Maire : Pierre Antoine	20 juin 2011
Commune de Montpellier Maire : Hélène Mandroux	21 juin 2011
Commune de Murles Maire : Alain Guilbot	23 juin 2011
Commune de Cournonterral Maire : Thierry Breyse	29 juin 2011
Commune de Murviel-les-Montpellier Maire : Françoise Berger	29 juin 2011
Commune de Mireval Maire : Francis Foulquier	30 juin 2011
Commune de Saint-Georges d'Orques Maire : Jean-François Audrin	30 juin 2011
Commune de Sussargues Maire : Alain Barrandon	30 juin 2011
Commune de Villetelle Maire : Jean-Pierre Navas	30 juin 2011
Commune de Claret Maire : André Cot	30 juin 2011
Commune de Sauteyrargues Maire : Eliette Charpentier	1 ^{er} juillet 2011
Commune de Restinclières Maire : Jean-Pierre Coulet	1 ^{er} juillet 2011
Commune de Jacou Maire : Jean-Marcel Castet	4 juillet 2011
Commune de Fabrègues Maire : Jacques Martinier	5 juillet 2011
Commune de Villeveyrac Maire : Alain Jeantet	5 juillet 2011
Commune de Saint-Jean-de-Blaquières Maire : Anne-Marie Fabre	5 juillet 2011
Commune d'Assas Maire : Jacques Grau	6 juillet 2011
Commune de Gigean Maire : Francis Veaute	7 juillet 2011
Commune de Saint-Brès Maire : Laurent Jaoul	7 juillet 2011
Commune de Vacquières Maire : Denise Gomez	7 juillet 2011
Commune de Prades-Le-Lez Maire : M. Lussert	11 juillet 2011
Commune de Beaulieu Maire : Arnaud Moynier	25 juillet 2011
Commune de Loupian Maire : Christophe D'Amato	26 juillet 2011
Commune de Castries Maire : Gilbert Pastor	26 juillet 2011
Commune de Juvignac Maire : Mme Antoine-Santonja	
Commune de Saint-Jean-de-Fos Maire : M. Ruiz	

Avis	Demande
• Émet un avis favorable au projet initial dit long de déplacement de l'autoroute A9 entre Baillargues et Saint-Jean-de-Védas (20 km).	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9.	
• Approuve la motion sur le déplacement de l'autoroute A9.	
• Émet un avis favorable sur le pré-rapport réalisé par la Communauté d'Agglomération de Montpellier concernant la concertation sur le projet de déplacement de l'autoroute A9.	
• Réaffirme l'urgence qui s'attache à la séparation des flux locaux et de transit au droit de Montpellier pour la réalisation immédiate d'une nouvelle autoroute et la requalification de l'actuelle en rocade urbaine; • Exige, dans ce but, que le projet retenu par l'État soit compatible avec la DUP de 2007. • S'engage dans l'accompagnement de ce projet pour en faire un levier du développement durable de notre ville et de son agglomération.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9, en rappelant l'urgence du projet.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9, dans une configuration compatible avec la DUP de 2007 et financée dans le cadre de la concession actuelle ASF. • Réaffirme auprès de l'État l'urgence de sa réalisation.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9, dans une configuration compatible avec la DUP de 2007 et financée dans le cadre de la concession actuelle ASF. • Réaffirme auprès de l'État l'urgence de sa réalisation.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9, en rappelant l'urgence de sa mise en œuvre.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9, dans une configuration compatible avec la DUP de 2007 et financée dans le cadre de la concession actuelle ASF. • Réaffirme auprès de l'État l'urgence de sa réalisation.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9, dans une configuration compatible avec la DUP de 2007 et financée dans le cadre de la concession actuelle ASF. • Réaffirme auprès de l'État l'urgence de sa réalisation.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9, dans une configuration compatible avec la DUP de 2007 et financée dans le cadre de la concession actuelle ASF. • Réaffirme auprès de l'État l'urgence de sa réalisation.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9, dans une configuration compatible avec la DUP de 2007 et financée dans le cadre de la concession actuelle ASF. • Réaffirme auprès de l'État l'urgence de sa réalisation.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9, dans une configuration compatible avec la DUP de 2007 et financée dans le cadre de la concession actuelle ASF. • Réaffirme auprès de l'État l'urgence de sa réalisation.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9, dans une configuration compatible avec la DUP de 2007 et financée dans le cadre de la concession actuelle ASF. • Réaffirme auprès de l'État l'urgence de sa réalisation.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9.	
• Émet un avis favorable sur le projet de déplacement de l'autoroute A9, en rappelant l'urgence de sa mise en œuvre.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9, en rappelant l'urgence de sa mise en œuvre.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9, en rappelant l'urgence de sa mise en œuvre.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9, dans une configuration compatible avec la DUP de 2007 et financée dans le cadre de la concession actuelle ASF. • Réaffirme auprès de l'État l'urgence de sa réalisation.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9, dans une configuration compatible avec la DUP de 2007 et financée dans le cadre de la concession actuelle ASF. • Réaffirme auprès de l'État l'urgence de sa réalisation.	Émet des réserves quant aux infrastructures liées à la rocade : prévoir plus d'entrées et de sorties au niveau des échangeurs, préciser la gratuité du périphérique, jonction entre l'A750 et l'A9 à l'Ouest, raccordement entre le lien et l'A9 à l'Est, repenser le transport du fret.
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9 dans une configuration compatible avec la DUP de 2007 et financée dans le cadre de la concession actuelle ASF. • Réaffirme auprès de l'État l'urgence de sa réalisation.	
• Considérant qu'il convient de déplacer l'A9, sur le tronçon Baillargues/Saint-Jean-de-Védas, émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9 tel que présenté.	Demande que la mise en œuvre de ce projet soit réalisée au plus tôt compte tenu de la saturation de la circulation sur ce tronçon d'autoroute.
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9 dans une configuration compatible avec la DUP de 2007 et financée dans le cadre de la concession actuelle ASF. • Réaffirme auprès de l'État l'urgence de sa réalisation.	
• Émet un avis favorable au projet de déplacement de l'autoroute A9, dans une configuration compatible avec la DUP de 2007.	
• Émet un avis favorable au déplacement de l'A9 - Demande un projet global qui intègre le contournement Ouest (jonction A750/A9) pour avoir un accès complet à l'aéroport et à la prochaine gare TGV.	

4.10 La position des acteurs socio-économiques, associatifs ...

Sur les 26 positions des acteurs économiques, associatifs, environnementaux et pour quelques entités étatiques, 54% sont favorables au projet, 27% émettent des réserves (quant aux risques d'impact sur l'environnement, en soulignant la nécessité première d'améliorer les échangeurs existants), et 19% sont défavorables.

Entité
Melgueil Environnement (Association pour la Protection de l'Environnement de Mauguio et sa région.)
ADCS (Association de Défense du Cadre de Vie de Saint-Clément-de-Rivière)
CESER (Conseil Economique, Social et Environnemental)
CLCV
CCIT (Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale)
CCIR (Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale)
Chambre d'Agriculture de l'Hérault
UNOSTRA
MEDEF
FNTR (Fédération Nationale des Transports Routiers)
FRTP (Fédération Régionale des Travaux Publics)
INAO (Institut National de l'Origine et de la Qualité)
ONEMA (Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques)
ADQVEB (Association de Défense de l'Environnement et de la Qualité de Vie de Baillargues)
Vélocité
Directeur Adjoint DDTM
Délégué territorial ARS (Agence Régionale de Santé)
Directeur Opérationnel ASF
DRAAF (Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt)
Conseiller Municipal CAP 21
ERDF
SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours)
SYDEL du Pays Cœur d'Hérault
Ministère de la Culture
UNICEM (Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de construction)
Propriétaires du site Mas de Saporta

Analyse	Position
Le déplacement va favoriser la périurbanisation et l'utilisation massive de la voiture individuelle ce qui est en contradiction avec le Grenelle, la SRU et le SCOT. Il y aurait de plus un impact sur le territoire viticole AOC. Il faut créer de nouveaux échangeurs et limiter la vitesse.	DÉFAVORABLE
Le LIEN (Liaison Intercantonale d'Évitement Nord de Montpellier) ne doit être que ce pourquoi il a été conçu. L'État s'était engagé au doublement de l'A9 comme demandé par les élus et associations de St-Clément et St-Gély. L'État n'a pas encore tenu parole. Le doublement et la liaison A9-A750 doivent être effectués.	FAVORABLE
Le déplacement long de l'autoroute A9 entre Baillargues et Saint-Jean-de-Védas est un «impératif absolu». De même que la séparation des trafics. De plus, ce projet étant financé par ASF il ne faut pas passer à côté de cette opportunité. Le projet devra avoir une ambitieuse politique multimodale de transport (notamment pour réduire le trafic poids-lourds), ainsi qu'avoir un tracé proche du CNM.	FAVORABLE
L'urgence première est d'améliorer les sorties existantes, en créer de nouvelles. Une nouvelle A9 n'est pas de «première importance». Des mesures techniques peuvent améliorer la sécurité. Néanmoins si les prévisions prouvent que l'A9 doit augmenter sa capacité, alors l'aménagement doit se faire sur place (ce qui réduirait l'impact environnemental). La consommation d'espace, la coupure d'exploitation agricole et le bruit et la pollution d'air sont aussi des sujets d'inquiétudes pour le CLCV.	DÉFAVORABLE
Le doublement de l'A9 est nécessaire pour séparer les flux et diminuer le risque d'accidents. Sa non-réalisation serait un frein au développement économique. Cependant, il ne reste qu'un maillon de la chaîne. Il faut un système complet de rocadés (Contournement Ouest, Déviation Est et LIEN.) Il faut donc une mise en oeuvre globale du système et vite. 2x3 voies semble la seule solution acceptable.	FAVORABLE
La CCIR est favorable au projet long pour réguler le trafic poids-lourds et améliorer la sécurité. La nouvelle infrastructure devra séparer les trafics et faciliter l'accessibilité urbaine. Le tracé long devra s'équiper d'infrastructures respectant l'environnement et permettant la contournement urbain de la ville de Montpellier.	FAVORABLE
La nouvelle A9 devra se soucier de la consommation d'espace et la coupure des exploitations agricoles (séparation le siège d'exploitation des parcelles). Il faudra donc réduire les emprises foncières, s'accoler à la LGV pour éviter le double impact, réduire les perturbations des écoulements hydrauliques.	FAVORABLE
Représentant des entreprises de transports routiers reconnaît la nécessité de faire quelque chose. Le choix des professionnels porte sur : 2x4 voies avec BAU pour la section aménagée et 2x3 voies avec BAU pour la section déplacée.	FAVORABLE
L'économie de Montpellier a besoin de cet aménagement.	FAVORABLE
Les bouchons et les risques d'accidents aux sorties ne seront pas réglés par l'unique limitation de vitesse, les routiers demandent : 2x4 voies avec BAU pour la section aménagée et 2x3 voies avec BAU pour la section déplacée.	FAVORABLE
La séparation des trafics est primordiale pour réduire les risques d'accidents. Le déplacement de l'A9 est une solution raisonnée, la FRTP se prononce pour 2x3 voies, et 2x4 voies sur la section Vendargues/Montpellier-EST. Il faut profiter de la DUP de 2007.	FAVORABLE
L'institut réclame les projets A9 et LGV soient traités conjointement. Le tracé retenu détruirait près de 17 hectares d'un vignoble de qualité.	EMET DES RÉSERVES
Si ce projet s'inscrit dans le cadre de la DUP de 2007, il faut réactualiser l'étude d'impact pour tenir compte du Grenelle et du SDAGE. Le projet devra se soucier de la protection des cours d'eau, de la libre circulation des espèces migratrices, de préserver les zones humides, et les espèces protégées. Un accollement avec la LGV serait, dans cette optique, bénéfique.	FAVORABLE
L'ADQVEB préconise une limitation de la vitesse (90km/h et 70km/h), la création d'échangeurs (financés par l'État). Le déplacement long impacte trop l'environnement. L'association se prononce en faveur du projet court et le projet EELV.	FAVORABLE
Pour améliorer la sécurité il faut réduire la vitesse (à 80km/h) par exemple, et ne plus tolérer le stationnement sur la BAU pour prendre la prochaine sortie (ce qui est illégal). Augmenter la capacité, augmentera le trafic, alors qu'il faut aménager les échangeurs pour fluidifier. De plus, le projet se base sur le principe que le trafic va augmenter, ce qui est loin d'être certain. Il vaut mieux miser sur une amélioration des dessertes périurbaines en transports publics, une nouvelle gare TGV, une séparation du trafic sur place.	DÉFAVORABLE
Même si le projet n'est pas assez avancé pour pouvoir se prononcer définitivement. La DDTM, il y a certains points qui mériteraient un meilleur développement : le devenir du barreau urbain, la gestion des multimodalités, les analyses des impacts environnementaux.	EMET DES RÉSERVES
Pas d'opposition de principe. Le dossier de support ne permet pas de juger des mesures prises pour la protection de santé des populations.	FAVORABLE
Asf émet des réserves sur le fonctionnement du déplacement réduit à 2X2 voies avec Bande d'Arrêt Circulable, ce qui est totalement dérogoire à l'ICTAAL et comporte d'importants dangers.	EMET DES RÉSERVES
Le tracé impacte des terres agricoles mais son caractère stratégique conduit la DRAAF à ne pas émettre de réserves. Néanmoins des mesures compensatoires seront nécessaires.	FAVORABLE
Il suffit de prolonger la ligne 2 du tram au-delà de Castries et jusqu'à Cournonsec. On pourrait aussi réaménager les échangeurs, raccorder le lien et la RD65, construire le boulevard au nord de l'autoroute. Si l'A9 est doublée on ne pourra plus construire les réseaux dont on a besoin pour le futur. Il faut un pôle multimodal de transport au Sud (train, avion, bus et tram). La LGV est prioritaire sur le doublement.	EMET DES RÉSERVES
Quelque soit le projet, les réseaux ERDF sont fortement impactés.	EMET DES RÉSERVES
La zone est réputée inondable il faudra donc prendre de nombreuses mesures, les accès de secours devront être cohérents avec les recommandations du SDACR. La défense incendie devra être vue conjointement avec le SDIS, les bassins de rétention devront être accessibles.	EMET DES RÉSERVES
Le doublement de l'A9 est nécessaire mais insuffisant. Il faut un projet plus global intégrant le contournement Ouest (jonction A750/A9) pour avoir un accès complet à l'aéroport et la prochaine gare TGV.	EMET DES RÉSERVES
Les mesures compensatoires concernant les impacts environnementaux sur de nombreux espaces géographiques sont modestes, malgré de nombreuses lettres antérieures informant sur ces impacts. Le ministère émet un avis défavorable.	DÉFAVORABLE
Il faut agir vite : La sécurité n'est pas assurée sur l'A9, et elle est saturée ce qui handicape la croissance économique et le développement du territoire montpellierain. Séparation des trafics : solution privilégiée la 2x3 voies (dans le cadre de la DUP de 2007). L'UNICEM est capable de fournir tout le matériel nécessaire pour la réalisation du chantier.	FAVORABLE
Datant de 2005 mais les enjeux sont toujours les mêmes. Le mas de Saporta joue un rôle de vitrine pour les A.O.C du Languedoc-Roussillon. Or les nouvelles A9 et ligne LGV vont passer non loin du domaine. Il faut donc prévoir des mesures compensatoires pour atténuer les nuisances (murs anti-bruits...).	EMET DES RÉSERVES

5. SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Onze registres ont été déposés dans les mairies des communes concernées par le projet, mais aussi aux sièges de l'agglomération de Montpellier, du Conseil Régional Languedoc-Roussillon, du Conseil Général de l'Hérault et à la DREAL. Un registre était disponible lors des quatre réunions publiques. C'est dans les communes et à l'agglomération que l'on relève la grande majorité (88%) des contributions. La tonalité générale est positive ou très positive (63%).

Lors des quatre réunions publiques, 56 interventions orales (hors élus) ont été recensées, de 9 à Saint-Jean-de-Védas à 17 à Vendargues. La tonalité est partagée car 28 d'entre elles, soit 50%, manifestent une opposition au projet de déplacement de l'autoroute.

Sur le site dédié à la concertation, les deux forums ont donné lieu à 191 avis et 118 commentaires. La tonalité est plutôt négative : 51% des avis (contre 34% d'avis favorables) et 47% des commentaires (contre 35% de commentaires favorables). A l'analyse des réponses à l'enquête usagers, l'opinion apparaît très fortement en faveur d'un déplacement de l'A9 (77% répondent Tout à fait vrai à la question : «Il est urgent de déplacer l'autoroute pour séparer le trafic de transit et le trafic local»).

De nombreux riverains, conscients du problème de sécurité, soulignent la nécessité d'agir rapidement par le déplacement de l'autoroute.

Quelques personnes, généralement porte-parole d'association, interviennent sur le site internet, dans les registres et lors des réunions publiques.

5.1 Analyse géographique

Sur les 367 observations émanant des registres, c'est à la mairie de Montpellier (26%) et à l'agglomération (18%) que l'on enregistre le plus de participation. Mais, par rapport à leur population, Lattes (13%), Baillargues (12%) et Saint-Jean-de-Védas (9%) enregistrent une forte mobilisation.

À Lattes, 78 % des interventions manifeste une forte opposition au projet de déplacement de l'autoroute A9. À Saint-Aunès, l'opposition enregistre un score légèrement supérieur à 50%. Partout ailleurs, la tonalité est positive : de l'agglomération (83%) à Saint-Jean-de-Védas (56 %).

5.2 Analyse thématique

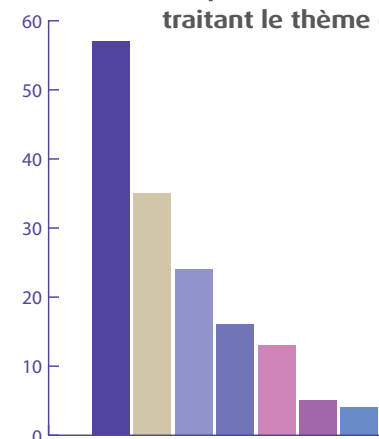
L'analyse des registres confirme que la concertation est très peu critiquée : rares sont ceux qui demandent un débat public ou qui critiquent certaines modalités de la concertation. Plusieurs personnes expriment au contraire leur satisfaction.

Plus d'un avis sur deux aborde le thème de la circulation (sécurité-saturation). Plus d'un sur trois se préoccupe des modalités de réalisation du projet (coût, urgence...). Près d'un sur quatre s'interroge sur les caractéristiques techniques : déplacement de A9, échangeurs, impacts environnementaux... Enfin, un sur six attire l'attention sur certains secteurs géographiques (Mas Rouge, péage de Saint-Jean-de-Védas, RN 113 à Baillargues...). Le lien entre PDU et A9 ne préoccupe que 13 % des intervenants.

Dans les registres, les avis peuvent aborder entre 1 et 4 thèmes (moyenne : 1,54). Certains n'en traitent même aucun, se limitant à indiquer « favorable au projet ».

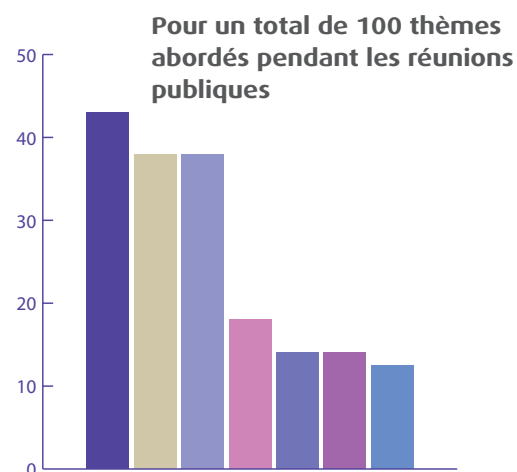
La circulation (saturation et sécurité) représente 37% des thèmes abordés, les modalités de la réalisation viennent ensuite (23%) suivies par les caractéristiques techniques du projet (15%).

Fréquence des interventions traitant le thème dans les registres



- sécurité-saturation **57%**
- modalités de réalisation **35%**
- caractéristiques techniques **24%**
- préoccupations sectorielles **16%**
- PDU aggro **13%**
- concertation **5%**
- solutions alternatives **4%** (avec explication de lecture : 13% des interventions portent sur le thème plan de déplacements urbains de l'agglomération)

Lors des quatre réunions publiques, en dehors des élus et techniciens, on a enregistré 56 interventions pour 100 thèmes abordés. Sécurité et saturation, modalités de réalisation et caractéristiques techniques du projet mobilisent majoritairement l'attention des participants.



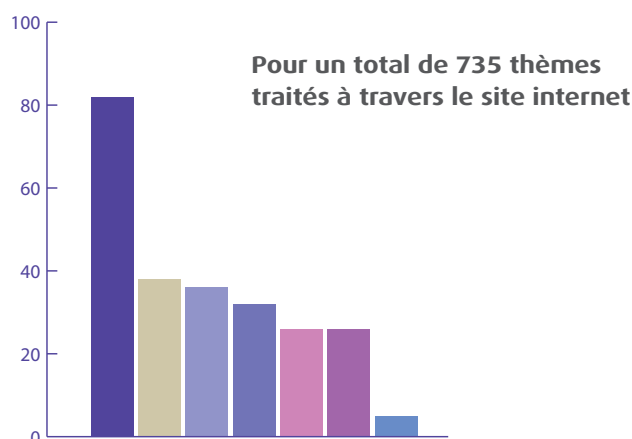
- sécurité-saturation **43%**
- modalités de réalisation **38%**
- caractéristiques techniques **38%**
- PDU aggro **18%**
- préoccupations sectorielles **14%**
- solutions alternatives **14%**
- concertation **12,5%**

Sur le site internet, les 309 interventions exprimées sur les forums ou comme simples commentaires abordent au total 735 thèmes, soit en moyenne 2,5 thèmes par interventions ou avis.

Sur les 215 participants, une vingtaine sont intervenus à au moins 3 reprises dans différentes discussions, jusqu'à 10 fois pour un des intervenants. Les discussions que le forum a engendrées voyaient se confronter des partisans et détracteurs du déplacement.

Très largement en tête, le thème sécurité-saturation est abordé dans 82% des cas.

Les autres thèmes apparaissent entre 26 et 38 cas sur 100, soit deux ou trois fois moins. Le thème de la concertation reste marginal (5 cas sur 100).



- sécurité-saturation **82%**
- modalités de réalisation **38%**
- caractéristiques du projet **36%**
- alternatives **32%**
- PDU **26%**
- Préoccupations sectorielles **26%**
- concertation **5%**

→ Quelque soit le support d'expression, un constat s'impose. C'est le thème des conditions de circulation (sécurité/saturation) qui mobilise prioritairement les participants à la concertation et anime les discussions autour des solutions qui permettraient de les améliorer. Il est suivi par les caractéristiques du projet et les modalités de réalisation. Les autres thèmes viennent loin derrière.

6. LES THÉMATIQUES GÉNÉRALES

6.1 La concertation

6.1.1 Le cadre de la concertation

Globalement, - les chiffres de participation le prouvent - **le principe de la concertation est jugé satisfaisant par la majorité des participants.**

Trois critiques émergent cependant. Pour certains, il a été organisé un simulacre de concertation pour gagner du temps et reculer une prise de décision considérée comme urgente ou, à l'inverse, pour d'autres, les décisions sont déjà prises. Pour d'autres enfin, il fallait relancer un véritable débat public. A cette interrogation, le représentant de la CNDP répond que l'application stricte de la loi amenait à considérer que la DUP de 2007 était valable et qu'une concertation était suffisante, l'opportunité du projet ayant déjà été débattue.

Quelques prises de position.

« *Merci également de venir près des citoyens pour en discuter* » (registre Montpellier).

« *À la place de cette parodie de concertation, un véritable débat public suivi d'une nouvelle enquête publique auraient été indispensables* » (réunion publique Montpellier)

« *On se demande si, au fond, la seule volonté partagée n'est pas celle de ne rien faire maintenant et de laisser les générations futures subir l'ingérence (!) des responsables politiques d'aujourd'hui.* » (site internet).

6.1.2 Le déroulement de la concertation (organisation, logistique, prise de parole dans les réunions, ...)

L'organisation a été globalement bonne et appréciée par les participants. La concertation reposait principalement sur trois outils : les réunions publiques, les registres et le site internet. **La forte participation aux forums du site internet et le nombre de commentaires enregistrés sur le site manifestent l'intérêt du public et sa satisfaction.** Les réunions publiques ont atteint leur objectif avec une participation correcte même si l'on tient compte des personnes qui se sont déplacées sur plusieurs lieux de réunion.

Quelques critiques ont été enregistrées. À Lattes et à Baillargues, il a été regretté que les organisateurs n'aient pas voulu une réunion publique sur place. La DREAL a expliqué qu'initialement, seules trois réunions étaient prévues. Une réunion supplémentaire a été ajoutée à Mauguio, à la demande de la communauté de communes de l'Étang de l'Or.

Dans les réunions publiques où la présentation du dossier technique et les interventions nombreuses des élus ont consommé une grande partie du temps disponible, quelques participants ont déploré le temps d'intervention limité du public.

Quelques prises de position.

« *Monsieur Marzolf,(...) je sollicite de votre part d'inscrire dans votre rapport final que ce dossier a comporté des omissions inacceptables.* » (site internet)

« *La parole est donnée majoritairement aux élus qui, pourtant, ont d'autres tribunes pour s'exprimer. Pour les citoyens, la parole est aussi difficile à prendre que la Bastille.* » (réunion publique Vendargues).

6.2 La sécurité et la saturation

6.2.1 Le risque d'accidents

De façon très générale, les usagers de l'autoroute reconnaissent la dangerosité de cette section autoroutière où l'on trouve un trafic local et un trafic de transit circulant à des vitesses sensiblement différentes près des bretelles d'accès à l'agglomération. Ce différentiel de vitesse est rendu particulièrement dangereux par la présence de poids-lourds en grand nombre. Par ailleurs, aux heures de pointe, la capacité insuffisante des échangeurs de l'agglomération crée des files de véhicules sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU) de l'autoroute et augmente le risque de collision. **Cette thématique a suscité de nombreuses interventions du public et est apparue comme une des raisons majeures pour déplacer l'autoroute A9.**

Quelques très rares personnes soupçonnent néanmoins la DREAL d'exagérer la dangerosité du parcours et demandent des précisions sur les statistiques.

La DREAL a fourni le rapport sur l'accidentologie de l'A9 qui a été mis en ligne le 13 juillet, avant la fin de la concertation.

Quelques prises de position.

« *Il est urgent de faire quelque chose pour cette autoroute tueuse* » (registre de l'Agglomération)

« *Enfin nous allons sauver des vies !* » (registre de Montpellier)

« *Vivement le début des travaux en premier lieu pour la sécurité.* » (registre de Lattes)

« *Assez de morts, assez de blessés !* » (registre de Vendargues)

« *Je ne prends plus l'autoroute compte-tenu de l'affluence des véhicules et des accidents journaliers.* » (registre de Montpellier)

6.2.2 La saturation

Les usagers de l'autoroute connaissent la saturation lors de leurs déplacements. Ils en décrivent les effets en termes d'allongement de leur temps de transport et d'énerverment au volant. Régler la saturation sur cette autoroute reste une des priorités des usagers, même si elle reste circonscrite aux communes directement impactées par le projet. Les sorties vers l'agglomération sont jugées insuffisantes. Certains intervenants considèrent qu'à long terme, avec l'augmentation du prix du pétrole devenu rare, le trafic n'augmentera pas voire régressera.

Quelques prises de position.

« Nous vivons au quotidien le stress sur l'autoroute. »
(réunion publique Montpellier)

« C'est l'enfer tous les jours, matin et soir. Je suis obligée de prévoir trois-quarts d'heure de rab pour être certaine d'arriver à l'heure à mon travail. » (site internet)

« Non aux bouchons, oui au dédoublement. »
(registre Lattes).

« Les bouchons ne viennent pas du trafic de transit ! »
(registre de Montpellier)

« Il faut arrêter la fuite en avant en créant une nouvelle autoroute... alors que tout le monde sait que le pétrole ne va pas cesser d'augmenter. »
(site internet)

6.2.3 La séparation des trafics

Trois attitudes distinctes sont relevées.

La première considère que la séparation des trafics contribue nettement à résoudre les problèmes de sécurité et que le déplacement long ou court, est une bonne solution. Quelques très rares prises de position en faveur d'une séparation des trafics, après un élargissement de l'autoroute à 2 x 4 voies, sont à noter.

La seconde rejette la solution de la séparation des trafics en considérant que le problème se situe dans les bretelles et les ronds-points sous-dimensionnés.

La troisième s'oppose à cette solution à cause de ces effets considérés comme négatifs sur la consommation d'espace et les nuisances.

Quelques prises de position.

« Il faut agir vite et dédoubler cette A9. » (registre agglomération Montpellier).

« OUI OUI OUI au dédoublement de l'A9. » (registre agglomération Montpellier).

« Il est urgent de séparer les trafics afin de sécuriser les trajets. » (site internet).

« Cette modification de tracé ne résoudra rien puisque ce sont les entrées et sorties qui bloquent la circulation. » (réunion publique Montpellier).

« Je suis contre ce projet qui n'est pas écologique et va détruire de nombreux paysages. » (site internet).

6.2.4 La régulation de vitesse

Elle apparaît pour certains comme la meilleure façon de régler les problèmes de saturation et de sécurité. Il est proposé de réduire la vitesse à 110 km/h, ce qui est déjà le cas, plus généralement à 90 km/h. Certains vont même jusqu'à 60 km/h.

D'autres demandent le déplacement et la réduction de vitesse.

La DREAL répond que la régulation de la vitesse est à l'étude, mais que les limitations de vitesse doivent rester cohérentes avec les caractéristiques de l'infrastructure.

Quelques prises de position.

« Une limitation de vitesse à 90 voire 80 km/h s'impose. » (site internet)

« Il est plus réaliste d'abaisser la vitesse. » (site internet)

« La DUP existe depuis 2007, il faut faire le projet long et baisser la vitesse à 90 km/h si cela diminue le taux d'accidents. » (site internet)

« La question que je pose, interpelle directement tous les décideurs dans cette affaire. C'est la question de la réduction beaucoup plus importante que celle que proposait Monsieur le Député, la réduction à 60 km/h immédiate sur tout ce tronçon. »
(réunion publique Montpellier)

6.2.5 Le trafic poids lourds

Étonnamment, c'est une thématique relativement peu présente dans les avis et commentaires. Certains accusent néanmoins les poids-lourds d'être les responsables de la congestion et de l'insécurité et veulent qu'on leur interdise de doubler. On demande en outre la limitation de leur vitesse aux heures de pointe. D'autres préconisent des transferts (autoroute maritime, ferroutage).

Quelques prises de position.

« Les poids-lourds restent l'unique problème en termes de sécurité et de fluidité. » (registre Montpellier)

« Je réside à Montpellier depuis 1994. Depuis cette date, la circulation n'a fait que croître et rien n'a été fait pour anticiper ce flux de circulation dû principalement au trafic des camions. » (site internet)

« En attendant, pourquoi ne pas interdire aux poids-lourds de doubler sur la partie limitée à 110 ? » (site internet)

6.2.6 Les échangeurs

• Le réaménagement des échangeurs existants (Saint-Jean-de-Védas, Vendargues, Montpellier Zénith/Est) / ronds-points

Cette thématique est fortement présente. Elle est considérée, à Lattes notamment, comme suffisante pour régler les problèmes de circulation sur l'A9. Les échangeurs existants apparaissent, avec les ronds-points attenants, comme responsables des bouchons aux entrées de Montpellier. Plusieurs participants observent que les échangeurs sont incomplets et que les ronds-points, sous-dimensionnés, sont facilement saturés aux heures de pointe du matin et du soir. D'autres demandent l'allongement des bretelles d'accès et le réaménagement des ronds-points dès maintenant sans attendre le déplacement de l'A9.

Un architecte, par ailleurs élu local, fait observer que le réaménagement de certains échangeurs à Montpellier n'est pas chose aisée et qu'il y aura un impact fort sur les quartiers proches : un échangeur a une emprise importante sur le terrain.

À Baillargues, on souligne les difficultés générées par un échangeur mal adapté à la situation.

Une demande : plus d'informations aux entrées de l'autoroute sur la fluidité de la circulation, pour éviter les manœuvres dangereuses ou l'effet d'empilement des voitures.

Les élus de la Ville et de l'Agglomération de Montpellier, pour leur part, ne sont pas favorables, en l'état, à l'amélioration des entrées des véhicules dans la ville qui leur paraît contradictoire avec une circulation automobile apaisée et le développement des transports collectifs.

Quelques prises de position.

« Les accès à l'autoroute sont de véritables pièges à taupe. On ne peut pas sortir, on ne peut pas entrer. » (réunion publique Montpellier).

« Faire des rampes d'accès de 500 m sur l'autoroute autorise n'importe quel conducteur à s'insérer anarchiquement sur l'autoroute. » (registre St-Jean-de-Védas)

« La sortie de Montpellier est une épreuve de survie pour moi (...) je le dis : j'ai peur quand je dois conduire sur cette portion d'autoroute. » (registre Montpellier).

« Observez ce que l'on a créé à Baillargues avec le passage obligé par un, voire deux ronds-points, puis retour dans l'autre sens pour éviter de construire deux bretelles d'accès. Cela relève d'une logique difficile à comprendre !!! Sacrés énarques et ingénieurs des ponts !!! » (site internet)

« En améliorant les bretelles et les échangeurs, on facilite la pénétration des véhicules dans la ville de Montpellier. Est-ce que c'est cela que l'on veut pour un développement durable de l'agglomération ? » (réunion publique Saint-Jean-de-Védas)

• La création de nouveaux échangeurs

Les opposants au projet demandent la création de nouveaux échangeurs, ce qui, selon eux, suffirait à résoudre les problèmes de sécurité. Plusieurs propositions sont faites.

Le site du Zénith est considéré comme desservant trop de destinations intramuros. On demande, en conséquence, la création d'un nouvel échangeur proche pour absorber le trafic entrant dans la ville. On parle d'une sortie vers la Grande-Motte, d'échangeurs supplémentaires à Lunel-Viel, Odysseum...

Certains utilisent la référence toulousaine : il faut faire comme à Toulouse où la rocade offre une bretelle tous les 500 mètres.

La DREAL, interrogée, répond que le trafic est moins important à Toulouse, qu'il comporte moins de poids-lourds, que la rocade est complète et qu'en conséquence, la situation n'est pas comparable.

De plus, elle précise que la création de nouveaux échangeurs n'est envisageable qu'une fois le dédoublement réalisé et la section actuelle devenue contournement urbain. Sur le contournement urbain, elle pense qu'avec les autorités organisatrices de transport concernées, on pourrait le moment venu décider de deux ou trois échangeurs supplémentaires.

Quelques prises de position.

« La capacité des voies qui conduisent vers la ville n'est pas suffisante. C'est là où il faut résoudre le problème : élargir les routes qui conduisent vers la ville et augmenter leur nombre. » (site internet)

« On doit réduire la vitesse à 90 km/h, sorties plus fréquentes, cela existe à Toulouse (où c'est aussi les ASF qui gèrent. » (registre Montpellier)

6.2.7 Le report modal du fret

Certains intervenants affirment que c'est un des éléments de solution au problème de saturation. On parle ainsi de feroutage ou d'autoroute maritime. L'exemple de la Suisse (et de son interdiction de circulation des poids-lourds) est cité comme référence.

Dubitatif, le représentant du CESER note que le fret ferroviaire est en forte décroissance.

La DREAL fait observer, pour sa part, que ce report modal est souhaitable et qu'une politique volontariste est mise en œuvre par l'État mais que son impact restera néanmoins très limité dans ce couloir de déplacements nationaux et internationaux.

Elle précise également que si on multipliait par 10 le nombre de camions qui passent sur l'autoroute ferroviaire entre le Boulou et Luxembourg, on réduirait de -10 % le flux de poids lourds qui passent en transit sur la section autoroutière de Montpellier.

Quelques prises de position.

« Et si l'on remplaçait le transport par route par le fret ferroviaire ? (...) Est-ce que la réduction du transport routier n'était pas un engagement du Grenelle de l'Environnement ? » (site internet)

« Lorsqu'on sait que 15.000 poids-lourds empruntent chaque jour ce tronçon d'autoroute, il est inconcevable que le feroutage n'ait jamais été sérieusement envisagé dans ce pays. » (site internet)

6.2.8 L'évolution du trafic routier à terme

Globalement, cette thématique est peu présente, peut-être parce qu'il est difficile de se projeter dans l'avenir ou, au contraire, parce que c'est une évidence, incontestable, le trafic augmentera.

Les chiffres présentés par les représentants de l'État ne recueillent aucune critique. Pratiquement, seuls les techniciens y font réellement référence notamment en constatant la croissance démographique de la région et la position centrale de Montpellier entre quatre grandes régions économiques génératrices de trafic.

Quelques participants considèrent au contraire que les changements économiques futurs (liés en particulier au renchérissement inéluctable et à la raréfaction de l'énergie pétrolière) conduiront à une stagnation voire une baisse du trafic.

Quelques prises de position.

« Montpellier est appelée à s'agrandir encore, on se doit d'anticiper le déplacement de millions (!) de personnes dans les années à venir. » (registre Montpellier)

« L'usage des voitures individuelles n'a aucun avenir, pourquoi investir là-dedans ? (...) Que ferez-vous quand il n'y aura plus d'essence à mettre dans vos réservoirs ? » (site internet)

6.3 Les modalités de réalisation du projet

6.3.1 L'urgence du projet

Rares sont ceux qui se satisfont de la situation actuelle et qui ne demandent pas que les responsables agissent avec célérité.

Ceux qui attendent un aménagement de l'autoroute quelles qu'en soient les modalités (doublement long, court, élargissement) insistent avec force sur l'urgence d'agir. Ils regrettent ce qui leur apparaît comme du temps perdu et considèrent que l'on a attendu trop longtemps.

D'autres, favorables au déplacement, refusent d'attendre la réalisation du contournement urbain et demandent dès maintenant l'aménagement des échangeurs. En cela, ils sont d'accord avec certains opposants au projet qui assurent que l'aménagement rapide des échangeurs suffira à régler les problèmes de circulation.

Quelques prises de position.

« Faites-la et vite ! » (registre Montpellier)

« Oui, il y a urgence à dédoubler l'A9 au sud » (registre réunions publiques)

« Vingt ans qu'on attend » (registre Montpellier agglo)

« Une urgence et une nécessité » (registre Montpellier agglo)

6.3.2 La compatibilité avec la DUP (tracé court / tracé long)

C'est un point important de débat.

Les opposants considèrent que cette DUP qui avait reçu un avis négatif des commissaires-enquêteurs, a été prise en urgence et que sa validité est contestable. Ils ne sont pas convaincus par les explications juridiques fournies tant par les techniciens que par le représentant de la CNDP qui la disent « purgée de tout recours ». Certains considèrent en outre que le projet présenté (tracé court) est attaquant sur ce plan.

Par ailleurs, la validité de la DUP est un argument pour les personnes qui soutiennent le projet dit du tracé long et plus généralement pour ceux qui demandent une action urgente. Pour eux, il ne faut pas prendre le risque de repartir vers une nouvelle DUP.

Enfin, c'est à partir de la DUP que le SCOT et le PDU de l'agglomération (avec contournement Ouest et déviation Est) ont été élaborés. En conséquence, les élus concernés soutiennent en priorité le projet de déplacement long.

Les techniciens de la DREAL et le SGAR insistent enfin sur le fait qu'un projet dont les caractéristiques seraient substantiellement différentes du projet retenu lors de la DUP demanderait une nouvelle DUP qui ne pourrait être obtenue avant au moins 4 ans.

Quelques prises de position.

« La solution, dite de Villepin, la solution longue (...) qui bénéficie d'une DUP, nous paraît la plus intéressante pour deux choses. D'abord, parce qu'elle peut être réalisée le plus vite possible et parce qu'en séparant très nettement les trafics entre l'interurbain et le local, il pourrait y avoir d'autres améliorations sur la zone locale... » (réunion publique Montpellier).

« Moi, ce que je dis maintenant, il faut en s'appuyant sur la DUP de 2007, il faudrait qu'à l'issue de cette concertation, la décision soit prise d'attaquer les travaux » (réunion publique Vendargues).

6.3.3 Le coût du projet

Entre 500 et 600 M€ pour le déplacement de l'autoroute, autant pour les aménagements urbains du boulevard et des contournements.

Malgré l'exposé des techniciens de la DREAL, les opposants admettent difficilement que le financement soit provisionné à ASF. Ils soutiennent en outre que la longue gestation du projet a conduit l'État à ne plus assurer le financement de l'aménagement en boulevard urbain d'une section d'autoroute qui lui « appartenait » avant la cession à Vinci. De même, selon eux, le transfert au département d'une partie de l'ancien réseau routier national amène également l'État à ne pas assumer de responsabilité financière sur les contournements. La part locale du financement est donc considérée comme insupportable. Certains vont jusqu'à parler de désengagement de l'État.

A l'inverse, les responsables de l'agglomération de Montpellier affirment pouvoir discuter avec leurs partenaires habituels (État, Région, Département) du financement de la partie urbaine du projet global et obtenir leur participation.

Le coût du projet n'est pas un élément du choix pour ceux qui attendent la réalisation du projet. Par ailleurs, certains font de l'existence du financement à ASF, un argument pour la réalisation rapide des travaux.

Quelques prises de position.

« Un projet de plus de 600 M€ , dévastateur, impactant sur la santé et qui ne résoud pas grand chose, NON cela n'est pas acceptable. » (registre Lattes)

« Nous allons crouler sous le poids des impôts. » (réunion publique Montpellier)

« Les vies à sauver n'ont pas de prix. » (registre Montpellier)

« Il n'est pas concevable de reporter encore de 10 ans, un projet déjà validé et financé par les sociétés d'autoroute. » (registre Baillargues)

6.3.4 Les effets sur l'activité économique

La thématique est peu présente. Un chef d'entreprise de Saint-Jean-de-Védas se préoccupe de l'impact économique du retard pris sur la réalisation. Indirectement, le maire de Vendargues souligne le développement au sud de sa commune de zones d'activités dont les trafics vont déboucher sur l'autoroute. Un chef d'entreprises affirme : la congestion coûte cher aux entreprises.

Pour le Président de l'Agglomération, les travaux vont générer une activité économique importante localement.

Quelques prises de position.

« Les parcs d'activités qui se font à Vendargues et à Castries, parc régional Via Domitia, ont été pensés avec le raccordement à l'autoroute. » (réunion publique Vendargues)

« Parce que cinq ans, c'est demain, cinq ans avec la gare TGV et ce dossier réalisé, c'est 3,2 milliards avec le contournement de Nîmes Montpellier (...) en termes de développement économique et de relais pour les entreprises de notre territoire. » (réunion publique Vendargues)

« Cela veut dire aussi qu'il en va d'une grande activation du tissu économique (...) de situer ce dossier en termes d'accélération du grand emprunt tel qu'il a été lancé. » (réunion publique Saint-Jean-de-Védas)

6.4 Les caractéristiques du projet de déplacement

6.4.1 La section déplacée

C'est le choix prioritaire de ceux qui s'attachent aux propositions de la DREAL et qui pensent que la séparation des trafics est la solution aux problèmes de circulation actuels et futurs. Projet court, projet long, le choix n'est pas toujours explicite. Les prises de position claires sont majoritairement orientées vers le projet long, dit « projet Villepin » par certains. C'est en particulier le cas des principaux représentants de l'Agglomération, de plusieurs habitants de Baillargues, Vendargues et Montpellier.

A l'inverse, les opposants considèrent le déplacement de la section comme inutile pour le trafic ou même dangereux pour le cadre de vie.

Certains demandent si l'on est certain que les véhicules en transit utiliseront la section déplacée si le contournement urbain est gratuit.

Quelques prises de position.

« Il y a urgence à dédoubler l'A9 au sud. » (Registre réunions publiques)

« (Le tracé long) est la seule alternative rationnelle et cohérente en termes de sécurité et de fluidité. » (registre Montpellier agglomération)

« Déplacement de l'A9 ? Peut-on imaginer un projet plus aberrant ? » (registre Lattes)

« Croyez-vous que le trafic international (...) ne préférerait pas utiliser la voie dite de contournement qui, elle, est gratuite ? » (registre DREAL)

6.4.2 L'autoroute aménagée sur place aux extrémités Est et Ouest de la section déplacée

Un aménagement sur place est envisagé de part et d'autre de l'autoroute existante entre l'échangeur de Montpellier-Est et celui de Vendargues (lui-même réaménagé), soit sur environ 6 km avec une 2x4 voies. Cette caractéristique du projet présenté à la concertation est ressentie comme une nette amélioration par rapport au projet DUP (qui proposait une 2x6 voies). La réduction du nombre de voies va engendrer 70 ha de consommation d'espaces en moins. Toutefois il faut noter la difficulté de circulation lors de la réalisation des travaux.

6.4.3 Les raccordements

La thématique est très peu abordée peut-être à cause de la technicité qu'elle suppose. C'est leur positionnement qui intéresse plus que leur dessin. À l'est, nombreux sont ceux qui demandent le déplacement du raccordement à l'est de Baillargues pour contourner Baillargues et Saint-Brès.

Quelques personnes considèrent qu'il aurait fallu être beaucoup plus ambitieux en pensant au long terme et se raccorder à l'est à Lunel-Viel, Lunel ou même Gallargues, à l'ouest au-delà de Saint-Jean-de-Védas.

Quelques prises de position.

« Le raccordement à l'est doit se faire bien avant la sortie 28 « Vendargues », du côté de Gallargues ou Lunel, car cette portion de l'A9 est très dangereuse. » (site internet)

6.4.4 Les profils en travers

On en parle peu et sous deux aspects essentiels. D'abord, l'emprise au sol est considérée comme agressive et inutile par les opposants. Par ailleurs, l'hypothèse d'une section autoroutière avec circulation sur la BAU fait unanimement scandale.

6.4.5 La requalification environnementale

Beaucoup s'étonnent qu'elle soit liée, dans la présentation, à la réalisation du déplacement de la section autoroutière. Certains pensent qu'elle aurait du être réalisée depuis longtemps et d'autres vont jusqu'à l'exiger dès maintenant.

Des personnes s'interrogent sur le respect des seuils réglementaires à mettre en œuvre pour garantir la mise en place de protections acoustiques suffisantes.

Quelques prises de position.

« Il prévoit des mesures environnementales qui sont, à la vérité, des rattrapages. » (réunion publique Saint-Jean-de-Védas)

6.4.6 Les impacts environnementaux

Certains considèrent que les aspects environnementaux du dossier sont mal traités. Ils

avancent l'argument du non-respect du Grenelle de l'Environnement. D'autres s'interrogent sur les études d'impact à propos de certains secteurs géographiques particuliers considérés comme sensibles.

La DREAL explique que l'étude d'impact a été réalisée lors de l'enquête d'utilité publique de 2005 et qu'une actualisation pourra être envisagée en fonction de la décision ministérielle qui suivra la concertation.

• Les nuisances sonores

Elles sont fortement mises en avant, en particulier par les opposants au projet de déplacement de la section autoroutière, mais aussi par les populations qui se préoccupent de secteurs géographiques particuliers comme la sortie-péage de Saint-Jean-de-Védas pour laquelle certains suggèrent de la déplacer dans une zone moins urbanisée à l'ouest, l'échangeur de Baillargues, le quartier de la Cereirède ou du Mas Rouge à Boirargues ...

La DREAL indique que les normes qui s'appliquent à la construction des autoroutes seront nécessairement respectées.

Un participant affirme qu'au-delà de 30000 véhicules/jour, le bruit n'augmente pas et que baisser la vitesse fait baisser le bruit émis par la circulation.

Quelques prises de position.

« Pour le bruit, les décibels ne s'ajoutent pas. Au-delà de 30000 véhicules par jour, le bruit n'augmente plus. Il ne dépend plus que de la vitesse des véhicules? » (réunion publique Montpellier)

« Est-ce qu'on n'avait pas le droit aux murs anti-bruit avant ? » (réunion publique Montpellier)

• La pollution de l'air

Le débat porte sur la pollution de l'air générée par le trafic autoroutier et sur la production d'ozone qui en découle à certaines périodes de l'année. Certains considèrent que le déplacement autoroutier apportera plus de pollution et des « complications respiratoires » pour les habitants. D'autres, dans les quartiers urbains proches comme Prés d'Arènes, espèrent que l'éloignement du trafic des poids-lourds et surtout le développement des transports urbains fera baisser la pollution.

Les techniciens de la DREAL précisent d'une part que l'essentiel de la pollution atmosphérique vient de la circulation dans l'agglomération proprement dite et, d'autre part, qu'une circulation plus fluide est moins polluante.

Quelques prises de position.

« Je pense que le coût qui est un problème apparemment assez récurrent, on pourrait y revenir en se posant la bonne question : quel va être l'impact (du projet) sur la santé de nos enfants dans les années à venir, sur cette pollution qu'on ne maîtrise pas vraiment aujourd'hui ? » (réunion publique Montpellier)

« C'est dans les bouchons, à l'arrêt, que les voitures font une pollution locale très importante » (réunion publique Montpellier).

• Le foncier et le paysage

Dans un secteur déjà fortement urbanisé la question du paysage proprement dit est peu traitée. On peut

noter quelques interventions spécifiques sur le site internet. Au contraire la question foncière fait l'objet de plusieurs interventions : on refuse le « bétonnage » de terres agricoles qui demain seront utiles. Un propriétaire demande comment il sera indemnisé s'il est exproprié et à quel niveau.

Quelques prises de position.

« ... ne pas aller couler du nouveau bitume ailleurs sur des terres agricoles. » (site internet)

« Le projet va bétonner la bande littorale ce qui est inacceptable. Il faut un contournement nord... » (site internet)

« ... préserver les espaces proches de Montpellier pour l'agriculture et l'urbanisme. » (site internet)

• Le risque d'inondation

Quelques opposants dénoncent le risque accru par la nouvelle autoroute de transit (déplacement de l'A9) lors des inondations futures.

Les techniciens de la DREAL répondent que le principe de la transparence hydraulique sera respecté.

6.4.7 Les autres sujets

• accolement LGV

Le thème est abordé par plusieurs personnes qui ne comprennent pas que l'État ne parvienne pas à obtenir de RFF et d'ASF qu'ils construisent leur infrastructure sur le même remblai. Il s'agit pour eux d'éviter qu'un espace urbanisable soit coincé entre deux infrastructures à gros trafic.

Quelques prises de position.

« RFF refuse d'être sur le même remblai, donc il y a quarante mètres entre les deux ouvrages... Vous vous rendez compte ce que cela fait quarante mètres ? Alors que s'ils le mettaient sur le même remblai, on gagnerait de l'argent (...), mais l'État n'est même pas capable de faire travailler RFF et ASF sur le même projet depuis le début. » (réunion publique Montpellier)

6.5 Les solutions alternatives

6.5.1 Le tracé Nord

Quelques interventions en faveur d'un tracé nord pour la « nouvelle » autoroute sont faites. Ce serait, disent-elles, le moyen de soulager le sud de Montpellier et développer le nord. On demande pourquoi il n'apparaît pas dans le dossier de concertation ou pourquoi cela n'a pas été étudié.

Les techniciens de la DREAL répondent que l'étude de cette variante a été réalisée bien avant la mise à l'enquête publique de 2005. On y a démontré sa relative inefficacité pour détourner le trafic de transit à cause de l'allongement du trajet.

Quelques prises de position.

« Il serait souhaitable que cette A750 contourne Montpellier par le nord, qu'un fléchage correcte soit fait... » (réunion publique Saint-Jean-de-Védas)

« J'ai écouté M. ... parler de cette voie de liaison nord, je n'y crois pas parce que les problèmes ne sont pas au nord » (réunion publique Saint-Jean-de-Védas)

6.5.2 La rocade Sud

L'idée d'une rocade sud est présentée par le maire de Lattes, un « lien sud » constitué à partir de voiries locales améliorées qui partirait de St-Aunès pour aboutir à la route de Sète. Elle est présentée dans le cas où l'État refuserait de prendre à sa charge les aménagements du boulevard urbain et les contournements Est et Ouest qui sont considérés comme de sa responsabilité financière.

6.5.3 L'aménagement sur place

Soutenu en particulier par le député Jacques Domergue et Europe Écologie Les Verts, il consiste en l'ajout d'une voie supplémentaire de part et d'autre de l'autoroute actuelle et permet de dédier les deux voies extérieures à la desserte locale.

Ils proposent une baisse de la vitesse à 90 km/h, une amélioration et une multiplication des entrées-sorties, une suppression du péage à la sortie de Saint-Jean-de-Védas.

Si plusieurs participants aux réunions publiques considèrent avec intérêt cette hypothèse, d'autres la récuseront à cause de la difficulté d'insertion dans un milieu particulièrement dense de ces voies supplémentaires et de la coupure urbaine importante que cette nouvelle voirie constituerait à proximité des quartiers Sud de l'agglomération de Montpellier; de plus l'ensemble des échangeurs serait à reconstruire.

6.6 Les problématiques de déplacement du grand Montpellier

L'agglomération de Montpellier, dans son SCOT, puis son PDU, a intégré le « dédoublement » de l'autoroute pour construire un projet où la part des transports urbains grandit, notamment à partir des 7 lignes de tramway, au détriment de l'usage de la voiture intra-muros, et où le contournement Ouest fait liaison entre l'A9 et l'A750, d'une part, et la déviation Est entre la RD 65 et l'A9, d'autre part. Le schéma intègre également le Lien que le Conseil général a entrepris de réaliser depuis plusieurs années.

6.6.1 La transformation de l'autoroute actuelle en contournement urbain

Cette thématique n'a pas manifesté beaucoup de réactions. Il a été évoqué par le maître d'ouvrage qu'une réflexion approfondie doit être menée en concertation avec les collectivités locales, ASF et l'État pour définir les modalités d'aménagement et de financement de ce contournement urbain.

6.6.2 Le bouclage du contournement

C'est un thème qui ne rencontre pas d'opposition de principe. Quelques-uns vont même jusqu'à le considérer comme prioritaire par rapport au déplacement de l'autoroute.

Il fait débat quant à son financement. Pour les opposants, l'État n'assume plus les responsabilités qui étaient les siennes au moment de l'enquête d'utilité publique et laisse aux collectivités une charge trop importante. Pour les élus de l'agglomération, on arrivera à un tour de table où État, Région, Département et agglomération sauront prendre leur part de responsabilité. Pour les élus de l'agglomération, le déplacement de l'autoroute, en libérant un boulevard urbain au sud, est indispensable puisqu'il conditionne toute la réalisation du PDU.

Un représentant du Pays Cœur d'Hérault (Clermont l'Hérault) fait observer : « notre gare TGV et notre aéroport à nous, ils sont au sud » et demande un contournement Ouest efficace.

Quelques prises de position :

« On est donc aujourd'hui, une des rares villes de France, huitième ville de France, à ne pas avoir de bouclage de ceinture autoroutière. » (réunion publique Saint-Jean-de-Védas).

« C'est ce lien Ouest raccordé à l'autoroute A9 qui enlèvera le transit (...) à Saint-Jean-de-Védas. » (réunion publique Saint-Jean-de-Védas)

6.6.3 Les voies locales pénétrantes

Les responsables de l'agglomération partent du principe qu'il faut éviter au maximum la pénétration des véhicules dans la circulation urbaine qu'ils considèrent comme déjà trop dense et contradictoire avec une politique ouvertement favorable aux transports urbains et plus généralement aux modes doux.

Pour cette raison, la multiplication des bretelles souhaitée par les opposants au doublement est regardée avec une extrême méfiance. Sans préciser réellement le concept, on préfère parler de diffuseur plutôt que de pénétrante nouvelle.

C'est aussi pour cette raison que le contournement Ouest est demandé afin d'éviter la pénétration des véhicules venant de l'A750 dans l'agglomération.

6.6.4 Les transports collectifs

Clé de voute du PDU, les lignes de tramway actuelles et futures sont présentées comme un des éléments essentiels du dispositif des déplacements dans l'agglomération. S'y ajoutent également les gares Saint Roch et la future gare TGV Odysseum, ainsi que les deux plates-formes multimodales de Baillargues et Saint-Jean-de-Védas pour faire connexion avec les TER. On peut noter, que lors de la réunion publique à Vendargues, le représentant du Conseil régional a affirmé soutenir l'ensemble du dispositif.

Quelques participants affirment que le financement du déplacement autoroutier devrait être attribué en priorité aux transports collectifs.

7. Les préoccupations sectorielles

• Le petit péage de Saint-Jean-de-Védas

Ceux qui abordent cette question considèrent de façon quasi unanime que ce péage devrait être gratuit comme les autres entrées dans Montpellier. On parle d'injustice pour les utilisateurs de cette entrée et on avance que certains automobilistes passent ailleurs pour éviter de payer et occasionnent alors une surcharge de la circulation.

« *Je voudrais savoir si l'échangeur de Saint-Jean-de-Védas va devenir gratuit : on en a marre d'être les seuls dindons de l'agglomération à payer cette autoroute de malheur !* » (site internet).

• Les barrières de péage de Saint-Jean-de-Védas et de Gallargues

Ce sujet difficile est peu abordé. Certains, sur la base de précédents projets, pensaient qu'ils seraient supprimés.

« *J'ai cru comprendre qu'à l'origine, un des objectifs de ce projet, était de faire sauter, pour le trafic de transit, les péages de Saint-Jean-de-Védas et de Gallargues, avec une continuité sans péage depuis Lyon jusqu'à la frontière espagnole* » (réunion publique Vendargues)

• La RN 113

Elle fait l'objet de demandes particulières à l'Est et à l'Ouest de l'agglomération.

À l'Est, notamment à Saint Brès et Baillargues, on veut sa déviation qui, dit-on, ne peut se réaliser que dans le cadre du tracé long.

D'autres considèrent que cette déviation est possible « à l'Est de Saint Brès » même si on ne fait que le tracé court, d'autres encore avec « un aménagement sur place de l'autoroute » (réunion publique Vendargues).

• Le prolongement vers Gallargues

Quelques uns, rares, le réclament au nom d'une agglomération qui s'étendra, selon eux, inéluctablement jusqu'à Lunel.

• Le quartier du Mas Rouge / Boirargues

Le représentant d'un « Collectif Mas Rouge » défend son territoire et interpelle le président de l'agglomération ainsi que le représentant de la CNDP. Selon lui, le dossier ne respecte pas un quartier en pleine expansion qui, au PLU, est considéré comme un quartier stratégique (réunion publique Mauguio). Il affirme que la DUP de 2007 n'est pas compatible avec le projet présenté. D'autres refusent la création d'un quartier de 30 000 habitants dans un secteur aussi enclavé.

Une habitante du Mas Rouge, rappelle que dans le SCOT, le déplacement de l'A9 est prévu en souterrain. « Mensongers encore en faisant croire que le déplacement court de l'A9 est la seule alternative. L'élargissement sur place de l'autoroute actuelle a été écarté de la concertation, alors qu'il permet de remplir des objectifs de séparation des trafics... »

Une réponse est donnée par Christophe Morales, conseiller général, qui explique que le déplacement de l'A9 est bien inscrit dans le SCOT mais qu'en aucun cas il est « enterré ».

• D'autres interventions à noter

Une représentante du quartier de Céreirède à Lattes, estime que la solution ne passe pas par un doublement de l'A9. Il faut avant tout réduire le trafic national de poids lourds et aménager les bretelles. Elle défend la position des riverains pour alerter sur les conditions de mise en œuvre du projet.

Un groupe de retraités de Saint-Jean-de-Védas soulève les effets néfastes du projet sur la santé des habitants.

ENSEIGNEMENTS ET PERSPECTIVES

8. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

8.1 Premiers enseignements

La concertation a permis de constater :

- une forte volonté d'agir rapidement;
- un large consensus sur la nécessité de séparer les trafics;
- une inquiétude face aux problèmes de sécurité aux heures de pointes provoquant des remontées de files de voitures sur les bandes d'arrêt d'urgence, à proximité de camions lancés à pleine vitesse;
- une inquiétude sur le nombre d'accidents survenus depuis ces dernières années sur la section d'autoroute concernée;
- le souhait des populations de résoudre les problèmes de congestion.

La concertation a également permis de débattre pour la première fois du projet de contournement urbain de l'Agglomération de Montpellier. La séparation des flux de transit et des flux locaux est la condition nécessaire pour réaliser ce bouclage de l'agglomération à l'Ouest et à l'Est, par le biais d'une ceinture de rocades et de contournements urbains pour le trafic inter-quartiers. Tout ceci doit se faire en cohérence avec le plan de déplacement urbain de l'Agglomération de Montpellier, comme le souligne à plusieurs reprises Jean-Pierre Moure Président de l'Agglomération de Montpellier.

Ce plan limitera notamment l'entrée des voitures en ville par la création de parkings-relais, développera les modes de déplacements doux en centre ville (tramway, zones à 30, pistes cyclables, ...) et permettra un accès facilité à la nouvelle gare TGV...



La question restant en suspens est celle du financement de l'aménagement de ce contournement urbain entre les maîtres d'ouvrages, les collectivités locales, ASF et l'État.

La partie centrale de 11km du projet présenté à la concertation a fait l'objet de nombreuses critiques pendant les réunions publiques. Ce serait paradoxalement le seul tronçon à 2x2 voies entre Orange et L'Espagne, endroit où la circulation est la plus dense.

En revanche, sur les parties déplacées du projet présenté à la concertation, il apparaît que l'élargissement sur place, qui passe de 2x6 voies (projet DUP) à 2x4 voies soit ressenti comme une nette amélioration du dossier. Les impacts sur l'environnement et le foncier sont réduits (avec 70 ha de consommation d'espaces en moins).

Concernant la requalification environnementale de l'autoroute actuelle, il est demandé de respecter un haut niveau d'exigence, notamment en matière de protections acoustiques.

8.2 La position de la population et des acteurs du territoire

Les participants aux quatre réunions publiques, qui ont rassemblé 997 personnes, donnent l'impression d'une position générale négative, qui est très certainement à mesurer car bien souvent les mêmes opposants ont participé aux 4 réunions publiques.

L'enquête usagers réalisée sur Internet (auprès de 1507 personnes) montre que 90% de la population ressent une dégradation des conditions de circulation, que 86% considère les conditions de circulation comme dangereuses sur cette section d'autoroute et 77% pense qu'il est nécessaire de déplacer l'autoroute A9.

La population exprime une réelle prise de conscience des problèmes de sécurité et de congestion engendrés par le fort trafic de l'autoroute A9. Elle évoque la nécessité absolue que ce projet s'intègre dans une cohérence de développement du territoire.

Les élus du territoire sont très favorables au projet de déplacement de l'A9 dans la mesure où celui-ci s'inscrit dans le cadre de la DUP de 2007.

8.3 Des préoccupations locales à prendre en compte

- Les enjeux du raccordement de la RN 113 à la commune de Baillargues.
- La réalisation du contournement Ouest. Les principales collectivités attendent que l'État prenne position sur sa participation financière au projet.
- La prise en compte de la déviation Est de Montpellier (DEM).

8.4 Des mesures immédiates

La population a émis le souhait de mettre en place des mesures immédiates dans l'attente de la mise en œuvre du projet ministériel :

- La question de la limitation de vitesse à 90 km/h sur l'autoroute actuelle a été un sujet récurrent au cours de la concertation même si il a été démontré que cela ne règle pas les problèmes de congestion, mais elle peut avoir un effet positif sur la sécurité.
- La question des échangeurs : de nombreux participants proposent d'aménager ou de compléter les échangeurs existants dans un premier temps pour lutter contre la persistance des bouchons.

8.5 Les perspectives à donner au projet

Il est demandé par l'ensemble de la population et des acteurs (élus, ...) que l'État prenne très rapidement une décision de réalisation.

Cette décision peut s'appuyer sur les problèmes de sécurité (augmentant en période estivale) générés par le mélange des flux de transit et local.

Elle devra également prendre en compte le schéma multimodal de déplacement du Grand Montpellier qui s'inscrit dans une volonté forte de développement durable du territoire avec une nouvelle organisation des modes de déplacements : projet ferroviaire de contournement Nîmes-Montpellier, le développement des nouvelles lignes de tramway et la création d'une nouvelle Gare TGV dans le quartier d'Odysseum.

Il est demandé de définir de façon plus précise la teneur des requalifications environnementales de l'autoroute actuelle et bien entendu des conditions de réalisation du contournement urbain en collaboration avec les collectivités.

Enfin, en termes de calendrier, si le projet peut s'inscrire dans la Déclaration d'Utilité Publique de 2007, le délai de réalisation du projet (études, acquisitions foncières, travaux) serait de 6 ans, à compter de la décision ministérielle. Si le projet retenu à l'issue de la concertation ne peut pas s'inscrire dans la continuité du projet de la DUP, une période supplémentaire, évaluée à au moins 4 ans sera nécessaire pour l'obtention d'une nouvelle Déclaration d'Utilité Publique. Les éventuels recours pourront être jugés dans les mêmes délais que la première DUP (3 - 4 ans).



**PRÉFET
DE LA RÉGION
LANGUEDOC-
ROUSSILLON**