

n° 006656-01

juillet 2009

Aménagement de l'autoroute A 9 au droit de Montpellier

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Ministère de l'Énergie, de l'Énergie,
du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable

Rapport n° 006656-01

**AMENAGEMENT DE L'AUTOROUTE A 9 AU DROIT DE
MONTPELLIER**

Rapport d'Expertise

établi par

Jean DETERNE IGPC

Claude LIEBERMANN IGPC

Jean-Claude PAUC IGPC

9 juillet 2009

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



**MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER**
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

*Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable*

Le Vice-Président

Réf: CGEDD n° 006656-01
Objet : expertise technique sur les variantes d'aménagement
de l'autoroute A9 au droit de Montpellier.

La Défense, le 21 juillet 2009

Note

à l'attention de

Monsieur Jean-François CARENCO
Directeur du Cabinet du Ministre d'Etat,
ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du
Développement durable et de la Mer
Hôtel de Roquelaure
246 bld Saint-Germain
75007 PARIS

Par courrier du 5 mars 2009 vous avez demandé que le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable réalise une expertise technique sur les variantes d'aménagement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier.

Bien qu'il ait été décidé que cette expertise se fonderait sur l'ensemble des études existantes, certaines analyses complémentaires, liées à la faisabilité des diverses variantes, ont été nécessaires. La Société des Autoroutes Sud de la France (ASF) a été très coopérative mais a mis un certain temps pour fournir les derniers éléments complémentaires nécessaires, ce qui a provoqué un délai supplémentaire dans le rendu de ce rapport que j'ai l'honneur de vous faire parvenir.

Les experts ont considéré que leur mission visait à proposer une solution qui puisse être réalisée dans le cadre de la DUP actuelle, répondant aux objectifs définis par le ministre d'Etat et susceptible d'estomper au maximum les critiques faites localement sur le projet.

L'élargissement sur place à 2*4 voies n'assure pas les fonctionnalités requises pour répondre aux objectifs principaux de la déclaration d'utilité publique.

La réalisation de A9b à 2*2 voies constitue une première phase du projet de base, qui assure les fonctionnalités requises, sous réserve de ménager la possibilité d'utilisation temporaire d'une 3ème voie par sens. Cette solution peut encore être optimisée en ne réalisant dans la première phase que la section centrale du projet ; il en résulte une importante réduction des impacts aux deux extrémités et une économie financière sensible.

La proposition que nous vous faisons répond aux priorités techniques relatives au trafic et à la sécurité et est cohérente avec les options d'aménagement urbain de l'agglomération de Montpellier. Elle a le grand avantage de ramener le coût à une valeur compatible avec l'estimation de la DUP, en permettant par ailleurs de libérer des financements pour engager des aménagements rapides sur le tracé actuel.

Je souligne que le boulevard urbain qui remplacera le tracé actuel doit trouver maintenant un maître d'ouvrage local pour engager sa transformation et favoriser la fluidité des circulations et le développement des modes doux. La participation de l'Etat à ces aménagements est le complément qui manquait à la DUP actuelle et pouvait la fragiliser.

SIGNE

Claude MARTINAND

Copie à :

BURSAUX Daniel (Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer)



Liste de diffusion 006656-01

BORLOO Jean-louis, Ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat	1 ex
CARENCO Jean-François (Directeur du Cabinet)	1 ex
GAUTHIER Nicolas	1 ex
BURSAUX Daniel (Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer)	1 ex
PAPINUTTI Marc (Directeur des infrastructures de transport) – DGITM/DIT	1 ex
VALERE Gérard (Directeur Régional) – DRE Languedoc-Roussillon	1 ex
OURLIAC Jean-Paul – CGEDD/S2	1 ex
BADRE Michel – CGEDD/CPRN	1 ex
LIEBERMANN Claude – CGEDD/S4	1 ex
PAUC Jean-Claude CGEDD/MIGT 11	1 ex
DETERNE Jean – CGEDD/S4	1 ex

Sommaire

Résumé	3
Préambule	5
A) Situation générale et trafics	7
B) Solution de base (DUP) A 9b à 2*3 voies	9
C) Élargissement sur place de A 9 à 2*4 voies sur 25 km	12
D) Variante A 9b à 2*2 voies	14
E) Phasage longitudinal de la variante A 9b à 2*2 voies	17
F) Conclusions	21
Annexe 1 lettre de mission	23
Annexe 2 liste des personnes rencontrées	26

AMENAGEMENT DE L'AUTOROUTE A 9 AU DROIT DE MONTPELLIER

RESUME

Les travaux de dédoublement de l'autoroute A 9 ont été déclarés d'utilité publique et urgents, par décret du 30 avril 2007 avec les objectifs suivants :

« La réalisation du projet de déplacement de l'autoroute A 9 au droit de Montpellier, doit permettre d'améliorer la fluidité et surtout la sécurité de la circulation en séparant le trafic de transit des trafics locaux et d'échanges. Ce projet participe en outre à la cohérence d'ensemble du réseau routier à l'échelle de l'agglomération dans la mesure où il comporte des échangeurs avec d'autres projets routiers d'intérêt national ou local majeurs.

Il permettra enfin la requalification de l'autoroute A 9 existante en rocade urbaine. »

Pour atteindre ces objectifs, le parti d'aménagement retenu, consistait à dédoubler l'autoroute A 9 entre l'Ouest de Saint Jean de Védas et l'Est de Baillargues, sur 23 km environ, de façon à offrir une continuité autoroutière à 2*3 voies (A 9b) dédiée au seul trafic de transit et à séparer les trafics locaux et régionaux, par le moyen de collectrices coaxiales aux deux extrémités et par la requalification de l'ancien tracé en rocade urbaine dans la partie centrale.

Cependant, depuis les décisions de 2007 une politique volontariste de développement durable des transports a été engagée et, dans le même temps, la conjoncture économique s'est dégradée ce qui conduit à réviser en baisse les prévisions initiales de croissance de trafic.

Par ailleurs les études techniques menées sur le projet de base conduiraient à revoir en hausse sensible l'estimation initiale du projet, notamment pour assurer sa bonne insertion dans l'environnement naturel et humain.

Face à ces évolutions, le Ministre d'État en charge des infrastructures de transport a souhaité réduire les capacités du projet initial.

Dans ce cadre, il a envisagé deux hypothèses :

- réaliser A 9b à 2*2 voies au lieu de 2*3 voies ;
- élargir l'autoroute existante à 2*4 voies sur 25 km avec gestion dynamique des bandes d'arrêt d'urgence.

Il a souhaité disposer d'une expertise relative à la faisabilité et à la pertinence de cette dernière solution selon des critères liés à la sécurité, à la réalisation du chantier, à l'environnement, aux procédures et délais et au financement.

Après examen, le groupe d'experts confirme que le projet initial peut voir ses caractéristiques réduites à court et moyen terme.

Toutefois les deux solutions envisagées qui consistent à réduire uniformément la capacité du projet sur l'ensemble du linéaire, présentent des inconvénients vis à vis des critères d'évaluation retenus et, surtout, l'élargissement sur place à 2*4 voies ne permettrait plus d'atteindre les objectifs essentiels qui fondent la déclaration d'utilité publique.

C'est la variante A 9b à 2*2 voies envisagée par le Ministre d'État qui répond le mieux à ces objectifs mais elle peut encore être améliorée. Les experts proposent de réaliser un phasage longitudinal du projet en limitant dans un premier temps le déplacement de A 9 à la section en tracé neuf entre Saint-Jean-de-Védas et le futur raccordement de la déviation Est de Montpellier. De part et d'autre de cette section, l'aménagement de voies coaxiales, non nécessaires à court et moyen terme, peut être différé. Par contre cette section en tracé neuf doit pouvoir être exploitée à 3 voies par sens lors des pointes de trafic saisonnières. Il faut donc soit réaliser des bandes d'arrêt d'urgence (BAU) circulables, soit prévoir à côté des deux voies normales des voies supplémentaires pour véhicules lents (sans BAU).

La première phase de travaux ainsi proposée permet d'atteindre tous les objectifs principaux de la déclaration d'utilité publique et de différer une part très significative de la dépense correspondant au projet initial.

Cet allègement de la dépense permet d'imaginer la participation à la réalisation rapide d'aménagements utiles pour fluidifier la circulation ou pour favoriser les déplacements doux à proximité de l'autoroute actuelle si le maître d'ouvrage du boulevard urbain en a défini les principes et la cohérence.

Préambule

Par décision n° 006656-01 du 13 mars 2009, Monsieur le Vice-Président du CGEDD nous a confié la mission d'« expertise d'une solution alternative au projet de dédoublement de l'autoroute A 9 au droit de Montpellier », demandée par Monsieur le Directeur de Cabinet du Ministre d'État MEEDDAT par lettre du 5 mars 2009.

La question posée par le Ministre est concise : dans le cadre de la politique de transport durable menée dans le respect du « Grenelle Environnement », il considère qu'il n'est pas souhaitable de réaliser l'autoroute A 9b à 2*3 voies ce qui se traduirait par la création de six nouvelles voies sur 19 km et quatre nouvelles voies sur 4 km en plus des six voies existantes. Il envisage deux hypothèses :

- réaliser A 9b à 2*2 voies ;
- élargir l'autoroute existante à 2*4 voies sur 25 km avec gestion dynamique des bandes d'arrêt d'urgence.

Il souhaite disposer d'une expertise relative à la faisabilité et à la pertinence de cette dernière solution selon des critères liés à la sécurité, à la réalisation du chantier, à l'environnement, aux procédures et délais et au financement.

Pour réaliser cette mission, nous avons pris connaissance des études préalables à l'enquête d'utilité publique, des observations et du rapport d'enquête, des études complémentaires – notamment celle de 2006 réalisées par un bureau d'études indépendant – et des orientations fixées par les administrations nationales et régionales en charge des Routes.

Par ailleurs nous avons demandé à la société concessionnaire ASF de produire des analyses complémentaires sur les solutions envisagées par le Ministre d'État : ces derniers éléments sont réunis dans le dossier récapitulatif du 11 juin 2009.

Enfin nous avons rencontré les principaux décideurs territoriaux concernés pour bien comprendre leurs attentes essentielles vis à vis du projet de ré-aménagement de A 9 au droit de Montpellier.

Ces attentes sont les suivantes :

- tous nos interlocuteurs ont insisté sur les risques potentiels d'accidents graves du fait de la cohabitation du trafic de transit à fort taux de poids lourds (PL) avec le trafic loco-régional dans la partie péri-urbaine de A 9 et sur la nécessité d'apporter une réponse rapide à ce problème. En toute première urgence, ils insistent sur le ré-aménagement des accès et carrefours urbains de raccordement à la voirie urbaine. Ils notent aussi la probable insuffisance de possibilités de stationnement pour le repos des conducteurs de camions qui entraîne à certaines heures un encombrement illicite des bandes d'arrêt d'urgence ;

- la grande majorité des interlocuteurs insiste sur une solution rapide de séparation physique de ces trafics et donne donc sa préférence à toute solution compatible avec la DUP actuelle c'est à dire avec déplacement du tracé de A 9 le long de la LGV dans la partie centrale ;
- un interlocuteur, le maire de Lattes, considère que la solution est ailleurs et préconise des aménagement locaux sur les échangeurs et la voirie urbaine, associés à une sévère limitation de vitesse pour tous les trafics y compris le transit, dans la partie centrale de A 9. Il est favorable à une grande déviation autoroutière nord de Montpellier drainant aussi les trafics de A 75. La distribution urbaine Est-Ouest, au sud de la LGV, pourrait se faire, sur sa commune, par des voiries de desserte d'urbanisation ;
- tous nos interlocuteurs demandent des accès de desserte supplémentaire dans la partie centrale du projet et la re-qualification de l'axe actuel en Voie Rapide Urbaine ;
- la plupart de nos interlocuteurs insistent aussi sur l'amélioration de la transparence Nord-Sud des projets qui seront réalisés ;

De façon plus générale, nous avons noté que tous les schémas d'aménagement de Montpellier ont déjà intégré la présence d'un Boulevard Urbain à la place de la partie centrale de l'actuelle autoroute et que c'est un élément essentiel de l'organisation, en cours d'aménagement, de l'espace urbain ici en forte évolution.

Tout revirement de la position de l'État sur ce point – et particulièrement la concentration de tous les trafics, de tous les échanges et de toutes les nuisances dans le corridor actuel – a urait des conséquences très dommageables pour la qualité de l'aménagement urbain au sud de l'agglomération.

Nous avons aussi noté que la croissance de l'agglomération est étonnamment forte et qu'elle tient en particulier à l'image de l'agglomération qu'il convient de ne pas dégrader. Cette croissance a été volontairement, depuis plusieurs années, orientée sur cette partie Sud-Est de l'agglomération.

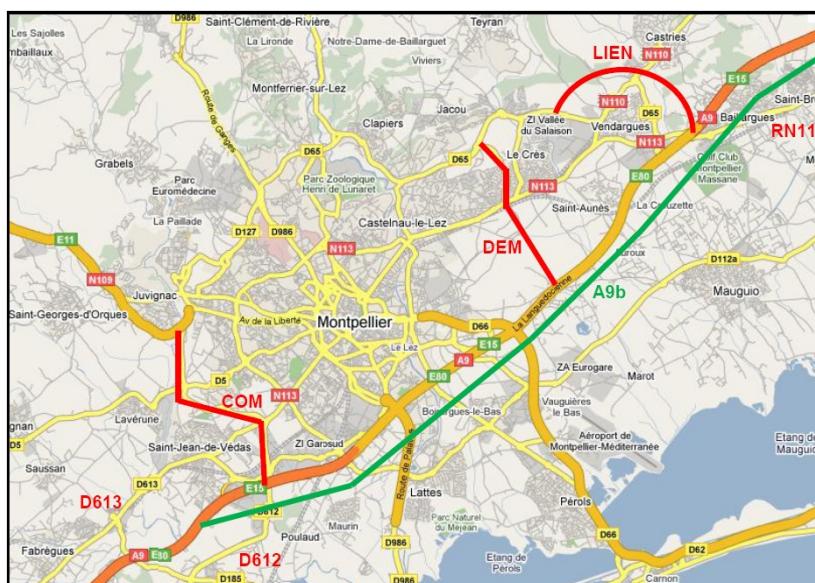
Le présent rapport est volontairement très bref et n'entre dans aucun des détails techniques qui peuvent être retrouvés dans les études antérieures et les notes de travail d'ASF. De plus, vu les délais impartis, nous avons basé notre mission sur les estimations de coûts et délais des études antérieures.

Notre expertise s'appuie donc principalement sur des appréciations qualitatives et fonctionnelles destinées à orienter les choix vers un parti d'aménagement répondant au mieux aux besoins parfois contradictoires à satisfaire. Le parti qui sera finalement retenu devra ensuite être étudié et chiffré de façon approfondie avant approbation ministérielle.

A) Situation générale et trafics

L'opération se développe sur 25 km au Sud-Est de Montpellier et consiste à rétablir une continuité à 2*3 voies, sans augmentation de capacité pour le trafic de transit, entre Vendargues et Saint-Jean-de-Védas, et à réaffecter le tracé ancien aux fonctions de déplacement urbain et régional dans la partie centrale du projet.

Ceci sépare les circulations de transit, notamment poids lourds, de la vie urbaine et permet de réhabiliter progressivement l'environnement urbain de la traversée de Montpellier.



Dans cette section les trafics journaliers moyens sont les suivants :

Sections d'A9	2000	2008	2008 / 2000
BIF. A9-A54 - GALLARGUES	68 110	78 728	16%
GALLARGUES - LUNEL	67 090	78 444	17%
LUNEL - VENDARGUES	70 827	83 975	19%
VENDARGUES - MONTPELLIER EST	86 330	99 398	15%
MONTPELLIER EST - MONTPELLIER SUD	90 309	108 689	20%
MONTPELLIER SUD - MONTPELLIER OUEST	75 111	88 695	18%
MONTPELLIER OUEST - ST JEAN DE VEDAS	57 505	66 870	16%
ST JEAN VEDAS - SETE	60 037	70 186	17%

Le trafic de poids lourds qui correspond pour l'essentiel à du transit est de l'ordre de 13 000 véh par jour en 2008 et peu variable selon les sections.

Le trafic de transit qui traverse la zone d'études sans échange est de l'ordre de 45 000 véh/jour en moyenne mais atteint le double en jour de pointe d'été.

En jour ouvré, les pointes horaires sont de l'ordre de 5 500 véh par heure et par sens dans la partie centrale. Ceci entraîne d'importants problèmes de fonctionnement du fait de la cohabitation de deux trafics très différents et de la présence de nombreux PL en transit sur la voie de droite qui perturbent les entrées et sorties.

Selon les prévisions d'ASF, en présence de deux nouveaux échangeurs seulement (COM et DEM) et avec des hypothèses de croissance réduite pour tenir compte des conséquences du Grenelle de l'Environnement et des suites de la crise économique actuelle, les trafics moyens attendus en 2032 seraient de l'ordre de 100 000 véh/jour de part et d'autre du projet et atteindraient, selon les sections, de l'ordre de 130 000 à 150 000 véh/jour dans la partie centrale entre COM et DEM.

En jour de pointe d'été, le trafic atteindrait de l'ordre de 200 000 véhicules.

B) Solution de base (DUP) A 9b à 2*3 voies

Les travaux de dédoublement de l'autoroute A 9 ont été déclarés d'utilité publique et urgents, par décret du 30 avril 2007.

Objectifs principaux de l'opération

Le rapport au Conseil d'État du 7 mars 2007, en vue d'obtenir la DUP indique :

« La réalisation du projet de déplacement de l'autoroute A 9 au droit de Montpellier doit permettre d'améliorer la fluidité et surtout la sécurité de la circulation en séparant le trafic de transit des trafics locaux et d'échanges. Ce projet participe en outre à la cohérence d'ensemble du réseau routier à l'échelle de l'agglomération dans la mesure où il comporte des échangeurs avec d'autres projets routiers d'intérêt national ou local majeurs.

Il permettra enfin la requalification de l'autoroute A 9 existante en rocade urbaine. »

Il convient de noter ici que la modification du système de péage avec la suppression des barrières de Saint-Jean-de-Védas et de Gallargues n'est pas un objectif essentiel mais une caractéristique du projet.

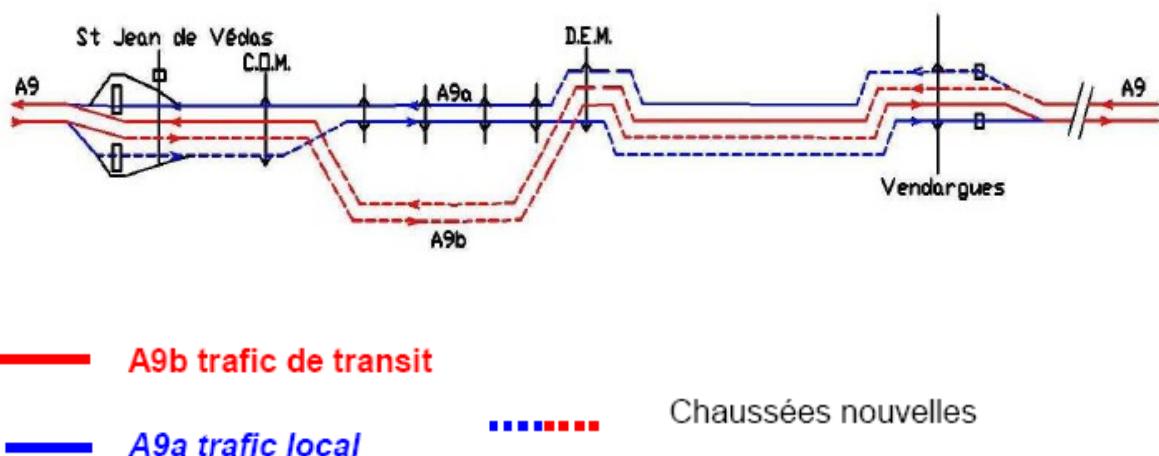
Cette modification pouvait sans doute être considérée comme un objectif il y a 15 ans lors des premières études du projet, pour réduire les attentes et la pollution, mais le développement rapide, actuel et prévisible du télépéage VL et PL réduit considérablement son intérêt. Or cette disposition pèse lourdement sur l'ampleur et le coût du projet.

Dans le cadre de la DUP, l'opération était estimée initialement à 385 M€ valeur 2004, ce qui peut correspondre à 487 M€ valeur 2007 après revalorisation et prise en compte des améliorations suite à l'enquête. Or les dernières estimations du concessionnaire sont proches de 600 M€ 2007. Par ailleurs il faudrait normalement apporter une contribution pour la requalification de la section délaissée, évoquée mais non chiffrée dans la DUP et aujourd'hui évaluée à 125 M€.

Dispositions techniques

Le schéma de principe de cette solution est le suivant :

Schéma du projet amélioré à l'issue de l'enquête publique



Le projet consiste à dédoubler (il serait plus exact de dire « déplacer ») l'autoroute A 9 sur 23 km par une autoroute nouvelle à 2*3 voies sur 19 km (11 km en tracé totalement neuf et 8 km en aménagement co-axial de l'autoroute existante) et des collectrices d'accès à l'Est de Montpellier à 2*2 voies sur 4 km. Le tracé actuel de A 9 dans la partie centrale et les collectrices Est sont destinés à être requalifiés en rocade ou boulevard urbain, confortant ainsi le principe du déplacement de A9 et non son dédoublement.

Comme indiqué ci-dessus, deux barrières de péage en pleine voie sont supprimées, le péage de Lunel est modifié et deux nouvelles barrières sont créées à l'Est et à l'Ouest pour accéder à Montpellier.

Sécurité et fluidité

- dans la section centrale, entre le futur raccordement de COM et celui de DEM (11 km), le projet offre une capacité suffisante et adaptée. En effet, dans cette section, on ne crée pas six voies supplémentaires mais on déplace le tracé de l'autoroute existante à 2*3 voies sans augmenter sa capacité : l'ancien tracé peut alors être requalifié en boulevard avec 2*2 voies filantes et une 3ème voie de manœuvre pour tous les accès actuels et futurs.

- à l'Ouest de Saint-de-Védas, le projet offre, à court et moyen terme, une capacité surabondante de six voies sur 4 km et, à l'Est du raccordement avec DEM, une capacité surabondante de quatre voies sur 8 km. Ceci est lié avant tout au changement du système de péage qui impose d'offrir une continuité de capacité à 2*3 voies sur l'ensemble du nouveau système fermé. Même la prise en compte des raccordements éventuels de LIEN et de la déviation de Baillargues au diffuseur de Vendargues ne peuvent justifier ces surcapacités à l'Est du projet : des solutions plus légères et moins onéreuses sont donc possibles, avec si nécessaire une petite gare de péage complémentaire en système ouvert.

Chantier

Le chantier pourra être réalisé dans des conditions normales sur les 11 km de tracé neuf (dont 6 km jumelés avec la LGV). Par contre, dans les sections d'extrême, aménagées en voies

coaxiales, le phasage, délicat, nécessitera des démolitions d'ouvrages et des restrictions de circulation.

Une difficulté particulière est liée au changement de système de péage qui doit être simultané sur l'ensemble de la longueur. Ceci suppose un minutage très précis des phases de chantier et sans doute des aménagements provisoires onéreux. Ainsi par exemple la barrière de Saint-Jean-de-Védas doit rester opérationnelle jusqu'au basculement alors que le nouveau péage est pratiquement sur les mêmes emprises !

Bruit, environnement et aménagement

Le projet permet une mise à niveau "bruit" et "eau" sur l'ensemble de la section aménagée.

Sur la section ou le tracé est déplacé (11 km), le projet permet une requalification profonde de l'ancienne A9 en voie rapide urbaine et la création de nouveaux accès, sans interférence avec le trafic de transit.

Le projet, même revu après l'enquête d'utilité publique, consomme des surfaces importantes. En contrepartie, les emprises actuelles de A9 peuvent être ré-affectées aux besoins du transport urbain dans la partie centrale, comme prévu dans les aménagements urbains en cours, et les terrains riverains peuvent être mieux valorisés.

Procédures et délais

Le projet est techniquement conforme à la DUP et peut être ré-engagé dans un délai de l'ordre d'un an.

Par contre son estimation financière est en augmentation de plus de 20 % par rapport à la DUP, sans compter la requalification de l'axe délaissé (mentionnée mais non chiffré dans la DUP). Si ces valeurs étaient confirmées, l'État ne serait pas à l'abri d'un contentieux en invalidation de la DUP.

Financement et contrat de concession

Un sur-coût de l'importance de celui mentionné ci dessus ne pourrait sans doute pas être compensé à travers les seuls contrats d'entreprise quinquennaux d'ASF. Il nécessiterait probablement de nouvelles discussions avec la Commission Européenne et un nouvel avenant soumis au Conseil d'État qui ne manqueraient pas de s'interroger sur le bien fondé de toutes les caractéristiques retenues.

En résumé, la solution de base, homogène à 2*3 voies sur l'ensemble de la section examinée, est sans doute une bonne solution préservant l'avenir à long terme. Mais l'évolution de la politique des transports, des perspectives économiques et, accessoirement, des techniques de perception des péages en font maintenant un aménagement qui paraît prématuré à ses extrémités Est et Ouest, au moins à court et moyen terme.

En conséquence notre avis s'inscrit en totale adhésion avec la décision du Ministre d'État de réduire certaines caractéristiques du projet en première phase, mais nous considérons que l'atteinte des objectifs principaux de la DUP doit être sauvegardée.

C) Élargissement sur place de A 9 à 2*4 voies sur 25 km

Dispositions techniques

- l’élargissement est techniquement réalisable selon les dispositions étudiées par les ASF en juin 2009 ;
- la longueur de l’aménagement peut être limitée à 15 km entre l’Ouest de futur raccordement au COM et le diffuseur de Vendargues à l’Est. En effet dans cette solution on ne modifie pas le système de péage et le trafic seul ne justifie pas un élargissement aux deux extrémités ;
- par rapport à la solution de base, l’économie financière et la réduction d’emprises seront importantes, surtout du fait de la réduction de longueur, mais cette solution implique un important gaspillage du patrimoine d’ouvrages puisqu’il faut les démolir puis les reconstruire.

Sécurité et fluidité

- à l’Est du futur raccordement de DEM la cohabitation du trafic de transit à fort taux de PL et du trafic péri-urbain, ne devrait pas poser de problèmes particuliers ;
- par contre entre COM et DEM, la cohabitation de ces trafics en présence de nombreux accès est très problématique. L’augmentation du nombre de voies va accentuer les problèmes de changement de file et ce avec des différentiels de vitesse plus élevés qu’aujourd’hui. Ce problème est aggravé par la diversité de comportement d’usagers très différents : urbains, péri-urbains, en transit, VL, PL, français, étrangers… qui tous lisent, ressentent et interprètent différemment la route. Les dispositions d’exploitation dynamique envisagées par ASF n’ont pas été expérimentées à une telle échelle en France, surtout en présence d’une signalisation de direction très dense. Nous considérons que cette solution serait très risquée. En toute hypothèse nous sommes opposés aux dérogations envisagées aux instructions ICTAAL et ICTAVU.

Chantier

- la réalisation de l’aménagement dans la partie centrale (11 km) impose la démolition-reconstruction de la quasi totalité des passages supérieurs. Il en résultera un phasage de chantier complexe avec d’importants sur-coûts et des gênes et risques d’accidents pendant de nombreuses années tant pour la circulation sur l’autoroute que pour les riverains et le fonctionnement de l’agglomération et ce pour une amélioration finale somme toutes très relative.

Bruit, environnement et aménagement

- l’élargissement sur place en concentrant les nuisances impose de les traiter efficacement ;
- ce projet consomme peu d’emprises nouvelles ;
- ce projet rend plus difficiles, faute de place notamment, les aménagements supplémentaires favorisant l’écoulement sur le réseau urbain proche ;
- ce projet crée une coupure définitive sur le tracé actuel, peu favorable à une urbanisation harmonieuse. Il condamne définitivement la requalification de l’actuelle A 9 en Boulevard Urbain et donc obère le fonctionnement global du Sud de l’agglomération, zone essentielle du développement de l’agglomération ;

- la réalisation de nouveaux raccordements n'est pas envisageable, ce qui compliquera l'organisation des circulations dans l'agglomération et la réalisation des opérations d'urbanisme programmées.

Procédures et délais

- le projet est très différent de celui déclaré d'utilité publique, il sera donc nécessaire de reprendre préalablement toutes les procédures (au moins l'étude d'impact et sans doute une DUP locale) ainsi que les études techniques avant de le réaliser ;
- le délai supplémentaire ainsi nécessaire avait été estimé à 6 à 8 ans par l'administration ; il est sans aucun doute impossible de faire mieux.

Financement et contrat de concession

Nous ne disposons pas d'une estimation sérieuse de cette solution qui nécessiterait des études beaucoup plus détaillées.

Cependant, compte tenu des importants travaux à réaliser sous circulation et des équipements dynamiques nécessaires, le coût par km de l'élargissement sur place sera sans doute équivalent à celui d'un tracé neuf. Toutefois une économie importante est à attendre de la réduction de plus d'un tiers de la longueur à aménager.

Le financement se trouve donc simplifié, mais le projet et ses conditions de réalisation dans le temps sont très différents. Ceci rendrait indispensable une nouvelle discussion avec la Commission Européenne et un avenant au cahier des charges de la concession à présenter au Conseil d'État.

En résumé, l'élargissement sur place sur 25 km est réalisable techniquement mais il est inutile, à court terme, sur un tiers de la longueur aux extrémités. Il ne répond pas aux objectifs de sécurité et s'avère d'une réalisation complexe et très perturbante. Il ne répond pas aux deux objectifs majeurs qui avaient été fixés : la séparation des flux de transit des trafics loco-régionaux pour des raisons de sécurité et de fluidité et la requalification de l'infrastructure existante en boulevard urbain dans sa partie centrale. Nous sommes d'avis de ne pas mettre en œuvre une telle solution dont le rapport utilité/coût serait, malgré un coût inférieur, tout à fait médiocre.

Améliorations de la solution d'élargissement sur place

Les ASF ont envisagé plusieurs solutions pour améliorer les conditions de sécurité et de fluidité dans la partie centrale du projet, notamment la réalisation de voies collectrices latérales physiquement séparées des chaussées principales de A 9 entre COM et DEM. Ces solutions améliorent les problèmes de sécurité et de fluidité mais toutes les autres objections demeurent, ou sont renforcées, notamment la coupure définitive à proximité de l'agglomération.

**Nous considérons que ces solutions ne sont pas cohérentes avec une bonne politique de transport durable soucieuse du développement harmonieux des territoires.
Si l'on devait créer des collectrices séparées, autant les réaliser le long de la LGV.**

D) Variante A 9b à 2*2 voies

La variante à 2*2 voies consiste à réaliser les mêmes aménagements que dans le cas de la solution de base (voir B) mais en ramenant la capacité complémentaire uniforme sur l'ensemble de la section à 2*2 voies au lieu de 2*3 voies.

Dispositions techniques

- l’élargissement est techniquement réalisable selon les dispositions étudiées par les ASF en juin 2009 ;
- le projet conduit à remplacer l’autoroute A 9 sur 23 km par un tracé neuf à 2*2 voies sur 19 km (11 km en tracé totalement neuf et 8 km en aménagement co-axial de l’autoroute existante) et des collectrices d’accès à l’est de Montpellier à 2*2 voies sur 4 km environ ;
- comme dans la solution de base, 2 barrières de péage en pleine voie sont supprimées, le péage de Lunel est modifié et deux nouvelles barrières sont créées à l’Est et à l’Ouest pour accéder à Montpellier ;
- en outre, dans ce cas, les deux nouvelles gares de péage sont surdimensionnées pour permettre l’écoulement des trafics de pointe basculés sur l’ancien itinéraire lors des pointes saisonnières.

Sécurité et fluidité

- le projet n’offre pas une capacité suffisante et adaptée dans la section centrale entre le futur raccordement de COM et celui de DEM (11 km). En effet, dans cette section, on ne crée pas 4 voies supplémentaires mais on déplace le tracé de l’autoroute existante à 2*3 voies en réduisant sa capacité à 2*2 voies. L’ancien tracé doit pouvoir écrêter les pointes : il ne peut alors plus être requalifié en boulevard avec 2*2 voies filantes et une 3ème voie de manœuvre pour tous les accès actuels et futurs. Il faudra garder 2*3 voies filantes et ajouter des voies de manœuvre pour les accès actuels et futurs.
- A l’Ouest de Saint-Jean-de-Védas, le projet offre, à court et moyen terme, une capacité surabondante de 4 voies sur 4 km et, à l’Est du raccordement avec DEM, une capacité surabondante de 2 voies sur 8 km. Ceci est lié avant tout au changement du système de péage. Même la prise en compte des raccordements éventuels de LIEN et de la déviation de Baillargues au diffuseur de Vendargues ne peuvent justifier ces surcapacités à l’Est du projet : des solutions plus légères et moins onéreuses sont possibles, avec si nécessaire une petite gare de péage complémentaire en système ouvert.
- ces surcapacités sont mal localisées sur le linéaire et l’on ne peut plus assurer la continuité à 2*3 voies pour le transit. En conséquence il faut mettre en place un système dynamique « d’écrêtement des pointes » aux bifurcations d’extrémité entre A 9a et A 9b avec les risques de changements de file intempestifs et d’insécurité que cela entraîne

Chantier

Le chantier pourra être réalisé dans des conditions normales sur les 11 km de tracé neuf (dont 6 km jumelés avec la LGV). Par contre, dans les sections aménagées en voies coaxiales, le phasage sera délicat et nécessitera des démolitions d'ouvrages et des restrictions de circulation. Ce phasage sera d'autant plus délicat que les sections neuves n'auront que deux voies par sens ce qui interdira le basculement complet d'un sens de circulation et augmentera les risques d'accident sur chantier.

Comme dans le cas de base, une difficulté particulière est liée au changement de système de péage qui doit être simultané sur l'ensemble de la longueur. Elle sera aggravée par la capacité à deux voies au lieu de trois des sections neuves.

Bruit, environnement et aménagement

- le projet permet une mise à niveau "bruit" et "eau" sur l'ensemble de la section aménagée.
- le projet ne permet pas une requalification de l'ancienne A9 en voie rapide urbaine et la création de nouveaux accès du fait de l'interférence avec le trafic de transit qui devra parfois être écrêté sur la section nouvelle.
- le projet consomme des surfaces un peu moins importantes que la solution de base mais, dans la partie centrale, moins d'espace peut être restitué à la fonction urbaine et les terrains riverains de l'actuel tracé ne peuvent pas être valorisées de la même façon du fait, dans ce cas, de l'impossibilité de la requalification urbaine de l'ancien tracé.

Procédures et délais

Le projet est techniquement compatible avec la DUP dont il peut constituer une première phase si les aménagements à 2*2 voies sont conçus élargissables à 2*3 voies. Il peut être réengagé après des études de projet complémentaires dans un délai de l'ordre de deux à trois ans.

Par contre son estimation financière ne sera que légèrement plus faible (10 à 15 %) que celle de la solution de base du fait des équipements dynamiques et des dispositions conservatoires pour l'élargissement. Mais surtout l'un des objectifs essentiels de la DUP, la requalification de l'ancien tracé, n'est pas atteint. L'État ne serait donc pas plus à l'abri d'un contentieux en invalidation de la DUP qu'avec la solution de base.

Financement et contrat de concession

Cette solution ne devrait pas nécessiter de nouvelles discussions avec la commission Européenne ni un nouvel avenant à la concession des ASF.

En résumé, la solution variante homogène à 2*2 voies sur l'ensemble de la section ne résout pas bien les problèmes posés et ne permet plus de satisfaire les objectifs essentiels de la DUP : la séparation des flux de transit des flux locaux n'est possible que 300 jours par an et la ré-affectation définitive de l'ancien tracé à des fonctions urbaines n'est pas possible.

A ses deux extrémités, cette solution reste surdimensionnée pour les besoins à court et moyen termemais légèrement insuffisante dans la partie centrale du projet; son impact environnemental et son coût seraient à peine plus faibles que ceux de la solution de base. Nous recommandons de ne pas retenir ce parti d'aménagement.

Améliorations de la solution A 9b à 2*2 voies

Les ASF ont envisagé des variantes de la solution à 2*2 voies :

- La première consiste à remplacer le tracé neuf en déviation par la réalisation de voies collectrices latérales physiquement séparées des chaussées principales de l'autoroute A 9 actuelle qui serait réservée à la seule fonction de transit entre COM et DEM . Cela revient donc pratiquement à une variante d'aménagement sur place.
Cette solution améliore les problèmes de sécurité et de fluidité, mais toutes les autres objections demeurent ou sont renforcées, notamment la coupure définitive et large à proximité de l'agglomération.

Nous considérons que cette solution n'est pas cohérente avec une bonne politique de transport durable soucieuse du développement harmonieux des territoires.

- L'autre variante à peine esquissée consiste à réaliser, à court terme, un déplacement de A 9 dans la seule partie centrale (12 km au lieu de 23 km), en renonçant provisoirement à la modification du système de péage.
Cette solution constitue une première phase de la solution de base et de la variante A 9b à 2*2 voies, mais ne dispenserait pas de certains élargissements à 4 voies entre DEM et Vendargues et nécessiterait la démolition ultérieure de certains raccordements lors du passage à la phase définitive.

Nous considérons qu'un tel phasage longitudinal du déplacement de A 9 qui s'apparente d'ailleurs de très près à une variante examinée, fin 2006, par le bureau d'études indépendant mérite un réexamen auquel nous procédons ci-après.

E) Phasage longitudinal de la variante A 9b à 2*2 voies

La commission d'enquête préalable à la DUP avait formulé 5 propositions de variantes dont l'évaluation a été confiée au 2ème semestre 2006 à un bureau d'études indépendant.

Parmi ces variantes figurait une solution « E1 » de déplacement court de A 9 qui était classée comme plus satisfaisante que la solution de référence mais qui ne correspondait que partiellement aux objectifs d'aménagement à long terme, dont elle constituait une première étape.

L'Etat avait alors rejeté cette solution en raison :

- des sur-coûts induits lors du passage à l'aménagement définitif ;
- des projets de raccordement LIEN et déviation RN 113 à l'Est qui supposaient le projet A9 b réalisé ;
- de la volonté des maîtres d'ouvrage de ces raccordements de les réaliser rapidement ;
- probablement de façon non explicite, du souhait de voir mis en place un système de péage fermé pour le transit.

Pourtant cette solution répondait à tous les objectifs principaux de la DUP à court et moyen terme. Elle permettait de diviser pratiquement par deux la longueur à aménager en première phase et de réduire la dépense immédiate et les emprises de l'opération de façon très significative, en évitant au surplus des gaspillages du patrimoine d'infrastructure.

Or, depuis 2007, le contexte a changé :

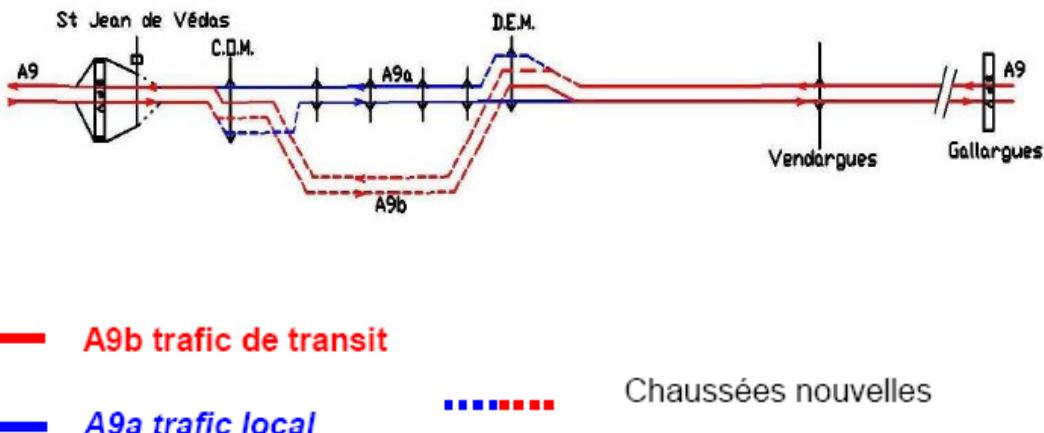
- un besoin d'élargissement à court ou moyen terme à l'Est et à l'Ouest de l'agglomération est moins probable et concerne tout l'axe Nîmes-Espagne ;
- le coût des raccordements éventuellement abandonnés en deuxième phase est modeste vis à vis des économies réalisables à court terme, surtout si la phase définitive intervient plus de dix ans après le premier aménagement ;
- si le système de péage n'est pas modifié, LIEN et déviation de RN 113 peuvent être raccordés encore plus rapidement et plus simplement par la réalisation, si nécessaire, d'un péage ouvert comme à LUNEL. Il est d'un coût réduit sans commune mesure avec les dépenses qu'il est possible de différer par rapport au projet de base de déplacement de A 9 ;
- le développement rapide du télépéage réduit considérablement l'intérêt de passer en péage fermé.

La variante A 9b à 2*2 voies peut être phasée de la même façon avec quelques adaptations. Vis à vis des critères de faisabilité et de pertinence que le Ministre d'Etat nous a demandé de prendre en compte, cette solution peut-être caractérisée comme suit :

Dispositions techniques

Le schéma de principe de cette solution est le suivant :

Dédoublement court, configuration à court terme



D'Ouest en Est le projet peut être décrit comme suit :

- à l'Ouest de la barrière de péage de Saint-Jean-de-Védas : aucun aménagement sauf ceux nécessités par la mise à niveau « bruit » et « eau » ;
- entre la barrière et le futur raccordement de COM : réalisation d'une bifurcation vers le tracé neuf de A 9 avec détachement de bretelles à 2 voies pour la desserte des échangeurs de Montpellier ;
- entre cette bifurcation et l'Est du futur raccordement de DEM : déplacement de A 9 sur 12 km de tracé neuf (dont 6 km jumelés avec la LGV). Ce tracé devrait en principe être réalisé à 3 voies par sens pour assurer la continuité fonctionnelle de A 9, mais dans la mesure où il n'y aura pas d'accès intermédiaire et où la 3^{ème} voie n'est nécessaire qu'une partie du temps, il est possible de réaliser des bandes d'arrêt d'urgence (BAU) élargies et circulables ou, en variante, des voies supplémentaires pour véhicules lents (VSVL) sans BAU, ouvertes à la circulation normale en période de pointe. L'économie est d'environ 4 ha d'emprises et de surfaces revêtues par rapport à la solution de base ;
- à l'Est de DEM : réalisation d'une bifurcation ramenant le nouveau tracé de A 9 sur le tracé actuel avec détachement de bretelles à 2 voies pour la desserte des échangeurs de Montpellier de façon symétrique à la bifurcation Ouest ;
- de la bifurcation à l'échangeur de Vendargues : élargissement sur place à 2*4 voies sur 6 km ;
- réaménagement du diffuseur de Vendargues pour préparer l'accueil de LIEN et de la déviation de la RN 113 ;
- à l'Est de Vendargues : pas de travaux sauf ceux nécessités par la mise à niveau « bruit » et « eau ».

Dans ce schéma la section centrale de A 9, ainsi délaissée, peut être pleinement réaffectée aux fonctions de transport de l'agglomération comprenant tant la circulation des véhicules que les accès à des espaces d'échange entre les divers modes, notamment vers les transports en commun ou des modes doux.

Le système de péage reste ce qu'il est aujourd'hui, aucune infrastructure de péage ne doit être démolie ou construite.

Cependant si l'on estime opportun de différencier les tarifs de péage entre le transit et l'accès à Montpellier, on peut introduire la séparation des flux à la barrière de Saint-Jean-de-Védas et

adapter en conséquence l'échangeur qui s'y raccorde. En effet un tel dispositif peut contribuer à l'orientation des trafics de transit vers le tracé neuf, par le biais de modulations tarifaires et de conditions d'abonnement spécifiques pour le trafic local.

De même, si un péage devait être installé sur le raccordement de la déviation de Baillargues, on peut prévoir un péage ouvert sur les emprises prévues pour le péage fermé de la solution de base.

En 2006, le bureau d'études chargé d'évaluer les variantes proposées durant l'enquête préalable a estimé que cette solution permettait d'économiser 34 % du coût de la solution de base, ce qui correspondrait actuellement à un coût de l'ordre de 400 M€ contre 600 M€ pour la solution de base.

Sécurité et fluidité

- le projet offre une capacité juste suffisante dans la section centrale entre le futur raccordement de COM et celui de DEM. En effet, dans cette section neuve, on ne crée pas six voies supplémentaires mais on déplace le tracé de l'autoroute existante à 2*3 voies en réduisant sa capacité à 2*2 voies mais avec des VSVL sans BAU ou des BAU élargies circulables . L'ancien tracé peut alors être requalifié en boulevard urbain avec 2*2 voies filantes et une 3ème voie de manœuvre pour tous les accès actuels et futurs.
- le projet offre une capacité suffisante à 2*4 voies entre DEM et Vandargues sans problèmes majeurs de cohabitation entre le trafic de transit et le trafic urbain qui n'est pas trop élevé dans cette zone.
- le projet évite de créer des surcapacités, à court et moyen terme, aux extrémités Est et Ouest.
- le projet évite la mise en place d'équipements dynamiques d'exploitation complexes au résultat très mal assuré.

Chantier

Le chantier est facilité : il n'y a pratiquement pas d'ouvrages à démolir et reconstruire dans la section centrale et les travaux sous circulation sont limités aux deux bifurcations, à l'élargissement à 2*4 voies sur 6 km et au réaménagement de l'échangeur de Vendargues.

Bruit , environnement et aménagement

Le projet permet une mise à niveau "bruit" et "eau" sur l'ensemble de la section aménagée.

Le projet permet une requalification de l'ancienne A9 en boulevard urbain et la création de nouveaux accès conformes aux projets urbains, sans interférence avec le trafic de transit sur la section où le tracé est déplacé. Cette requalification doit être étudiée en concertation étroite avec les collectivités concernées et privilégier les échanges et la capacité au détriment de la vitesse pour que l'attractivité du boulevard ne soit pas trop importante pour le transit en heure creuse.

Par ailleurs le déplacement de A9 ouvre la capacité de mieux traiter une stratégie de développement des modes de déplacement doux dans l'agglomération par redistribution des espaces et infrastructures réservées et la recherche de lieux de stationnement adaptés aux changements de mode de transport, dont la création pourrait être prise en compte dans le projet de déplacement de A 9.

Par rapport à la solution de base, le projet ne consomme pratiquement plus d'emprises sur la moitié du linéaire et permet de réduire encore un peu les emprises dans la zone centrale.

Procédures et délais

Le projet est plus simple que la solution de base dont il constitue une première phase et dont on pourra « récupérer » les études de la partie centrale.

Le projet, sous réserve d'y inclure les mises à niveau environnementales aux extrémités, permet d'atteindre tous les objectifs principaux de la DUP à court et moyen terme pour un investissement total de l'ordre de 400 M€ (contre 600 M€ pour le projet de base). Il permet donc de différer une part très significative de la dépense.

Cependant, compte tenu des observations faites par certains responsables territoriaux il faudra sans doute affecter une partie de l'économie réalisable à l'amélioration de la transparence (pour les communications et les écoulements hydrauliques) bien sûr dans la partie jumelée avec la LGV où les deux projets doivent présenter les mêmes passages, mais aussi aux deux extrémités de la section neuve sur les communes de Lattes et de Mauguio.

Par ailleurs, il faudra aussi mieux prendre en compte l'objectif de requalification du tracé délaissé de A 9 et fixer la part de cet aménagement à imputer à l'opération de déplacement de A 9.

Si des investissements ultérieurs de sécurité et de capacité étaient nécessaires, à l'Est ou à l'Ouest du tracé neuf, ils seraient très localisés et d'un coût modeste en regard du projet principal.

Ce projet de phasage longitudinal est en parfaite cohérence avec la DUP dont il permet d'atteindre tous les objectifs principaux..

Le choix de cette solution permet de reprendre immédiatement les études et procédures d'expropriation et les travaux seront d'une durée plus courte car moins complexes. Nous estimons que le retard sur la mise en service pourrait être limité à 1 an.

Financement et contrat de concession

Le coût d'investissement et d'exploitation de cette variante, même si l'on tient compte d'une contribution à la requalification de l'ancienne autoroute, est très significativement inférieur à celui de la solution de base et du même ordre que les estimations ayant servi à discuter avec la Commission Européenne et à préparer l'avenant à la concession. Les ajustements éventuellement nécessaires pourront être négociés avec le concessionnaire dans le cadre de son contrat d'entreprise quinquennal, sans nouvel avenant.

En résumé nous estimons que la solution de phasage longitudinal du déplacement de A 9 à 2*2 voies, avec cependant la possibilité d'utiliser à certaines périodes une 3 ème voie, comporte de nombreux avantages dans le cadre de notre politique de transport durable. Elle permet d'atteindre les objectifs principaux de l'opération à court et moyen terme à un coût environnemental et économique sensiblement inférieur au déplacement complet de A 9 à 2*2 voies et, bien sûr, nettement inférieur à celui de la solution de base.

F) Conclusions

Depuis les décisions de 2007 une politique volontariste de développement durable a été engagée et, dans le même temps, la conjoncture économique s'est fortement dégradée ce qui conduit à réviser en baisse les prévisions initiales de croissance de trafic. En conséquence nous sommes en total accord avec la volonté exprimée par le Ministre d'État de réduire les caractéristiques du projet de base de déplacement de l'autoroute A 9 au droit de Montpellier au moins à court et moyen terme.

Cependant les deux solutions envisagées par le Ministre d'État consistent à réduire ces caractéristiques de façon uniforme sur l'ensemble du linéaire du projet . Cette approche fondait sa logique dans l'homogénéité des caractéristiques de la solution de base. Or il apparaît que les problèmes de sécurité et de fluidité sont concentrés principalement sur la partie centrale du linéaire et que, de ce fait, les aménagements de la solution de base sont surabondants aux deux extrémités mais pas dans la partie centrale du projet.

La réalisation d'une autoroute neuve A 9b, à 2*2 voies au lieu de 2*3 voies, ne répond que partiellement à l'objectif premier de l'opération qui est de séparer les trafics de transit des trafics régionaux et locaux et de requalifier l'ancien tracé de A 9 . Cette question peut cependant être réglée par des voies supplémentaires pour véhicules lents (VSVL) ou par une utilisation temporaire des bandes d'arrêt d'urgence (BAU).

Par contre, cet aménagement reste prématuré aux extrémités Est et Ouest du projet et son impact environnemental et financier serait à peine plus faible que celui de la solution de base. **Nous proposons de ne pas retenir cette solution qui peut être encore optimisée en réduisant sensiblement la longueur aménagée en première phase.**

La réalisation d'un élargissement sur place de A 9, à 2*4 voies sur 25 km, ne répond absolument pas aux objectifs principaux de l'opération. Elle entraîne même une dégradation potentielle de la sécurité et reste légèrement surabondante en capacité aux extrémités. Elle crée une coupure définitive dans le tissu urbain. Elle permettrait sans doute une réduction sensible du coût mais avec d'importants gaspillages liés à la démolition d'ouvrages en bon état et une gêne très importante liée aux travaux sous circulation tant pour la circulation sur l'autoroute que pour le fonctionnement de l'agglomération et pour les riverains. Son rapport utilité / coût est médiocre. **Nous proposons de ne pas retenir cette solution.**

Néanmoins, le fait d'envisager cette variante d'aménagement à 2*4 voies a permis de mettre en évidence le fait que la réalisation d'un système fermé de péage pour le transit n'était pas un objectif, même implicite, de l'État. Dans ces conditions nous avons réexaminé les hypothèses de phasage longitudinal antérieurement étudiées qui collaient au plus près des besoins mais avaient été jugées irrecevables en 2007.

Parmi ces variantes, celle du **déplacement court de A 9** présente les meilleures caractéristiques techniques, environnementales et économiques à court et moyen terme surtout si on l'associe à une réduction du profil en travers à 2*2 voies normales avec VS VL ou BAU circulables.

En outre l'économie d'investissement réalisable en première phase par rapport à la solution de base peut être affectée en partie à des améliorations complémentaires du projet, notamment de sa transparence, à une contribution à la transformation de la section délaissée en boulevard urbain et à une contribution à la création de lieux de stationnement adaptés aux changements de modes de transport.

En résumé, les caractéristiques de la solution de base choisie en 2007 conduisent à des aménagements prématurés vis à vis des objectifs recherchés, compte tenu de notre politique volontariste de développement durable des transports et de la dégradation du contexte économique. Il est justifié et opportun de réduire ces caractéristiques. Il est possible de réduire le profil en travers de la section neuve A 9b à 2*2 voies en veillant cependant à garder une possibilité d'utilisation temporaire d'une 3^{ème} voie par sens. Mais surtout on peut différer près de la moitié de la longueur de l'aménagement pour le réaliser, en première phase, seulement là où il est le plus utile vis à vis de objectifs de sécurité, de fluidité, d'environnement et de développement des transports urbains.

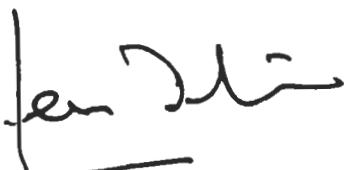
La solution phasage longitudinal du déplacement de A 9 avec réduction du profil en travers à 2*2 voies en usage normal répond au mieux à ces critères. Nous proposons à Monsieur le Ministre d'État de retenir ce parti d'aménagement.

Dans ce schéma, la section délaissée de l'autoroute A 9 peut être requalifiée en Boulevard Urbain et déclassée. Nous proposons à Monsieur le Ministre d'État d'engager les discussions avec ses futurs gestionnaires pour en définir les caractéristiques et fixer rapidement la part qui reviendra à l'État et devra être imputée à l'opération « déplacement de A 9 » .

En tout hypothèse il convient par ailleurs de maintenir à très court terme tous les projets localisés d'amélioration des accès et carrefours de raccordement et d'envisager à certaines heures des restrictions sévères de vitesse pour préserver la sécurité de la circulation. Ces mesures ne peuvent cependant pas constituer une solution définitive car elles entraînent des dégradations très fortes du niveau de service, aussi bien pour les trafics urbains que pour le trafic de transit.

L e g r o u p e d ' e x p e r t i s e

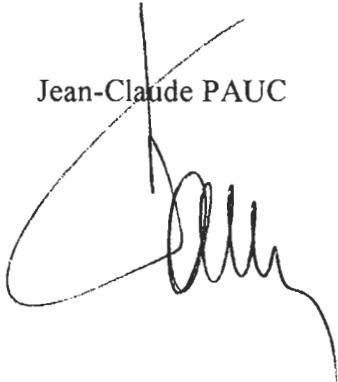
Jean DETERNE



Claude LIEBERMANN



Jean-Claude PAUC





Annexe 1 lettre de mission

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

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

La Défense, le 13 MAR. 2009

Le Vice-Président

Note

à l'attention de

**Monsieur Jean DETERNE,
Monsieur Claude LIEBERMANN,
Monsieur Jean-Claude PAUC,
ingénieurs généraux des ponts et chaussées**

Référence CGEDD n° 006656-01

Par note du 5 mars 2009, le Directeur du Cabinet du Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable de diligenter une **mission d'expertise pour rechercher une solution alternative au projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier.**

Je vous confie cette mission enregistrée sous le n° 006656-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

J'attire votre attention sur le souhait du Directeur du Cabinet de disposer du rapport final avant le 15 juin 2009.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 5ème section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au Directeur du Cabinet du Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.



Claude MARTINAND

Copies : M. le Président et Mme la Secrétaire de la 2ème section
M. le Président et M. le Secrétaire de la 4ème section
M. le Président et M. le Secrétaire de la 5ème section
M. le Coordonnateur de la MIGT 11

**Présent
pour
l'avenir**

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer



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

Le directeur du cabinet du ministre d'État

Paris, le

- 5 MARS 2009

Le directeur du cabinet

à

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

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

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

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

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

L'alternative est désormais la suivante :

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

.../...

cette dernière solution

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

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

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

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

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

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

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


Jean-François CARENCO

Annexe 2 liste des personnes rencontrées

Nom	Organisme	Fonction	Date
SCHENFEIGEL Yves MERY Nicolas	DGITM	DIT gestion déléguée	25 mai 2009
CALAS Gilles NUNEZ Salvador	ASF	Directeur de la construction Directeur d'opération	31 mars 2009
FRECHE Georges MOURRE Jean-Pierre DELACROIX François LAGET Thierry	Agglomération de Montpellier	Président 1er Vice-Président DGS DGS	22 juin 2009
MEUNIER Cyril	Lattes	Maire	22 juin 2009
MANDROUX Hélène FLEURANCE Serge NYSSEN Jules TONDUT Yannick	Montpellier	Maire 1 er Adjoint DG des Services DGD Développement	22 juin 2009
VILLESOT Daniel	Conseil Général 34	Directeur général des services	22 juin 2009
MAURICE Gérard et une délégation du Conseil Economique et Social Régional ANDRAL Jean-Pierre AUSSILLOUX Charles BARBOTTEAU Guy BETEILLE Alain BONET Christian BOUSCAREN Jean-Louis BOUSQUET Jean-Claude CANAL Pierre CANET Pierre-François CHAMANT Jean-Claude CLAUSSE Serge COSTE Philippe COTTAVE Jean CWICK Alain D'AZEMAR Françoise DELRAN Bernard DELTTOUR Michel DI GUISTO France DIXMIER Denis DUPIN Bernard FLEURY Marc GARZINO Annie GENTHIAL Bertille GUYOT Guy HUGUET Francis LAMARQUE Jean-Louis LEBORGNE Marie-Hélène MAFFRE Eliane MARTINEZ Jean MATAZ Jacques MERCADIER Michèle	CESR Languedoc Roussillon	Président du CESR	2 juillet 2009

MUNIER Odile			
NADAL Jean-Claude			
RAMON Jacques			
ROUSSELET Gilles			
ROUSSON Pascal			
SYLVESTRE André			
BAQUES JOURDAN E.			
COUSIN MASSIO Gw.			
REITHMEYER Monique			
RICHARD Claude			
BRUGUIERE Marie-Thérèse	Saint-Aunès	Sénateur Maire	2 juillet 2009
DOMERGUE Jacques	Assemblée Nationale	Député de l' Hérault	2 juillet 2009
GRAND Jean Pierre	Assemblée Nationale	Député de l' Hérault	2 juillet 2009
BRILLIARD Bruno	LECOU Robert Député		2 juillet 2009
RIGAUD Jacques	Conseil Général 34	Pdt commission ADT	2 juillet 2009
VILLESOT Daniel	Conseil Général 34	Directeur général des services	2 juillet 2009
METZ Joël	Région Languedoc R		2 juillet 2009
BOURREL Yvon	Mauguio	Maire	2 juillet 2009
GESBERT Christian	Saint-Bres	Maire	2 juillet 2009
HADJADJ Rachid			
MEUNIER Cyril	Lattes	Maire	2 juillet 2009
MESSONNIER Jean-Luc	Baillargues	Maire	2 juillet 2009
PASTOR Gilbert	Castries	Maire	2 juillet 2009
PELLET Yvon	St-Genies-des-Mourgues	Maire	2 juillet 2009
TONDUT Yannick	Montpellier	DGD Développement	2 juillet 2009
MOURRE Jean-Pierre	Agglomération de Montpellier	1er Vice-Président	2 juillet 2009
PEREZ Aline	Saint-Jean-de-Védas		2 juillet 2009
PIGNOL Yves			
OULEBEZ			
LAURET Guy	Vendargues		2 juillet 2009
ROUMEGAS Jean-Louis	Montpellier	Conseiller municipal	2 juillet 2009
SIEGEL Robert	CCI Montpellier		2 juillet 2009
BAREDA	Chambre d'Agriculture 34		2 juillet 2009

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable
7^e section – secrétariat général
bureau Rapports et Documentation
Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
Tél. (33) 01 40 81 68 12/45