

TITRE II - UTILITE PUBLIQUE

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION

PREAMBULE

Ainsi qu'il a été mentionné dans le rapport, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (D.U.P) du projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de MONTPELLIER a été conduite conjointement, en application du même arrêté préfectoral du 19 juillet 2005, avec une autre enquête publique relative à la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et des Plans d'Occupations des Sols (POS) des treize communes concernées par le projet.

Le projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de MONTPELLIER s'inscrit dans le programme général d'aménagement du réseau de voiries structurantes du Sud de l'agglomération (D.V.A).

Même si la relation des événements qui se sont déroulées au cours de ces deux enquêtes figure dans la partie commune du rapport, les conclusions émises ici ne concernent que le projet de D.U.P.

Cette enquête s'est déroulée du 26 septembre au 9 décembre 2005 dans les conditions prévues par les textes législatifs et réglementaires concernant tant la composition du dossier que la procédure d'enquête.

31 permanences ont été tenues par les membres de la Commission d'Enquête dans les 13 communes intéressées.

La disparition de documents en mairie de MONTPELLIER, seul incident rencontré au cours de l'enquête, n'a pas affecté son bon déroulement.

Le public a activement participé à cette enquête (1225 observations recueillies sur registres, lettres et pétitions dont certaines regroupaient plusieurs centaines de signatures).

De très nombreuses personnes ont regretté l'important déficit d'information et de concertation avant le lancement de l'enquête publique.

CONCLUSIONS

Le projet a principalement pour enjeux :

- L'accroissement des capacités routières et l'amélioration de la circulation au sud de MONTPELLIER,

- La diminution des risques d'accidents sur l'A9,
- La restauration du niveau de service de l'A9 pour le trafic de transit.

Actuellement, la confusion des trafics (local et de transit) sur l'A9 ne permet pas d'atteindre ces objectifs.

Elle a une explication historique :

La collectivité a profité, dans les années 60, de la construction de l'autoroute pour desservir MONTPELLIER par le Sud sans avoir à construire la rocade qu'aurait nécessité cette agglomération en plein développement, qui compte aujourd'hui plus de 400.000 habitants.

Dans ce contexte, les entrées et sorties sont trop nombreuses et sous dimensionnées pour une autoroute, insuffisantes pour une rocade. Ajoutée à l'inadéquation des voiries d'accueil, la confusion des trafics engendre de graves problèmes de sécurité.

N'ayant pas été résolue en son temps, la question de la construction d'une véritable rocade urbaine demeure et est d'autant plus aigue aujourd'hui que :

- Le développement de l'agglomération se situe préférentiellement au Sud et à l'Est.
- La voirie de la ville centre n'est pas dimensionnée pour absorber le flot des véhicules.

La commission considère que deux types de solutions peuvent répondre au problème posé, soit :

- ***réaliser la section Sud de la rocade urbaine avec les échangeurs nécessaires et, en conséquence, alléger d'autant l'actuelle A9 de ses échangeurs intérieurs,***
- ***construire une nouvelle autoroute et transformer l'actuelle en rocade.***

Le Maître d'Ouvrage a choisi cette deuxième option pour le projet soumis à l'enquête.

Ce projet était déjà dans ses grandes lignes, celui adopté lors du débat public type BIANCO, en 1994.

Lors de l'enquête, il a été reproché :

- **Au projet :**
 - d'impacter très fortement les coteaux de la Méjanelle, la Cereyrède, le Mas de Saporta et la plaine de MAUGUIO,
 - d'être un grand consommateur d'espaces et de créer de nouvelles coupures en désorganisant les terrains traversés,
 - de porter atteinte à des zones urbanisées jusqu'alors épargnées.

- **Au maître d'ouvrage :**

De ne pas avoir :

- respecté les recommandations de la convention d'AARHUS et de l'OMS pour ce qui concerne l'application du principe de précaution et de s'être satisfait des normes « ad minima »,
- saisi avant l'enquête, le Conseil National du Débat Public (CNDP) afin de provoquer un véritable débat conforme à cette convention,
- proposé simultanément la requalification de l'A9 estimée essentielle et urgente.

La Commission prend d'autant plus à son compte ces observations que d'autres tracés ou projets alternatifs routiers et autoroutiers ont été insuffisamment étudiés auparavant ou écartés prématurément alors qu'ils présentent des avantages certains et parfaitement recevables.

AVIS DE LA COMMISSION

VU :

- les commentaires émis par la Commission contenus dans les chapitres 4 et 5 du rapport.

CONSTATANT QUE :

- La nécessité de séparer les trafics locaux et de transit de l'A9 a été identifiée dans les années 80 ; le choix autoroutier est arrêté en 1994,
- Le projet soumis à l'enquête est en grande partie celui déjà arrêté à cette date,
- D'autres projets structurants sont en cours d'étude ou de réalisation (rocares Est et Ouest, LIEN, RN110, RN112, RN113, RD112, etc....),
- L'enquête s'est déroulée dans les conditions prévues par les textes législatifs et réglementaires.
- L'atteinte à la propriété privée n'est pas excessive au regard de l'intérêt de l'aménagement,
- Le coût total du projet, sans doute surestimé, n'est pas disproportionné compte tenu des objectifs poursuivis.
- Les élus et le public ont manifesté massivement leur opposition au projet,
- Des contre-propositions ont été présentées.

CONSIDERANT QUE :

- Il est impérieux d'apporter une solution à une situation à la fois dangereuse pour les usagers de l'utoroute et néfaste aux intérêts économiques locaux et nationaux,
- Les études se sont focalisées sur la seule réalisation de l'utoroute A9b sans intégrer la globalité des enjeux, et notamment pas la requalification de l'A9a qui aurait du être traitée simultanément,
- Le projet présenté est obsolète. Il a insuffisamment pris en compte les changements de tous ordres intervenus (décentralisation, création de l'agglomération, croissance démographique, urbanisation accélérée de la grande couronne de MONTPELLIER),
- Le projet présenté n'est pas à la hauteur des problèmes environnementaux, économiques et de sécurité occasionnés par les circulations routière et autoroutière au Sud de l'agglomération.
- Le projet de dédoublement proposé est de nature à consommer beaucoup d'espaces et apporter de fortes nuisances environnementales dans des zones jusqu'alors épargnées,
- D'autres solutions existent et paraissent plus appropriées à l'objectif de séparation des trafics locaux et de transit. Elles ont été trop rapidement écartées ou pas du tout explorées.
- Les avis et contre-propositions formulés sont le plus souvent pertinents et de qualité,
- Le déficit de concertation avec le public a été manifeste et le projet ne respecte pas les engagements pris par la France au titre de la Convention d'Aarhus.

LA COMMISSION D'ENQUETE EMET A L'UNANIMITE

UN AVIS DEFAVORABLE

A ce qu'il soit conféré le caractère d'**utilité publique** au projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier présenté dans le présent dossier d'enquête.

Consciente des problèmes d'insécurité que pose actuellement la non séparation des trafics locaux et de transit sur l'A9, la Commission demande que des travaux d'aménagement nécessaires soient réalisés dans les plus brefs délais au droit de chaque échangeur.

A MONTPELLIER, le 27 Mars 2006

Le Président,
M. SANTIER

Les Assesseurs,

J.L PIANTA

Y. HARCILLON

J. BOURRELY

R. FORMET