

L'avenir de l'autoroute A9 dans l'agglomération de Montpellier est clarifié

Date de publication : mercredi 29 juillet 2009



Si les projets alternatifs à la route ont le vent en poupe, la congestion et la mixité du trafic sur l'autoroute A9 existante engendrent d'importants problèmes. Une solution se dégage aujourd'hui...

Jean-Louis BORLOO, ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer et Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'Etat chargé des Transports rappellent que 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 public vient de s'achever, ainsi que dans l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg.

Pour autant, la congestion et la mixité du trafic sur l'autoroute A9 existante engendrent d'importants problèmes de sécurité routière et de pollution.

Le projet initial de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier, déclaré d'utilité publique par décret du 30 avril 2007, consistait en la création d'une nouvelle infrastructure à 6 voies, dénommée A9b, selon un tracé long de 19 kilomètres.

Aux vues des conclusions du « Grenelle environnement », les projets d'infrastructures ont été réévalués afin de concilier les enjeux de sécurité et de fluidité avec ceux de respect des riverains, des territoires et de la biodiversité.

Ainsi, Jean-Louis BORLOO et Dominique BUSSEREAU ont annoncé, au mois de mars dernier, qu'il n'était pas souhaitable de créer 6 voies supplémentaires sur 19 kilomètres pour l'autoroute A9b et demandé que la faisabilité et la pertinence d'une solution alternative soient évaluées. En accord avec l'ensemble des parties prenantes, ils avaient demandé une expertise du Conseil Général de l'Ecologie et du Développement Durable (CGEDD) sur le projet de l'autoroute A9 dans l'agglomération de Montpellier pour concilier ces enjeux impératifs.

A la lumière de cette expertise qui leur a été officiellement remise le 21 juillet, Jean-Louis BORLOO et Dominique BUSSEREAU annoncent, comme ils s'y étaient engagés, leur décision :

- Ils confirment l'inadéquation avec le respect des riverains, des territoires et de la biodiversité du projet initial à 6 voies sur 19 kilomètres.
- Ils annoncent qu'un nouveau projet alternatif, dit « déplacement court », permettant de répondre aux enjeux de sécurité routière, de congestion et de pollution tout en limitant la consommation d'emprises nouvelles est envisageable. Ce projet, proposé par les experts du CGEDD, consiste en le déplacement vers le Sud de l'autoroute A9 existante dans l'agglomération de Montpellier sur 12 kilomètres entre Saint Jean de Védas et Montpellier Est. Ce déplacement serait réalisé à seulement 4 voies. Pour minimiser les effets de coupures, elle serait implantée le long de la

ligne ferroviaire du contournement de Nîmes et Montpellier. Par ailleurs, l'autoroute A9 existante dans l'agglomération montpelliéraine serait transférée aux collectivités locales et requalifiée en boulevard urbain avec une voie réservée aux transports en commun et aux modes doux. Il s'agit du projet qui correspond le mieux aux impératifs de protection de l'environnement et de sécurité routière.

- Ils demandent que les aménagements nécessaires à la mise en sécurité des 3 échangeurs de l'autoroute actuelle soient accélérés et achevés au plus tard le 30 novembre 2009. Une modélisation de trafic permettra de mesurer précisément l'impact de ces aménagements sur la congestion et la sécurité routière dans le mois qui suivra la mise en service du dernier échangeur.

Un point définitif sera effectué à la fin de l'année avec l'ensemble des parties prenantes, pour vérifier, en toute transparence, l'impact suffisant ou non de l'aménagement des échangeurs sur la congestion et la sécurité routière.

Si ces mesures s'avéraient insuffisantes pour apporter une solution pérenne aux questions de fluidité du trafic et de sécurité routière, l'Etat prendrait alors ses responsabilités et engagerait le projet de « déplacement court » compatible avec la déclaration d'utilité publique du 30 avril 2007.

Le rapport d'expertise a été transmis à toutes les parties concernées par ce projet.

Pour en savoir plus : www.developpement-durable.gouv.fr