

**Dédouement de l'utoroute A9**

Enquête publique du 26 septembre au 25 novembre 2005  
(Arrêté n°2005-I-1761)

Prorogation jusqu'au 09 décembre 2005  
(Arrêté n° 2005-I2864)

sur les communes de  
Baillargues, Castries, Fabrègues, Lattes, Lunel-Viel, Mauguio, Montpellier, Saint-Aunès, Saint-Brès,  
Saint-Geniès-des-Mourgues, Saint-Jean-de-Védas, Valergues et Vendargues.

**Observations du C O D E T E L**

## **I. OBSERVATIONS SUR LA COORDINATION DES PROJETS A9B ET LGV**

Les habitants de notre région sont amenés à constater que pis encore que la nature, nos décideurs ont horreur du « VIDE », mais à l'inverse de celle-ci dévégétalisent sans vergogne les rares espaces libres de toute urbanisation... pour y implanter à grands coups de bulldozers de grands trucs-machins « dits structurants non polluants » qui lacèrent, désorganisent et dévitalisent notre l'environnement, notre lieu de vie ; Ce, au sacro-saint motif de l'utilité publique ???

Le projet de doublement de l'A9 comme celui de la ligne TGV/LGV ont vu le jour en 1989,

- ils sont traités dans le même temps, mais parallèlement.
- ils sont extrêmement pénalisants sur le plan environnemental.
- ils sont proches géographiquement puisque moins de 5km les séparent.

Pour apprécier justement l'impact et les réelles nuisances de ces deux structures sur l'environnement et les populations, les études de ces deux projets auraient dû être menées de conserve.

A la lecture du dossier A9 mis à l'enquête il apparaît qu'aucune étude commune avec la LGV prenant en compte ces deux structures n'a été diligenté ; Même pas pour les parties presque jumelées (10Km environ) Cette carence nous paraît pour le moins regrettable  
Regrettable aussi, la confiscation du débat public !

### **Nous demandons :**

- **Que les enquêtes "loi sur l'eau" soient menées conjointement.**
- **Que les enquêtes parcellaires préalables à l'expropriation soient menées conjointement.**
- **Que les acquisitions, et ou, les éventuelles expropriations nécessaires pour la réalisation de ces deux structures soient réalisées dans le même temps. Ce, même si un décalage est prévisible dans la réalisation des travaux.**
- **Que soit donné la possibilité aux riverains d'exiger le rachat de leur habitation dès lors qu'ils seront situés à moins de 150 mètres de part et d'autre de l'A9.**

## **II. OBSERVATIONS SUR LA COHERENCE DE CES DEUX PROJETS**

Remarque sur la plaquette de présentation.

« Le jumelage de l'A9b avec la Ligne Nouvelle ferroviaire favorisera le projet de développement urbain de l'agglomération »

Cette affirmation est un peu rapide, car la perte d'importantes superficies actuellement utilisées ne faciliterait pas des projets nécessitant de l'espace ; par ailleurs, il faudra toujours prévoir des habitations pour les 1000 nouveaux arrivants mensuel sur l'agglomération de Montpellier, qu'ils soient actifs ou retraités

Les projets A9b et LGV constituent une nouvelle querelle entre les décideurs, de haut niveau intellectuel, entre le développement de la route ou du rail, mais à l'heure actuelle, il s'agit de besoins qui écrasent la région Languedoc-Roussillon, sans réelles retombées économiques.

Certains se souviennent sans doute d'un projet de pont routier au dessus de la Manche !

Dans sa séance du 6 juillet 2005, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a décidé la création d'une commission particulière du débat public, relatif aux options générales sur la politique de transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

Cette commission présidée par Monsieur MARZOLF et animée par Madame DEVAILLY et Messieurs BOURG, BOVY, LEBEL, LEROI et VIALATTE, doit être en cours d'organisation ; ne serait-il pas sage de leur laisser un peu de temps plutôt que traiter le projet de dédoublement de l'A9, qui n'est pas présenté dans le contexte du projet LGV ; ne parle-t-on pas dans les deux projets des marchandises d'origine Espagne et Magreb vers Italie et Europe du Nord, et de quelques échanges dans l'autre sens ??

Les problèmes régionaux au niveau du Languedoc sont à peine abordés ; le cas de la RN113 et son avenir sont traités avec légèreté, alors que notre vieille nationale vient souvent au secours de l'A9 actuelle, très vite paralysée en cas d'accident au départ bénin.

### III. OBSERVATIONS SUR L'IMPACT HYDRAULIQUE DU PROJET

La Céreirède est un quartier qui a longtemps été laissé à l'abandon, par volonté politique et administrative dont depuis trente (30) ans elle fait les frais. Elle a été considérée comme une zone tampon, entre Montpellier et Lattes, alors que des secteurs plus sensibles ont été urbanisés : Filliès, Cougourlude, Jardins de Plaisance et notamment Port Ariane, où le sol naturel a été surélevé de plus de quatre (4) mètres. De ce fait, on a attribué à la Céreirède le rôle de déversoir naturel du Lez, surélevant la digue gauche et laissant la digue droite à l'abandon ! Une décision qui va au plus facile et oublie que selon notre Constitution, tous les citoyens sont égaux en droit.

Considérant que la sécurité des habitants de la Céreirède était en jeu, la municipalité vient de remettre en état cette digue mais ces travaux risquent d'être rendus insuffisants si l'autoroute A9B ne passe pas sur porteurs.

#### A. NAPPES PHREATIQUES, PUIXS ET FORAGES

Secteur de la Céreirède, zone aquifère à moins de huit (8) mètres de la surface.

p. 303 de l'étude d'Impact (dossier E)

*"Les zones en remblais (au-dessus du terrain naturel) sont susceptibles de perturber les écoulements situés en sub - surface par compression des terrains et de créer ainsi des zones de stagnation de l'eau. Dans le secteur d'étude, il n'y a pas de secteurs reconnus comme très compressibles et de ce fait le risque d'impact est très faible".*

Le terrain du quartier constitué d'alluvions (lit majeur du Lez) est compressible ; on en veut pour preuve les travaux de la nouvelle station d'épuration de l'agglomération où il était prévu trois cent pieux environ, on en a mis plus de mille, la nouvelle église des Saints François à Montpellier, élevée sur un terrain de même origine traversé par le ruisseau des Aiguerelles a nécessité plus de trois cent pieux alors qu'il en avait été prévu une centaine. Comme quoi la compressibilité du terrain apparaît sous-estimé dans ce dossier.

*"Les terrassements liés à la construction des structures nouvelles (A9b et L.G.V.) sont susceptibles de générer des impacts définitifs sur l'écoulement des eaux souterraines."*

Certes en cas d'assèchement ou d'abaissement de la nappe phréatique, du niveau de l'eau dans les puits et forages, il est prévu des mesures compensatoires. Forts de l'expérience entraînée par les travaux de la station d'épuration, nous savons que faire reconnaître l'évidence des conséquences est particulièrement compliqué et ardu. Aussi, **nous vous demandons, Madame et Messieurs les Commissaires Enquêteurs de faire les plus extrêmes réserves sur ce point afin d'assurer la restitution de l'eau si elle disparaît ou diminue de niveau.** Nous nous trouvons dans une zone où malgré les plus intenses canicules, l'eau a toujours été abondante.

#### B. LES CRUES

Lit majeur de la Lironde et du LEZ, limité par le C.D 986 (route de Palavas).

Expérience de l'A9a :

A partir de sa construction en 1967/68, le remblais faisant barrage, la Céreirède a été inondée durant les équinoxes 1976 et 79, 2001, 2003. Un maraîcher a menacé de faire sauter le pont de l'autoroute (sur la ligne d'intérêt local) si aucune solution n'était apportée. Il s'en est suivi la pose d'une conduite busée en bordure nord de l'autoroute A9a, aboutissant au Lez. Jamais entretenue, cette buse refoule et la partie nord du quartier de la Céreirède est inondée lorsque le niveau de l'eau dans le Lez est supérieur à celui de la buse (2001, 2003, 2005). L'Agglomération a été informée plusieurs fois de cette situation puisqu'elle est responsable de cette buse (qui draine des eaux d'écoulement de Montpellier bloquées par le remblai de l'A9a).

Dans l'étude d'impact, il est précisé que l'effet de barrage accélérera la vitesse de l'écoulement par réduction du lit majeur. "Ces impacts potentiels peuvent avoir de lourdes conséquences notamment

dans les secteurs bâtis" Il est prévu un viaduc de 130 m d'ouverture environ avec rétablissement de la R.D. 58. Ceci sera insuffisant compte tenu du bétonnage accéléré du nord de l'agglomération.

**C'est pourquoi nous demandons Madame et Messieurs les Commissaires Enquêteurs de faire la réserve suivante : que si l'autoroute se fait, elle soit non sur remblais mais sur porteurs dans les lits majeurs de la Lironde et du Lez jusqu'au C.D. 986.** (ce qui aurait moins d'impact sur la nappe phréatique, les puits et les forages et permettrait l'exploitation agricole sous les porteurs et faciliterait le rétablissement de la circulation).

Par décret n° 2002-202 du 13 février 2002, la transparence hydraulique doit être assurée.

On nous dit que le projet est calé suffisamment haut afin d'éviter les embâcles. Les dépôts définitifs de matériaux sont proscrits, interdits dans la zone inondable.

Comment va-t-on s'assurer que ceci sera respecté par les particuliers et le concessionnaire ?

Quels moyens a-t-on de faire appliquer cette décision ?

Doit - elle être considérée comme un vœu pieux ?

**A ce sujet nous vous demandons Madame et Messieurs les Commissaires de faire des réserves.**

#### IV. OBSERVATIONS SUR LES NUISANCES SONORES

Le maître d'ouvrage affiche dans le dossier d'EUP une volonté marquée d'intégration paysagère de l'infrastructure créée.

Curieusement, il n'accorde pas autant d'importance au traitement des autres nuisances.

En ce qui concerne le bruit, le maître d'ouvrage en reste au minimum légal :

- Uniquement les nuisances de l'A9b. Les nuisances de l'A9a, pourtant requalifiée, ne sont traitées que sur les sections où les deux tracés sont jumelés.
- On se contente de respecter les valeurs maximales admissibles.
- Du moins à peu près puisqu'il est explicitement dit : « si possible le premier étage »

« Les protections ont été dimensionnées pour que leur gain permette d'obtenir des niveaux sonores futurs en deçà des seuils pour les rez-de-chaussée et **si possible le premier étage** ». (E.6.2.1.4 - p262 - Mesures destinées à supprimer ou réduire et compenser les impacts liés au bruit)

**Il faut prendre en compte l'intégralité des habitations touchées et tous les étages !!**

##### A. QUESTIONS ET REMARQUES SUR CET ASPECT.

- **Quel est le périmètre bénéficiaire des mesures de protection ?**  
La réglementation impose de prendre en compte les effets à grande distance, pas seulement dans la bande d'étude. Pour toutes les nuisances créées, les mesures de protection doivent être prises dans et hors de la bande d'étude.

##### Article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995

*...Pour les évaluations et prévisions des niveaux sonores à longue distance, c'est-à-dire supérieure à deux cent cinquante mètres, l'influence des conditions météorologiques sur la propagation des sons, comme le vent et la température, est prise en compte.*

- **Les protections doivent garantir le respect des normes pendant toute la durée de vie de l'infrastructure** et ne pas se limiter à l'horizon 2030, ou pire aux niveaux constatés au moment de l'étude.

Cf. Circulaire n° 97-110 du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national. §4

- **Qui contrôle les décisions du maître d'ouvrage qui, sinon, serait juge et partie.**

Le maître d'ouvrage indique qu'il réalisera une étude, une fois le tracé définitif arrêté, pour dimensionner les protections. Comment les décisions prises par le maître d'ouvrage - ou par le concessionnaire - seront-elles rendues publiques. Par qui et comment seront-elles contrôlées ? Quels sont les recours des riverains ?

##### B. LES HABITANTS CONSTATENT AUSSI :

- **Que le traitement des façades n'est pas une solution adéquate.**

1/ Compte tenu des spécificités climatiques, nous vivons fenêtres ouvertes une grande partie de l'année. Devoir dormir fenêtres fermées, en plein été, entraînerait des **troubles importants du sommeil** et pas seulement une gêne.

2/ On ne vit pas seulement calfeutré chez soi. Il existe toute une vie sociale ; on circule dans les rues, il arrive que les passants discutent entre eux ; il existe des activités de plein air ; les enfants jouent sur les aires de jeux ;, etc .. Curieuse vision de la société que celle de cette collection d'ermites.

- **Et surtout que les nuisances sonores se cumulent.**

CODETEL - Madame Myriam BOUARD

291 rue Pierre Brossolette - 34130 MAUGUIO - 06.83.19.62.95 - code-tel@wanadoo.fr

Si l'on s'en tient au raisonnement de RFF et la DDE, une habitation située à quelques centaines de mètres pourrait être exposée à un Laeq de 40 dB pour la circulation actuelle, plus 55 dB pour la A9b + 58 dB pour la LGV, soit peut-être 65 ou 67 dB ( 58+55+40 ) en moyenne avec des pics importants lors du passage des trains. Il peut d'ailleurs y avoir création de « points noirs» au sens de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.

**Or si des textes** parlent effectivement de « contribution » sonore maximale admise - pas nécessairement autorisée - pour une infrastructure, **d'autres textes interdisent de faire n'importe quoi.**

#### **Article 15 de la loi 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.**

*Dans un délai d'un an à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement présentera au Parlement un rapport établissant l'état des nuisances sonores résultant du transport routier et ferroviaire et les conditions de leur réduction.*

*Ce rapport comportera une évaluation des travaux nécessaires à la résorption des points noirs et à la réduction de ces nuisances à un niveau sonore diurne moyen inférieur à **soixante décibels**. Il présentera, en outre, les différents modes de financement envisageables pour permettre la réalisation de ces travaux dans un délai de dix ans*

Ce texte interdit, implicitement, de créer des zones exposées à un Laeq > 60 dB

De même, l'article 1 du décret du 9 janvier 1995 interdit de créer des nuisances sonores excessives, ce qui est le cas de nuisances créant un problème de santé.

#### **Article 1 du décret du 9 janvier 1995**

*« La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle et la modification, ou la transformation, significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que **le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives**. Le maître d'ouvrage de travaux de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure est tenu, sous réserve des situations prévues à l'article 9, de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées, dans les conditions fixées par le présent décret, à **des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation normale des bâtiments riverains ou des espaces traversés**. »*

#### **C. IL EXISTE UN ABIME ENTRE LES OBJECTIFS AFFICHES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE ET LES ATTENTES DES RIVERAINS. ILS VEULENT CONTINUER A VIVRE DANS UN ENVIRONNEMENT DECENT.**

On constate que, assez systématiquement, les projets se heurtent à une opposition vigoureuse des habitants touchés. Comment s'en étonner ? Ils sont généralement sacrifiés, sans mesures compensatoires satisfaisantes.

Les populations demandent que l'objectif soit le respect de leur cadre de vie, tel qu'il est solennellement proclamé dans des textes :

Citons, entre autres :

- La directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à la gestion du bruit dans l'environnement.  
*« le parlement européen et le conseil de l'union européenne,...considérant ce qui suit :*  
*1/ Dans le cadre de la politique communautaire, un niveau élevé de protection de la santé et de l'environnement doit être atteint, et la protection contre le bruit est un des objectifs visés. Dans son livre vert sur la politique future de lutte contre le bruit, la Commission désigne le bruit dans l'environnement comme l'un des principaux problèmes d'environnement qui se posent en Europe. »*
- Le plan de résorption des points noirs du bruit lancé en 2001( voir par exemple « Circulaire du 12 juin 2001 observatoire du bruit des transports terrestres ; résorption des points noirs du bruit des transports terrestres NOR : ATEP0100235C » )
- Le « Plan d'actions contre le bruit » lancé de manière très médiatisée par madame la Ministre de l'Environnement en octobre 2003

« *Le bruit figure parmi les préoccupations majeures de nos concitoyens, notamment ceux habitant en milieu urbain. Ainsi, selon une enquête de l'Insee parue en 2002, 54% des habitants d'agglomérations de plus de 50.000 habitants se déclarent gênés par le bruit à leur domicile. Si les effets des nuisances sonores sur la santé sont encore mal évalués, le bruit est sans conteste l'une des atteintes majeures à l'environnement et à la qualité de vie des Français.*

*Dix ans après la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, dont le bilan a été tiré par le Conseil national du bruit en décembre 2002, j'ai ressenti le besoin de redynamiser l'action de l'Etat dans ce domaine. Ce plan d'actions contre le bruit, avec celui contre la pollution de l'air, que je présenterai à la fin du mois d'octobre, constitue l'une de mes priorités dans le registre de l'écologie et de la qualité de la vie en milieu urbain*" déclarait alors Mme Roselyne Bachelot.

- la Charte de l'environnement annexée à la Constitution. On cite souvent l'article 1 « *Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé* » mais c'est l'ensemble du texte qui pose la contrainte de respect de l'environnement.

#### **D. L'AMBIANCE SONORE GLOBALE DEVRAIT SE CONFORMER AUX RECOMMANDATIONS DE L'OMS**

L'étude des effets du bruit et les directives de l'OMS sont contenus dans le document de référence « World Health Organization - guidelines for community noise » ( 2000)

Les effets sur la santé de la pollution par le bruit, sont indiqués au chapitre 3 des directives. On pense souvent que ces effets ne se manifesteront que pour des expositions longues à des niveaux de bruit élevés. Hélas certains effets apparaissent rapidement, même avec des niveaux inférieurs aux seuils réglementaires.

Citons la gêne, la compréhension de la parole et la perturbation du sommeil :

##### – **la gêne.**

Pendant la journée, la gêne sérieuse apparaît dès 55 dB(A), et une gêne modérée dès 50 dB(A). Les niveaux sonores pendant la soirée et la nuit devraient être de 5 à 10 dB plus bas que pendant le jour.

##### – **la compréhension de la parole.**

Pour que les auditeurs avec une audition normale comprennent parfaitement la parole, le taux signal/bruit devrait être au moins 15 dB(A). Puisque le niveau de pression acoustique du discours normal est environ 50 dB(A), un bruit avec des niveaux sonores de 35 dB(A) ou plus, gêne la compréhension de la parole dans les plus petites pièces. Pour les groupes vulnérables, des niveaux de fond encore plus bas sont nécessaires. Sont particulièrement vulnérables les personnes souffrant d'un déficit auditif, les personnes âgées, les enfants en cours d'apprentissage du langage et de la lecture,

##### – **La perturbation du sommeil.**

Le bruit environnemental peut causer des effets primaires pendant le sommeil, et des effets secondaires qui peuvent être constatés le jour, après exposition au bruit dans la nuit. Le sommeil non interrompu est un préalable au bon fonctionnement physiologique et mental, et les effets primaires de la perturbation du sommeil sont: la difficulté de l'endormissement; les réveils et les changements de phase ou de profondeur de sommeil;

La probabilité d'être réveillé augmente avec l'importance des nuisances sonores durant la nuit. Les effets secondaires, ou répercussions, le jour suivant sont: une fatigue accrue, sentiment de dépression et performances réduites.

Pour un sommeil de bonne qualité, le niveau sonore équivalent ne devrait pas excéder 30 dB(A) pour le bruit de fond continu, et des niveaux de bruit excédant 45 dB(A) devraient être évités.

### **E. NOS DEMANDES**

Considérant que l'autoroute A9, comme la LGV, sont des voies de communication importantes, destinées à durer, nous demandons impérativement

- **Que le maître d'ouvrage mette en œuvre d'emblée les protections les plus efficaces pour atténuer au maximum les nuisances, dès la source. Compte tenu des possibilités techniques disponibles, ces nouvelles infrastructures ne doivent pas, dans la majorité des cas, aggraver la situation vécue tous les jours, avec la ligne ferroviaire et l'autoroute actuelles. Au pire les protections anti-bruit seront conçues pour ramener le niveau sonore global aux valeurs préconisées par l'OMS. Un objectif fort devrait être d'éviter les perturbations du sommeil, y compris fenêtres ouvertes.**  
**Si nécessaire, la protection sonore des voies de communication existantes doit être réalisée.**
- **Si cette demande n'était pas retenue, il faudrait tout de même respecter la législation en vigueur au moment de la mise en service, si elle est plus favorable que la réglementation actuelle.**
- **Que soit reprise la réserve faite par la commission d'enquête pour le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, à savoir : dans le dossier des engagements de l'Etat devra figurer la possibilité offerte aux riverains proches d'obtenir l'acquisition de leur habitation au cours des 10 ans qui suivront la DUP.**
- **Que soit établi un protocole d'indemnisation en cas de dépassement du niveau de bruit dans et hors de la bande d'étude. Dans le règlement des litiges, les riverains ne doivent pas se trouver isolés face aux maîtres d'ouvrage. Nous demandons également la création d'une structure de suivi telle qu'une Commission Locale d'Information et de Surveillance (CLIS)**

## V. OBSERVATIONS SUR LA POLLUTION DE L'AIR

### A. LA QUALITE DE L'AIR N'EST PAS BONNE AUJOURD'HUI.

#### ✓ C'est ce que pensent les habitants.

Au cours de nos réunions, les adhérents de notre association considèrent qu'ils vivent aujourd'hui dans un milieu où la qualité de l'air n'est pas satisfaisante. Ils constatent l'existence de dépôts noirs dans les aérations et sur les meubles. La préoccupation sur la pollution atmosphérique passe même avant celle du bruit.

#### ✓ ... et que confirme l'étude de l'état initial présentée dans le dossier d'EUP

#### ✓ ainsi que la consultation des données relevées par Air Languedoc Roussillon.

Deux indicateurs sont suivis :

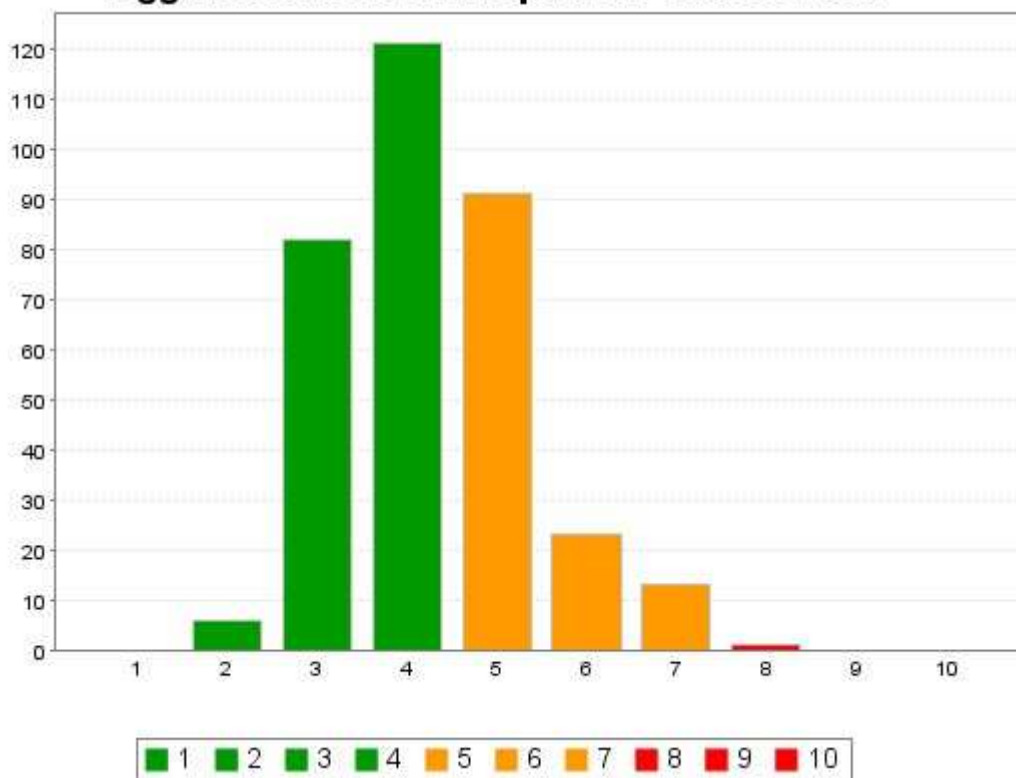
- l'indice ATMO qui attribue une note journalière globale de 1 à 10 à partir des concentrations de quatre polluants : dioxyde de soufre SO<sub>2</sub>, dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>, ozone O<sub>3</sub> et particules en suspension Ps.  
Valeurs de l'indice ATMO : ; 10 Très mauvais; 9 Mauvais; 8 Mauvais; 7 Médiocre; 6 Médiocre; 5 Moyen; 4 Bon; 3 Bon; 2 Très bon; 1 Très bon;
- l'indice Ozone, calculé uniquement sur le polluant ozone, selon la même échelle que pour l'indice Atmo).

Vous trouverez ci-après les statistiques globales des années 2002 à 2005. Les graphiques et données sont extraits du site Internet de Air Languedoc-Roussillon pour Montpellier et du site AIRPARIF pour Paris.

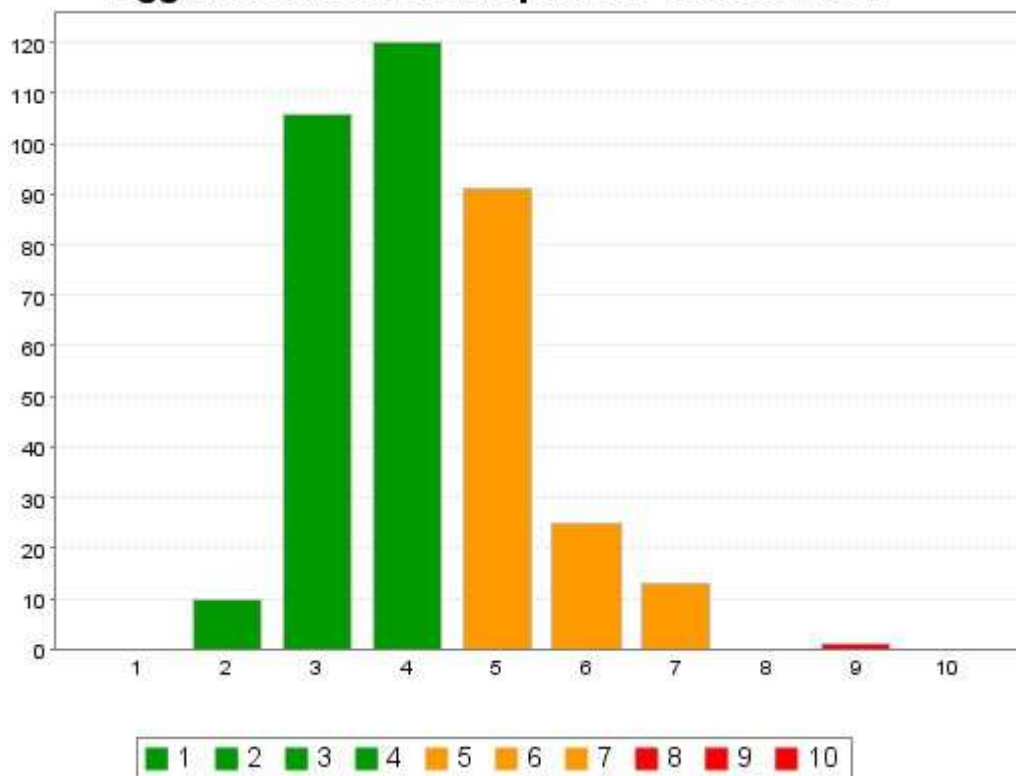
On constate que, pour Montpellier, le nombre de jours où la qualité de l'air est « médiocre » ( indices = 5,6 ou 7) est loin d'être négligeable.

Des tableaux permettent de rapprocher les valeurs pour Montpellier et Paris. La comparaison est loin d'être à l'avantage de Montpellier.

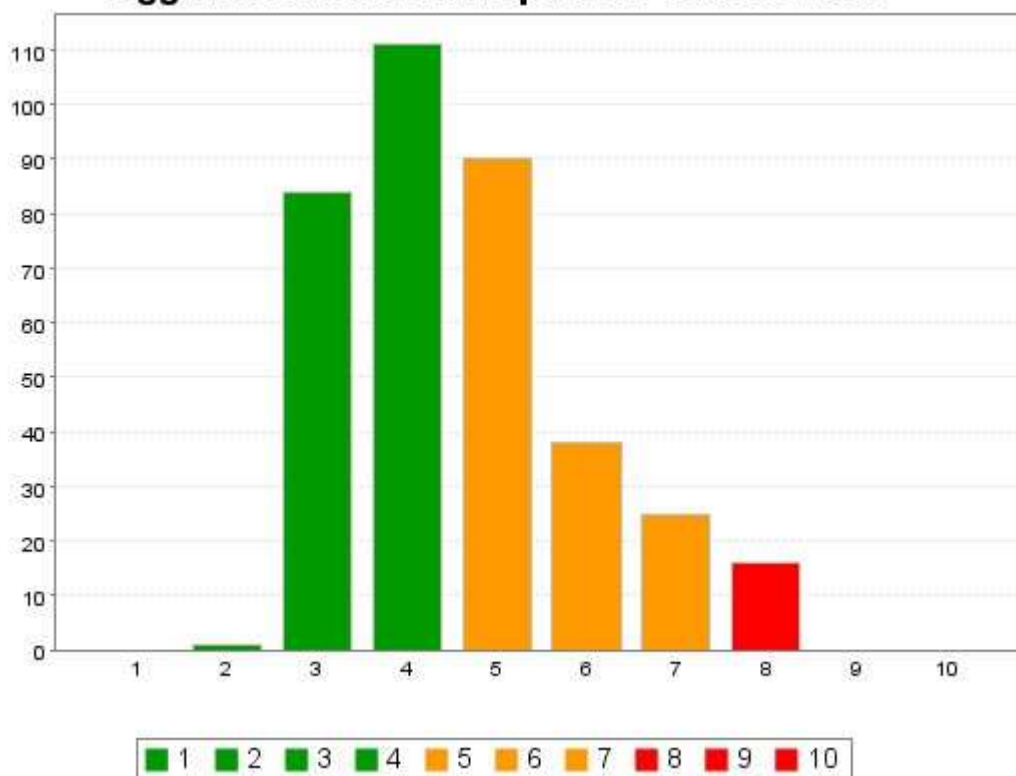
### Agglomération de Montpellier : Indices 2005



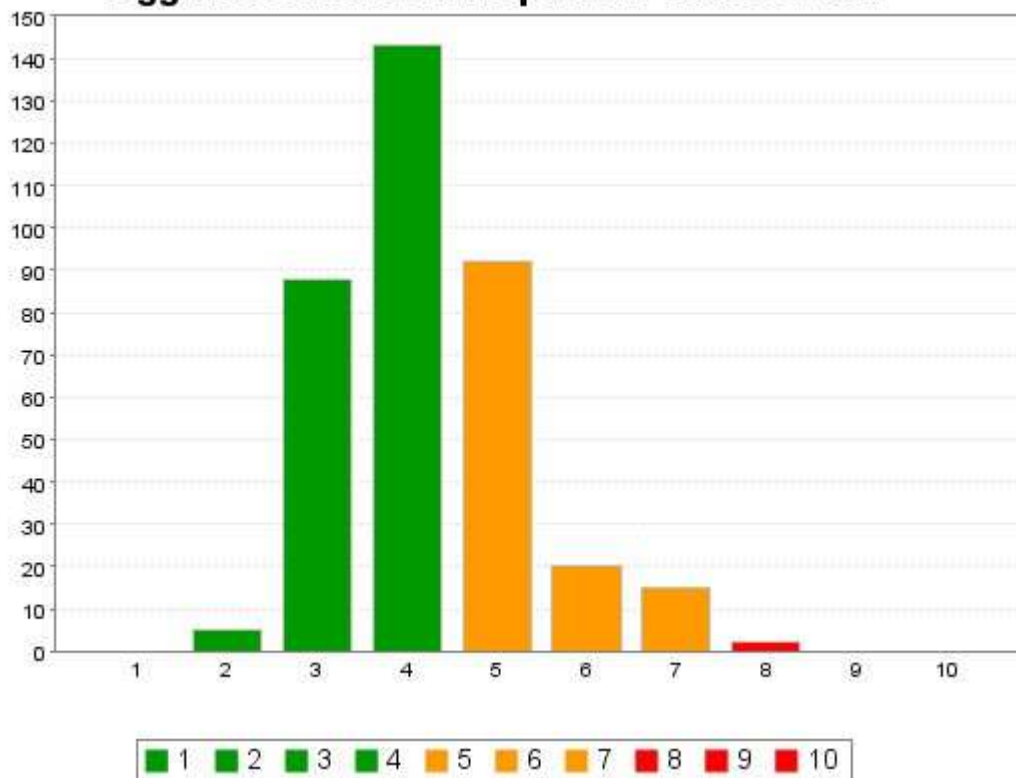
### Agglomération de Montpellier : Indices 2004



### Agglomération de Montpellier : Indices 2003



### Agglomération de Montpellier : Indices 2002



## B. TABLEAUX COMPARATIFS DES INDICES ATMO MONTPELLIER / PARIS

### 1. Nombre de jours par valeur d'indice et par année

ATMO	2005		2004		2003		2002	
	Montpellier	Paris	Montpellier	Paris	Montpellier	Paris	Montpellier	Paris
10	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	1	0	0	4	0	1
8	1	4	0	1	16	6	2	1
7	13	6	13	2	25	16	15	7
6	23	11	25	19	38	30	20	8
5	91	34	91	39	90	47	92	45
4	121	97	120	96	111	109	143	111
3	82	165	106	186	84	138	88	183
2	6	19	10	23	1	15	5	9
1	0	0	0	0	0	0	0	0
Jours>	337	336	366	366	365	365	365	365

### 2. Nombre de jours après regroupement par catégorie d'indice, par année

Dans ce tableau on a cumulé les valeurs d'indice :

Bon : 1 à 4

Médiocre : 5 à 7

Mauvais : 8 à 10

ATMO	2005		2004		2003		2002	
	Montpellier	Paris	Montpellier	Paris	Montpellier	Paris	Montpellier	Paris
Mauvais	1	4	1	1	16	10	2	2
Médiocre	127	51	129	60	153	93	127	60
Bon	209	281	236	305	196	262	236	303

✓ **A l'avenir, malgré l'augmentation de la circulation ,la pollution diminuerait, selon le dossier**

**Toutefois cette conclusion nous interpelle** : la situation n'a pas évolué favorablement de 1999 à 2004, a été mauvaise l'été 2003, et diminuerait considérablement dans les 15 ans à venir !

*"D'une manière générale, les nombres de dépassements observés lors de la période estivale 2004 sont comparables à ceux enregistrés lors des étés 1999 à 2002." (E5.1.3.2 p 195 - Objectif de qualité pour la protection de la santé humaine)*

✓ **Le dossier indique aussi que la pollution s'évanouit rapidement :**

**Ce n'est pas ce que les habitants constatent. Ils se plaignent de la qualité de l'air.**

**Ce n'est pas non plus le point de vue des professionnels de la santé.**

### **C. MESURES COMPENSATOIRES**

*...On pourrait donc envisager l'implantation de haies bocagères constituées de plusieurs strates de végétations : herbacées, arbustes et arbres afin de réaliser un masque continu au droit des secteurs de vignes et de vergers. Ces haies de 7 à 10 mètres de hauteur, constituées d'essences locales, pourraient être épaissies en fonction des emprises disponibles pour constituer des petits bosquets encore plus efficaces dans la fixation des poussières. On adaptera ce choix d'espèces à la configuration de l'infrastructure : des espèces de haut jet seront à conseiller pour les secteurs où l'autoroute est en remblai par rapport aux cultures sensibles. Enfin, les merlons acoustiques et paysagers plantés joueront complémentirement, au droit des secteurs où ils seront implantés, un rôle non négligeable dans la réduction de l'impact atmosphérique de l'opération.*

*Par ailleurs, des dispositifs d'avertissement (ex : panneaux à messages variables) des usagers de l'A9b et de l'A9a pourront être mis en place, afin d'imposer des restrictions de vitesse les jours d'alerte à la pollution sur l'agglomération montpelliéraine."*

*(E.7.1.4.3 – p 367) (cf. E.6.2.5.5 p347)*

**Ces mesures doivent impérativement être mises en œuvre.**

### **D. QUESTION**

La Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) définit les seuils d'alerte. Ces seuils correspondent à des niveaux d'urgence, c'est à dire, à des concentrations de substances polluantes dans l'atmosphère au delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine ou de dégradation de l'environnement à partir duquel des mesures d'urgence doivent être prises. Les valeurs limites sont définies comme un niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement.

Lorsque les seuils d'urgence sont atteints ou risquent de l'être, le préfet en informe immédiatement le public et prend des mesures propres à limiter l'ampleur et les effets de la pointe de pollution sur la population.

**Ces mesures comportent un dispositif de restriction ou de suspension des activités concourant aux pointes de pollution, y compris, le cas échéant, de la circulation des véhicules, et de réduction des émissions des sources fixes et mobiles.**

Le déclenchement de la procédure d'urgence comprend deux niveaux réglementaires :

- Un niveau "d'information et de recommandation" qui regroupe des actions d'information de la population et de diffusion de recommandations sanitaires destinées aux catégories de la

population particulièrement sensibles et de recommandations relatives à l'utilisation des sources mobiles de polluants concourant à l'élévation de la concentration de la substance polluante considérée.

- Un niveau "d'alerte" qui regroupe, outre les actions prévues au niveau d'information, des mesures de restriction ou de suspension des activités concourant aux pointes de pollution de la substance considérée, y compris, le cas échéant, de restriction de la circulation des véhicules, laquelle implique la gratuité des transports collectifs.

### **Comment fait-on pour la A9b si l'on atteint le niveau d'alerte ?**

Les mesures présentées ne répondent absolument pas au problème.

#### ***E. NOS OBSERVATIONS***

**Bien que l'étude d'impact prévoie une évolution favorable de la situation, nous demandons**

- **que les mesures compensatoires « envisageables » soient effectives, et concernent l'ensemble de la population touchée et pas seulement celle très proche de la A9b.**
- **au minimum une surveillance en temps réel de la qualité de l'air, sur un ensemble significatif de polluants,**
- **que le Plan Régional Pour la Qualité de l'Air et le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération de Montpellier garantissent la santé des riverains.**
- **qu'ils soient effectivement mis en œuvre.**

## VI. OBSERVATIONS SUR LE DEBAT PUBLIC

### A. LES TEXTES

Loi 76-629 du 10 juillet 1976	Relative à la protection de la nature.
Loi du 17 juillet 1978	Garantit l'accès aux documents administratifs à chaque citoyen.
Loi du 11 juillet 1979	Impose la motivation des actes administratifs.
Loi 83-630 du 12 juillet 1983 dite "Loi Bouchardeau"	Relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.
Directive CEE 85-337 de juin 1985	Relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement.
Directive CEE 90-313 du 07 juin 1990	Concernant la liberté d'accès à l'information en matière d'environnement.
Déclaration de Rio adoptée 1992	Principe 10-"la meilleure façon de traiter les questions d'environnement est d'assurer la participation de tous les citoyens".
Circulaire Bianco du 15 décembre 1992	Relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures.
Rapport Bouchardeau de décembre 1993	Evaluation de la mise en œuvre de la loi 86-630 du 12 juillet 1983 remise au ministre de l'environnement Michel Barnier sur le caractère trop tardif de l'enquête publique et sur la nécessité de mettre en place une instance permanente et indépendante garante de la participation du public.
Loi 95-101 du 02 février 1995 dite "Loi Barnier"	Relative au renforcement de la protection de l'environnement et pose le principe de la participation public.
Convention d'Aarhus au Danemark du 25 juin 1998	La communauté européenne et 39 états membres du conseil économique et social des Nations Unis signent une convention sur la participation du public au processus décisionnel.
Rapport d'étude Questiaux du 25 novembre 1999	Préconise l'information et la concertation avec le public tout au long du processus de décision.
Loi 2002-276 du 27 février 2002	Relative à la démocratie de proximité, intègre un chapitre : "participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ayant une incidence sur l'environnement".
Décret d'application du 22 octobre 2002	Article 12- Si un débat public a été organisé sur un projet, "le compte-rendu et le bilan du débat sont mis à la disposition du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête par le maître d'ouvrage et joints au dossier d'enquête publique".
Code de l'environnement article L121-12 inséré par la loi n°2002-276 du 27 février 2002	L'enquête publique doit être lancée au plus tard dans les cinq ans qui suivent la publication du compte-rendu et du bilan du débat.

### B. L'HISTOIRE DU DEBAT PUBLIC

Dès les années 70, la France renforce sa législation relative à la protection de l'environnement.

A partir de 1990, suite à de nombreux conflits liés aux grands projets nationaux d'infrastructures, une réflexion sur le principe de la participation public aboutit à une concertation en amont de la décision.

En 1995, pour garantir l'organisation du débat public et la qualité de sa mise en œuvre, une instance est mise en place : la Commission Nationale du Débat Public, dont le secrétariat est assuré par le ministère chargé de l'environnement.

En parallèle, des mesures de prise en compte de l'environnement et de la concertation sont mises en place au niveau européen et mondial.

Fin 1999, suite à une demande du Premier ministre dans un rapport du groupe d'étude sur l'amélioration des modalités d'appréciation de l'utilité publique des grands aménagements présidé par Nicole Questiaux propose de transformer la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en une instance indépendante, garante du bon déroulement du débat public.

La CNDP devient l'organe majeur de la participation public.

Puis la loi du 27 février 2002 modifie la CNDP en autorité administrative indépendante et par la même le code de l'environnement - partie législative - Section 3 : organisation du débat public – articles L121-8 à L121-15

### C. LE DEDOUBLEMENT DE L'AUTOROUTE A9

1989	Etudes préliminaires – Analyse fonctionnelle et territoriale à l'échelle de l'agglomération.
1992	Décision ministérielle du 21 janvier 1992 – <b>Arrêt du principe de doublement de l'autoroute actuelle au Sud de l'agglomération par une nouvelle infrastructure concédée à 2X3 voies.</b>
1994	Etudes, préliminaires sur l'état initial du site et son environnement et des familles de variantes envisagées. <b>Débat Public.</b>
1995	Décision ministérielle du 24 octobre 1995 sur le fuseau de l'étude. <b>Cahier des charges de l'opération.</b>
1997	Etudes d'Avant Projet Sommaire (APS) – <b>Consultation 1<sup>ère</sup> phase</b> Etudes des variantes.
1999	Etudes d'Avant Projet Sommaire (APS) – <b>Consultation 2<sup>ème</sup> phase</b> Comparaison des variantes – Choix de la variante.
2000 à 2002	Etudes d'Avant Projet Sommaire (APS) – Variante proposée. Décision ministérielle du 03 mai 2002 d'approbation de l'APS.
2003 - 2005	Elaboration du dossier d'Instruction Mixte à l'Echelle Interministérielle (IMEC). Déroulement de l'IMEC – Procès verbal de clôture le 21 juillet 2004. Etudes APS Modificatives (APSM)
2005	Décision ministérielle du 30 juin 2005 d'approbation de l'APSM. Elaboration du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
19 juillet 2005	Arrêté n° 2005-I-1761 d'enquête publique du 26 septembre au 25 novembre 2005 portant sur la DUP des travaux de dédoublement de l'A9.
17 novembre 2005	Arrêté n° 2005-I-2864 prorogation de l'enquête jusqu'au 09 décembre 2005 inclus.

### D. COMMENTAIRES :

Malgré une prise de conscience dès juillet 1983 et la déclaration de Rio de 1992 sur l'environnement qui en son principe n°10 dit que : "la meilleure façon de traiter les questions d'environnement est d'assurer la participation de tous les citoyens", **une décision ministérielle arrête le principe de doublement de l'autoroute actuelle au sud de l'agglomération par une nouvelle infrastructure concédée à 2x3 voies.**

Donc dès 1992, le tableau serait dressé, impossible d'en changer, ce serait une **2x3voies au sud de l'agglomération** de Montpellier en **infrastructure concédée.**

En 1994 un débat public a lieu, mais aucun compte-rendu ni bilan de ce débat public ne sont joints au dossier d'enquête publique comme le prévoit l'article 12 du décret 2002-1275 du 22 octobre 2002. Il ne peut pas y avoir de compte-rendu du débat public puisque l'Etat s'est contenté d'appliquer la circulaire du 15 décembre 1992 (cf. page du dossier d'enquête) relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures, alors que le rapport de Madame Bouchardeau remis en décembre 1993 au ministre de l'environnement, Michel Barnier, insiste sur le caractère trop tardif de l'enquête publique et sur la nécessité de mettre en place une instance permanente et indépendante garante de la participation du public.

Le cahier des charges est rédigé dès 1995, mais n'est pas joint à l'enquête publique.

Consultations 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> phase en 1997 et 1999 ; définition de la consultation (cf. site internet de la CNDP) : "Processus par lequel les décideurs demandent l'avis de la population afin de connaître leur opinion, leurs attentes et leurs besoins. Celle-ci n'a cependant aucune certitude que ses remarques ou contributions soient prises en compte dans la décision finale."

De 2000 à 2005 élaboration et déroulement de l'IMEC.

Cinq ans... long pour une IMEC !... certainement beaucoup de problèmes liés à une urbanisation intense de la région depuis 1992 et qui s'est d'ailleurs encore poursuivie pendant ces 5 années (2000 à 2005).

Urbanisation qui n'est d'ailleurs pas prise en compte dans le dossier.

Juin 2005 approbation de l'APS modifié et élaboration du dossier d'enquête publique.

26 septembre – 9 décembre 2005, enquête publique, beaucoup de remous, d'articles dans les journaux.

Les élus, la population, les associations, **tout le monde conteste... un manque subsiste... le débat public.**

Le décret 2002-1275 du 22 octobre 2002 fait obligation de ce débat organisé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sauf (article 17) pour:

- Les projets d'aménagement qui ont fait l'objet d'un débat public en application de l'article 2 de la loi 95-101 du 02 février 1995, ce qui n'est pas le cas...
- Ou les projets qui ont fait l'objet avant la publication du décret d'une fixation de leurs caractéristiques principales par mention ou publication régulière dans les conditions prévues à l'alinéa 2 de l'article 1<sup>er</sup> du décret 96-388 du 10 mai 1996 ce qui n'est pas le cas non plus...

**On peut difficilement imaginer qu'une décision arrêtant les principales caractéristiques du projet, donc doublement de l'autoroute est pu être prise avant même que l'instruction soit terminée au niveau central (IMEC).**

On peut donc en conclure que la décision arrêtant les principales caractéristiques du projet a été prise le 30 juin 2005 et non le 03 mai 2002.

La saisine de la Commission Nationale du Débat Public était dès lors obligatoire, d'autant que même si l'on considère que le débat de 1994 est un débat public, l'enquête aurait du être lancée au plus tard en 1999, soit cinq ans après le compte-rendu et le bilan du débat (article L121-12 du code de l'environnement).

## **E. CONCLUSIONS :**

Point de débat donc pour ce doublement de l'autoroute A9, pas de débat non plus pour le contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier puisque saisie par Réseau Ferré de France (RFF) le 07 avril 2003 celle-ci recommande le 04 juin 2003 une concertation du public.

**La CNDP en aurait certainement décidé autrement si elle avait été saisie des deux projets en même temps !**

**La CNDP a décidé le 06 juillet 2005 d'un débat sur la problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc Languedocien.**

Pourquoi avoir attendu que des projets d'infrastructures tels que le contournement ferroviaire et le doublement de l'A9 fassent l'objet d'une enquête publique pour mettre en place un débat sur les transports dans l'arc Languedocien ?

Manque de coordination entre les différents maîtres d'ouvrage et la Commission Nationale du Débat Public **ou bien saucissonnage effectuer par l'Etat pour éviter justement ce débat public ?**

Tandis que l'**agglomération Lyonnaise** faisait l'objet pour son projet de **contournement autoroutier Nord/Sud de deux débats d'opportunité en 1997 et 1999**, plus un **débat conjoint avec le projet de contournement ferroviaire** de l'agglomération Lyonnaise **du 14 octobre 2001 au 15 février 2002**, l'agglomération de Montpellier elle, n'a fait l'objet d'aucun débat et le massacre y va de bon train, si l'on peut parler ainsi puisque même l'autoroute s'y met.

D'ailleurs le projet proposé n'est pas réellement celui du dédoublement de l'A9, mais celui de la réalisation d'un périphérique Montpellierain.

L'autoroute A9 existe. Le projet soumis à enquête n'est pas celui d'une seconde autoroute reliant la péninsule ibérique au reste de l'europe.

**Il faut reprendre entièrement ce projet.**

**La rocade péri-urbaine doit être présentée dans son intégralité et non tronçon par tronçon. Ce n'est que dans ce cadre, voire dans celui plus global, de l'ensemble des circulations routières et ferroviaires dans l'agglomération de Montpellier, au sens large, qu'il sera possible d'évaluer les impacts -très lourds- et d'en débattre démocratiquement.**

N'ayant pas eu le pouvoir de saisir la Commission Nationale du Débat Public en temps utile et ayant été privé du débat nous demandons à la commission d'enquête de bien vouloir émettre la réserve suivante sur le dossier du doublement de l'A9 :

Que soit intégré au grand débat sur les transports dans l'arc Languedocien :

- la problématique des transports dans le bassin de vie et l'agglomération de Montpellier ;
- les projets routiers, autoroutiers de ce territoire montpelliérain avec une prise en compte substantielle de l'intermodalité dans les solutions proposées ;
- le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier ainsi que les projets de ligne Montpellier-Perpignan et tout le réseau ferroviaire Languedocien.