



Cabinet du Ministre des Transports

Paris, le 30 septembre 2011

*Seul le prononcé fait foi*

## **Doublement de l'A9**

**Intervention de M. Thierry MARIANI**

**Montpellier, vendredi 30 septembre 2011**

Monsieur le Préfet,  
Mesdames et Messieurs les parlementaires,  
Madame la Conseillère régionale,  
Messieurs les Conseillers généraux,  
Messieurs les Maires,  
Monsieur l'adjoint au Maire,  
Messieurs les Présidents,  
Monsieur le Directeur,  
Mesdames et Messieurs,

Je suis particulièrement heureux d'être parmi vous aujourd'hui pour vous annoncer la décision retenue pour répondre aux problèmes de sécurité et de congestion sur l'A9 au droit de Montpellier. Comme je m'y étais engagé devant vous ici-même le 12 mai dernier lorsque j'ai lancé la concertation publique dont Monsieur le Préfet de Région vient de dresser le bilan, je tenais à revenir aujourd'hui pour vous annoncer la décision sur le projet déclaré d'utilité publique en avril 2007 de déplacement de l'A9 au droit de Montpellier.

Cette concertation, demandée par la Commission nationale du débat public (CNDP), s'est tenue entre le 15 juin et le 15 juillet derniers, sous l'autorité du Préfet de région et sous le contrôle d'un garant désigné par la CNDP. Elle a donné lieu à un mois d'échanges intensifs sur ce sujet qui nous tenait, à tous, particulièrement à cœur. Ces échanges ont été relayés sur un site Internet dédié, ainsi que sur des registres mis à la disposition du public. Quatre réunions publiques se sont également tenues, lors desquelles chacun a pu exprimer sa position.

Je tiens à saluer le caractère exemplaire de cette concertation et à remercier à cette occasion les services de l'Etat qui se sont mobilisés pour qu'elle soit un moment d'échanges constructifs. Je souhaite également remercier l'ensemble des participants, élus et citoyens, associations et entreprises, qui ont pris le temps de s'écouter.

J'ai communiqué le compte-rendu de cette concertation, qui m'a été transmis par la préfecture de Région, à la Commission nationale du débat public. Cette dernière l'a rendu public sur son site Internet dans la plus grande transparence. La concertation a fait l'objet d'un avis favorable du garant désigné dans son rapport, lui même consultable sur le site internet de la CNDP.

Il appartenait donc à l'État d'arrêter la solution à mettre en œuvre pour remédier aux problèmes constatés. Avant de vous donner la position que nous avons arrêtée, avec Nathalie Kosciusko-Morizet, je souhaite revenir brièvement sur les enseignements de cette concertation.

Il en ressort très clairement qu'un large consensus se dégage sur la nécessité d'agir aussi rapidement que possible pour remédier aux problèmes de sécurité et de congestion que soulève l'A9 au droit de Montpellier. Par ailleurs, les mesures d'exploitation préconisées par certains ont été étudiées mais ne suffiront pas à apporter l'amélioration durable nécessaire. Seul un aménagement de l'axe peut apporter la réponse souhaitée et attendue par tous. Les trois options possibles en la matière ont été largement débattues lors de la concertation publique.

La solution en aménagement sur place présente l'intérêt évident de limiter la consommation d'espace. C'est pourquoi j'ai insisté, avec Nathalie Kosciusko-Morizet, pour qu'elle soit prise en compte dans le cadre de la concertation. Néanmoins, de l'avis général, elle présente le triple inconvénient :

- de ne pas être adaptée à la demande de trafic et à ses évolutions attendues,

- de continuer à soulever des problèmes de sécurité en ne permettant pas une vraie séparation des différents trafics (trafics de transit et trafics locaux),
- et d'entériner définitivement l'existence d'une coupure majeure dans le tissu urbain de l'agglomération montpelliéraine qui viendrait fortement handicaper son développement et la réorganisation en cours de son système de transport autour, notamment, des transports collectifs en site propre.

Au-delà, la solution sur place exigerait une nouvelle déclaration publique, ce qui nécessiterait 4 à 5 années supplémentaires de procédures avant de pouvoir engager la phase de réalisation, qui elle-même prendra 5 à 6 ans. Cela paraît donc difficilement compatible avec la nécessité d'agir vite.

La deuxième option qui s'offre à nous est celle du déplacement court, proposée par mon prédécesseur et qui constitue, dans les faits, une première phase du projet déclaré d'utilité publique en avril 2007 et dont elle reprend les principes essentiels. Cette solution soulève manifestement des questions de dimensionnement et de fonctionnement, en lien notamment avec le choix d'un profil à 2 x 2 voies pouvant être étendu à 2 x 3 voies par l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence en période de pointe.

Par ailleurs, elle nécessiterait d'engager, comme pour l'aménagement sur place, une nouvelle procédure de déclaration d'utilité publique. Un délai de 4 à 5 ans serait donc également nécessaire pour l'obtention de la nouvelle déclaration d'utilité publique avant de pouvoir engager la procédure de réalisation, qui comprend elle-même certains aléas. Comme pour la précédente solution, ce délai supplémentaire de 4 ans à 5 ans ne paraît pas compatible avec la nécessité d'une réalisation rapide, qui a été, je le rappelle, très largement demandée lors de la concertation.

Avec Nathalie Kosciusko-Morizet, nous sommes donc arrivés aujourd'hui à la conclusion que seul le projet dit de déplacement long, dont la déclaration d'utilité publique a été récemment confirmée par le Conseil d'État, est de nature à répondre aux attentes et aux besoins formulés majoritairement. Ce projet peut être engagé sans délais, conformément à la volonté générale dégagée lors de la concertation publique.

Par ailleurs, il permet de séparer efficacement les trafics de transit et les trafics locaux pour mieux satisfaire aux enjeux de sécurité.

Enfin, il est cohérent avec les projets d'aménagements portés par l'agglomération de Montpellier et facilitera l'accompagnement de ses projets de développement. Je pense en particulier au bouclage de l'agglomération par une ceinture de rocade et de boulevards urbains pour le trafic inter-quartiers, au développement de nouvelles lignes de tramway et de parking-relais pour limiter l'entrée des voitures en centre ville, à la création d'une nouvelle gare TGV, à la démarche d'éco-cité et à l'activation des modes actifs tels que le vélo et la marche à pied en centre ville.

Nathalie Kosciusko-Morizet et moi-même avons par conséquent pris la décision d'entériner le choix du projet de déplacement long. Je tiens à souligner qu'il n'y a, dans cette décision, aucune volonté de revenir sur les engagements du Grenelle de l'environnement ou de relancer un quelconque développement autoroutier. Les réponses que cette solution apporte aux enjeux de sécurité et de développement durable de l'agglomération s'inscrivent au contraire tout à fait dans les objectifs du Grenelle.

L'appel d'offres en cours pour la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier ou encore les opérations de développement du tramway autour des lignes 3, 4 et 5, auxquelles l'État contribue dans le cadre de ses appels à projet, attestent bien de notre volonté que ce projet s'inscrive dans une politique résolument intermodale où la priorité est donnée au développement de la mobilité collective.

Soyez ainsi assurés de ma vigilance quant au respect scrupuleux et exemplaire de la réglementation environnementale dans la réalisation de ce projet. Je veillerai tout particulièrement à ce que les procédures qui doivent encore être engagées avant le commencement des travaux soient absolument irréprochables, notamment concernant la minimisation des impacts cumulés entre le projet de contournement ferroviaire et le projet de déplacement de l'A9 par un jumelage approprié des plateformes.

La déclaration d'utilité publique laisse en l'espèce des marges de manœuvre pour adapter le projet et j'entends qu'elles soient exploitées. Des mesures de compensation seront, le cas échéant, envisagées.

Je tiens également à ce qu'une attention toute particulière soit portée à la résorption des nuisances sonores qui pourraient être engendrées par le projet afin de protéger les riverains de l'autoroute.

Les études de projet qui seront menées en tenant compte des projets de développement portés au niveau local devront également s'attacher à protéger la ressource en eau potable et éviter que le projet ne vienne aggraver le risque d'inondation.

Par ailleurs, en attendant la réalisation de l'aménagement, des mesures d'amélioration seront prises en matière de réduction de la vitesse afin de renforcer la sécurité des usagers de l'autoroute A9 au droit de Montpellier. Le réaménagement des échangeurs existants sera également étudié.

Je demande, dès à présent, à Monsieur le Préfet de région, d'engager des concertations avec l'ensemble des collectivités territoriales concernées sur la requalification de l'autoroute existante en boulevard urbain. Je remercie également la société ASF, concessionnaire de l'autoroute A9, représentée aujourd'hui par son Président Pierre Coppey, d'engager sans attendre les démarches nécessaires à la réalisation de cette opération inscrite dans son contrat de concession et d'ores et déjà en majeure partie financée.

Je tiens par ailleurs à vous informer qu'un comité de suivi du projet sera mis en place. Sous l'autorité du préfet, il réunira le concessionnaire, les services de l'État, les représentants des collectivités territoriales, des milieux économiques et des syndicats ainsi que les associations, notamment celles chargées de la protection de l'environnement. Ainsi constitué, ce comité permettra à l'ensemble des partenaires de suivre l'évolution de ce dossier essentiel pour la sécurité des usagers de l'autoroute A9 et pour le développement de l'agglomération de Montpellier et de sa région ainsi que pour l'amélioration des conditions de vie des milliers de riverains de l'autoroute actuelle.

Je vous remercie de votre attention.