

# Sécuriser l'A9

au plus vite,  
à moindre coût,  
dans le respect du Grenelle de  
l'environnement

# Remerciements

**DREAL**

**Mme Steinfeld**

**MM. Fauvre et Burté**

**CNDP**

**Garant**

**M. Philippe Marzolf**

1 autoroute + 1 autoroute  
= 2 autoroutes ...

= 2 x plus de pollution  
= 2 x plus de bruit  
= 2 x plus d'impact foncier

1990 : « doublement de l'A9 » (A9/ a700)  
2005 : « dédoublement de l'A9 » (A9a/A9b)  
2010 : « déplacement de l'A9 » ...

# Un projet du siècle dernier

Une solution imaginée dans les années 1980,  
qui ignore les enjeux du climat, les engagements de la France à  
Kyoto, les projets de report modal (LGV, tramway).



contradiction totale avec les  
choix du Grenelle de  
l'environnement.

# 2012 HULOT

Paris, le 1er juin 2011

**Nicolas Hulot**

**à Nathalie Kosciusko-Morizet**

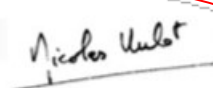
Ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement  
Grande Arche, Tour Pascal A et B  
92055 La Défense CEDEX

**Objet : doublement de l'A9 au droit de Montpellier**

Madame la Ministre,

Les services de l'État ont imaginé, il y a plus de 25 ans, un projet de doublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier. Censé répondre au problème de sécurité posé par la saturation de certains échangeurs en entrée de ville, ce projet consiste à construire une nouvelle autoroute parallèle à l'autoroute existante.

**Cette solution est aujourd'hui totalement anachronique.**



Nicolas Hulot

# Sécurité :

## doubler l'A9 ne changera rien

aux bouchons aux échangeurs de Montpellier.



**Ce sont les sorties qui sont saturées, pas l'autoroute elle-même...**

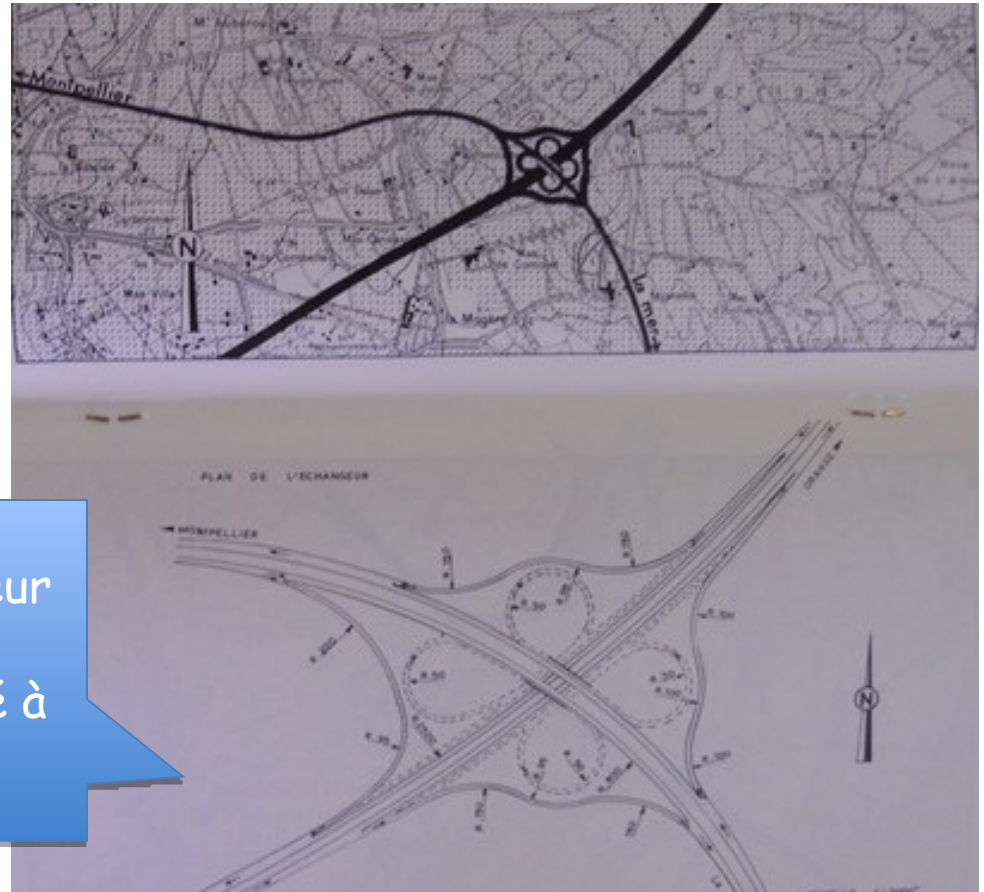
# Sécurité : 40 ans d'immobilisme

Il faut :

compléter les échangeurs actuels  
créer de nouvelles sorties

pour désengorger les bretelles  
saturées.

La preuve :  
les plans de l'échangeur  
du Zénith tel qu'il  
aurait dû être réalisé à  
l'origine



# Sécurité :

## les impasses du projet actuel

Le projet soumis à la concertation n'apporte aucune réponse concrète sur ces points :

1. aucun maître d'ouvrage n'est identifié
2. aucun programme de travaux n'est proposé
3. aucun délai n'est avancé



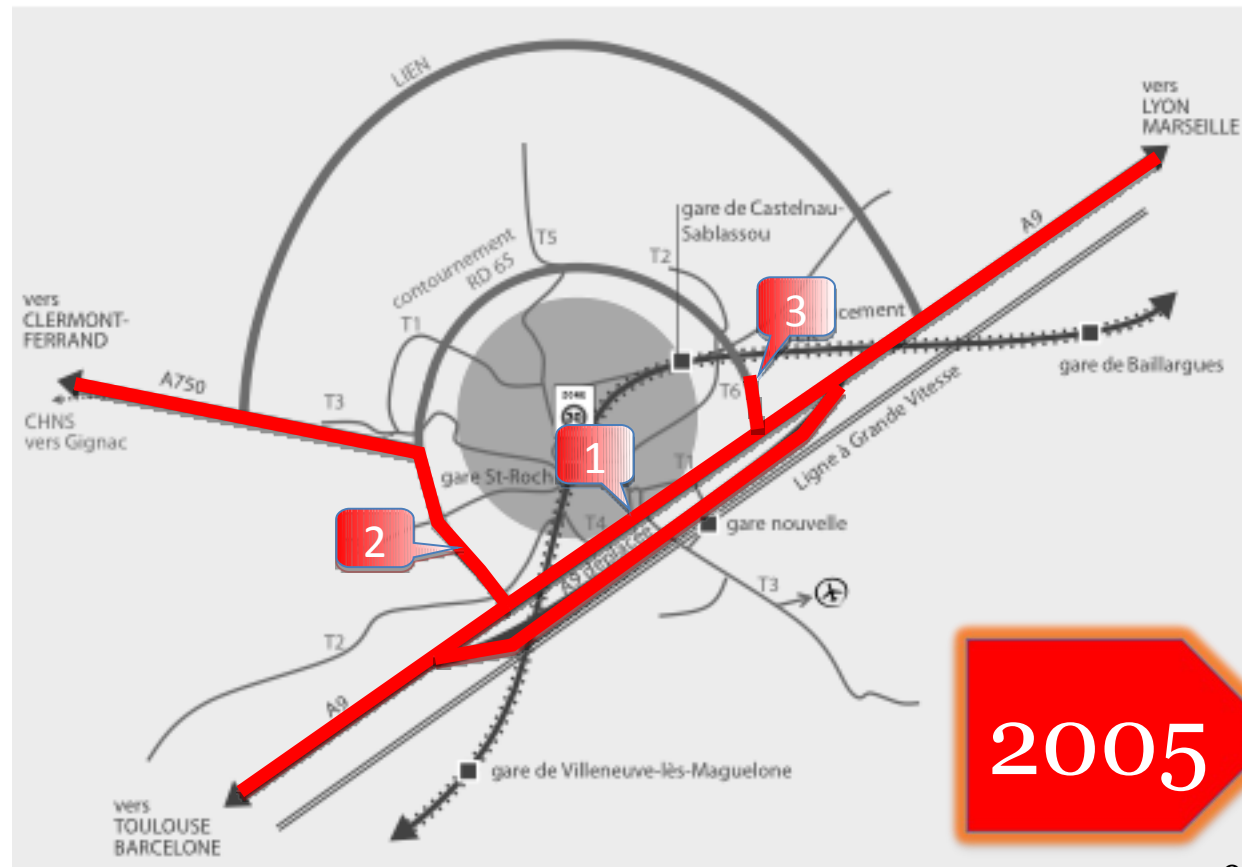


# Le désengagement de l'Etat

En 2005, l'Etat portait la réalisation :

1. du projet A9 dans sa totalité, y compris la requalification de l'A9 actuelle dont le statut n'était pas remis en cause (cf. « A9a/A9b »)
2. du contournement Ouest entre l'A750 et l'A9
3. de la déviation Est entre la RN113 et l'A9


— réseau Etat




# Le désengagement de l'Etat

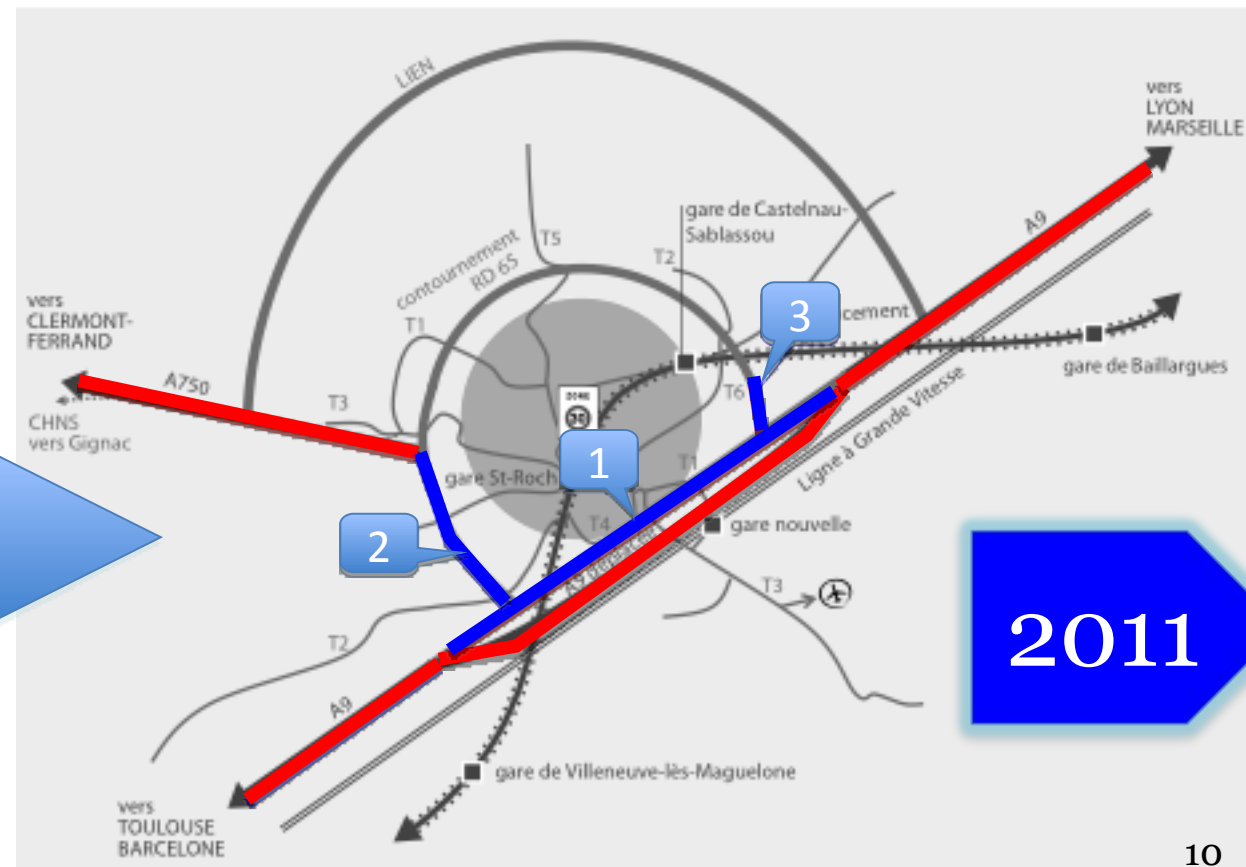
2011, l'Etat ne s'engage plus que sur la construction d'une nouvelle autoroute destinée au trafic de transit et financée dans le cadre de la concession ASF.

Tous les autres projets indispensables seraient transférés aux collectivités locales !

 réseau Etat

 réseau Etat transféré aux collectivités

1. A9 actuelle
2. contournement Ouest
3. déviation Est



# Qui va payer la facture ?

Le seul projet de doublement de l'A9 est estimé à 500 millions d'euros financés par ASF dans le cadre de sa concession.

Seraient donc mis à la charge des collectivités :

- le réaménagement de l'A9 actuelle : 150 M€
- la création de nouveaux échangeurs : 100 M€
- la réalisation du contournement Ouest : 200 M€
- la réalisation de la déviation Est : 50 M€

= Soit une facture d'environ 500 millions d'investissement à la charge des collectivités et donc des contribuables locaux !

Sans compter le coût d'entretien et d'exploitation sur le long terme

...



# Que faire avec 500 M€ ?

Il est irresponsable de dépenser 500 millions d'euros en lieu et place de l'Etat et de son concessionnaire ASF

Avec ces 500 M€ économisés, les collectivités locales pourront investir sur les priorités des déplacements écologiques dans l'agglomération :

- création du tramway L6 vers Sablassou 75 M€
- extension du tramway L2 vers Cournonsec 70 M€
- extension du tramway L2 vers Castries 50 M€
- extension tramway L3 vers les plages 100 M€
- création de 5 lignes de busway en périurbain 150 M€
- réseau cyclable complet 55 M€



# Financement :

## par les usagers de l'autoroute:

Si on déplace / dédouble : aux frais des contribuables locaux

Si on aménage sur place : aux frais des usagers (dont les camions)

# Sécuriser l'A9 MAINTENANT !

Par un aménagement sur place de l'autoroute actuelle

# Sécuriser l'A9 MAINTENANT

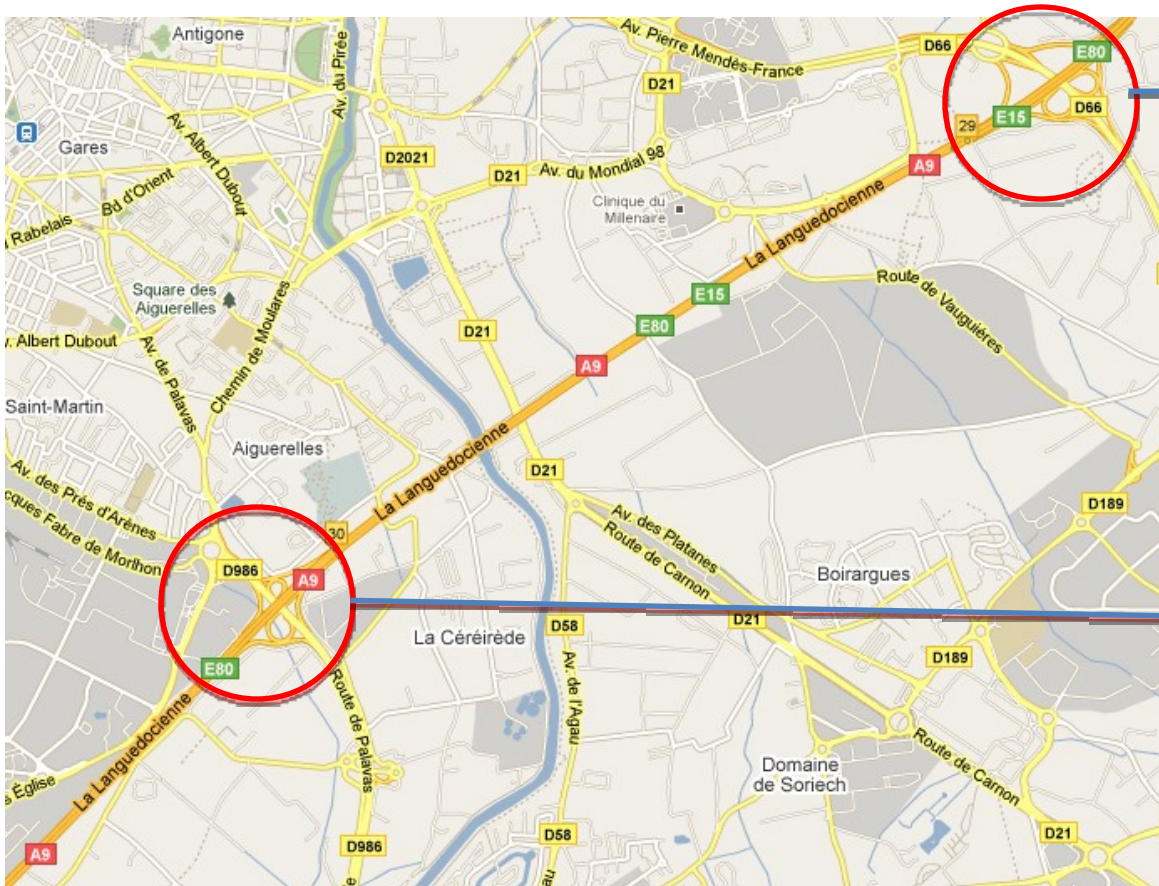
1. en réduisant la vitesse de 110 à 90 km/h

... comme sur la rocade de Toulouse.



# Sécuriser l'A9 MAINTENANT

## 2. En terminant les échangeurs incomplets



compléter l'échangeur  
du Zénith

compléter l'échangeur  
des Prés d'Arènes



# Sécuriser l'A9 MAINTENANT

L'exemple du Zénith



# Montpellier Sud



# Zénith

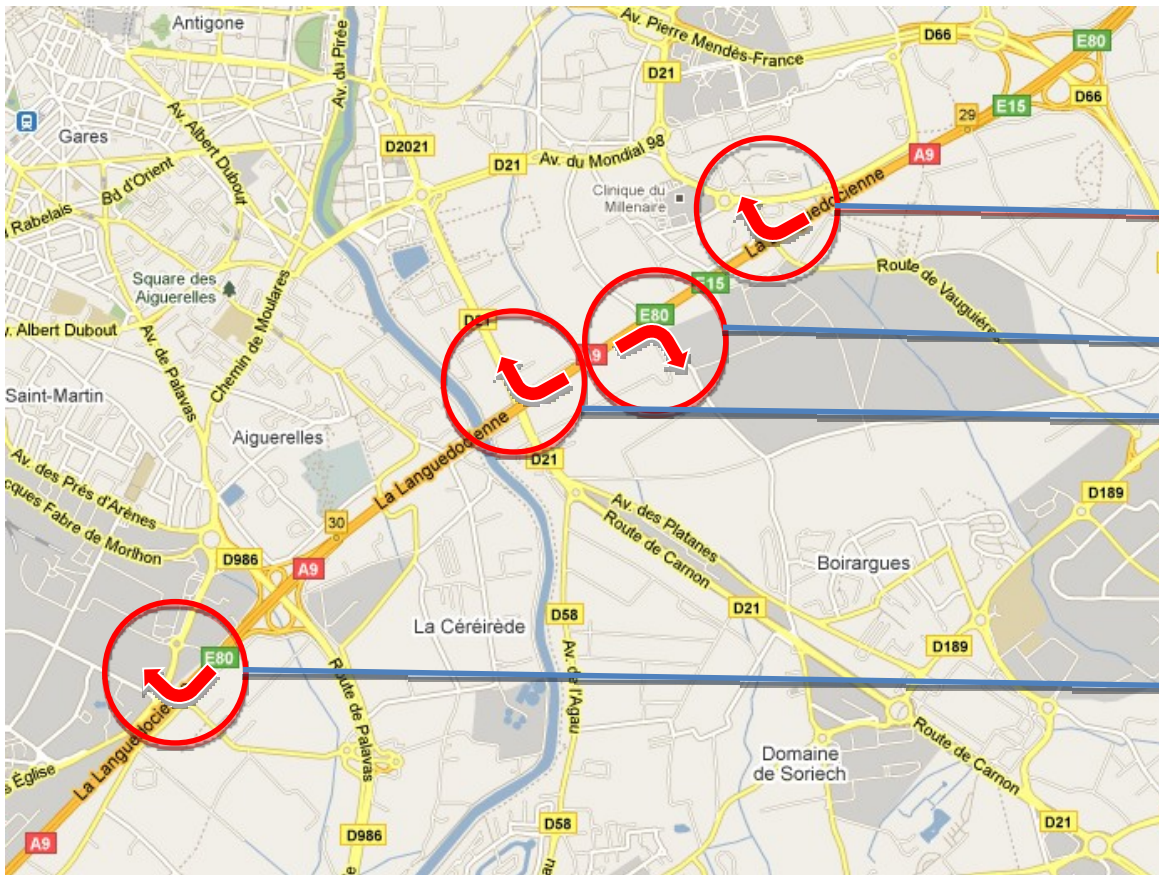


# Baillargues



# Sécuriser l'A9 MAINTENANT

## 3. En créant de nouvelles bretelles de sorties



Odysseum

Mas Rouge

Route de la mer

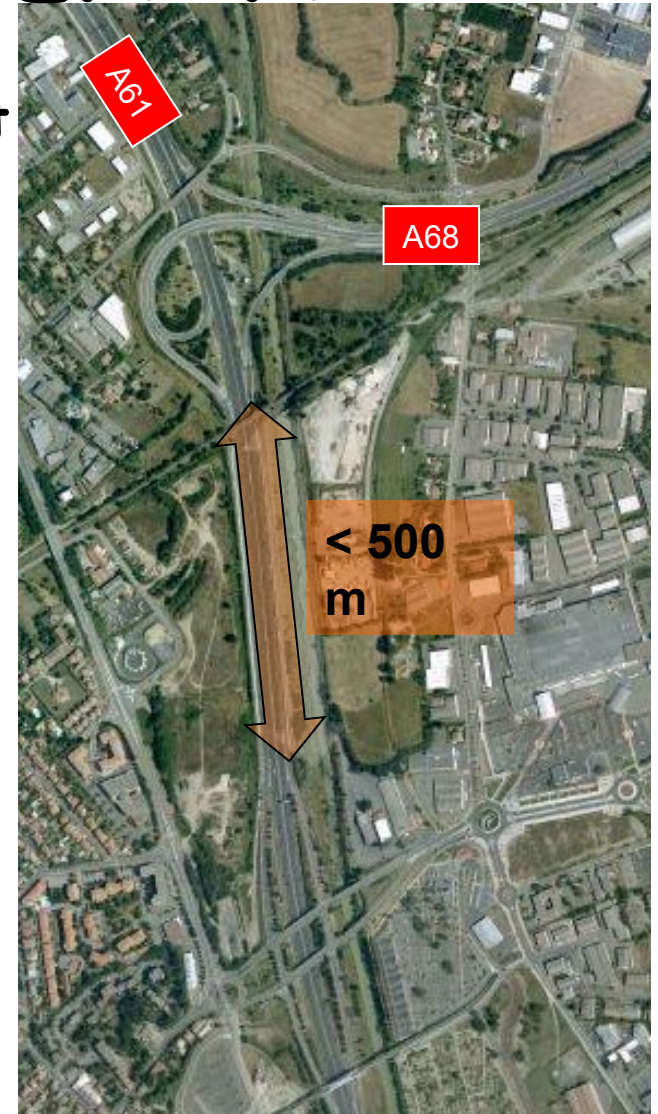
Restanque

# Sécuriser l'A9 MAINTENANT

4. en raccordant les déviations Est et Ouest

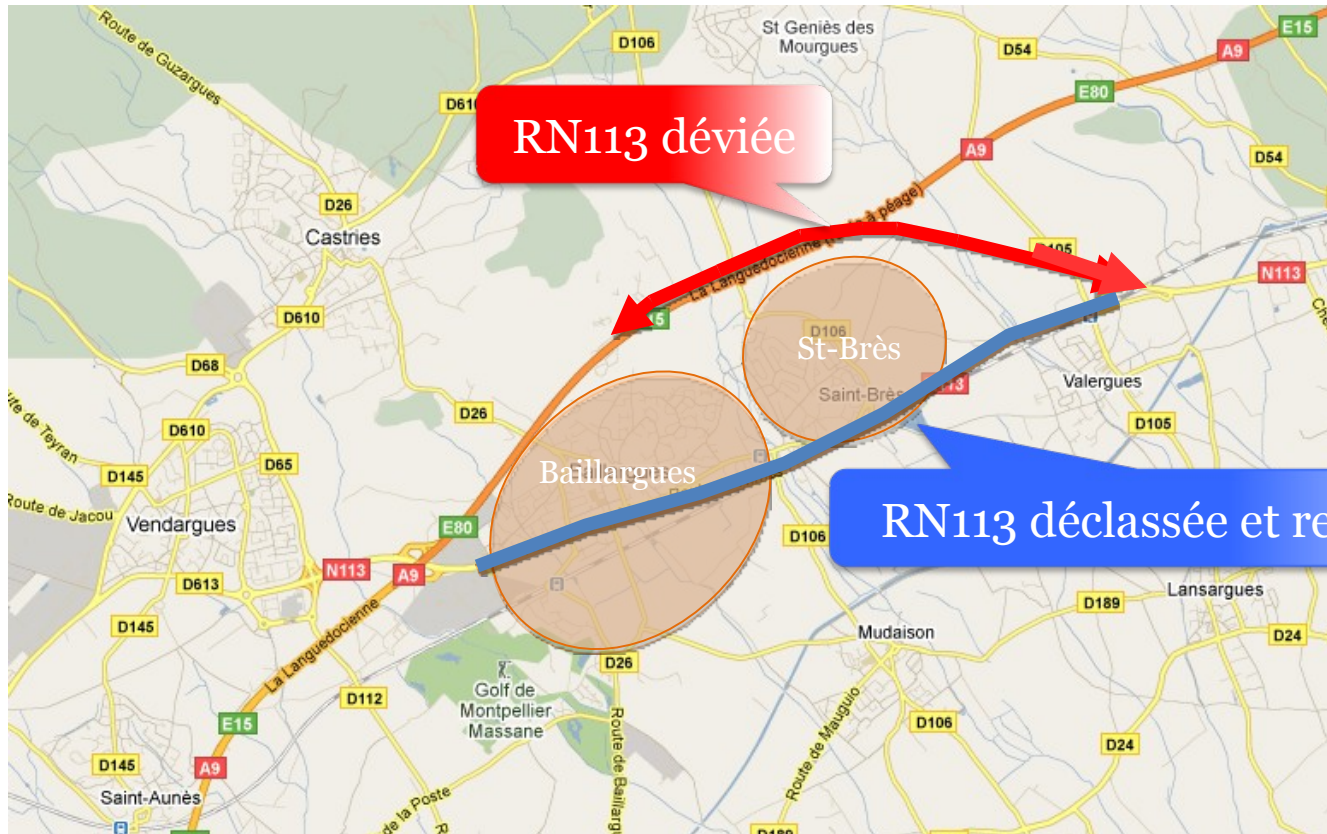


ASF sait très bien gérer des sorties espacées de 500 m en contournement urbain



# Sécuriser la RN113 MAINTENANT

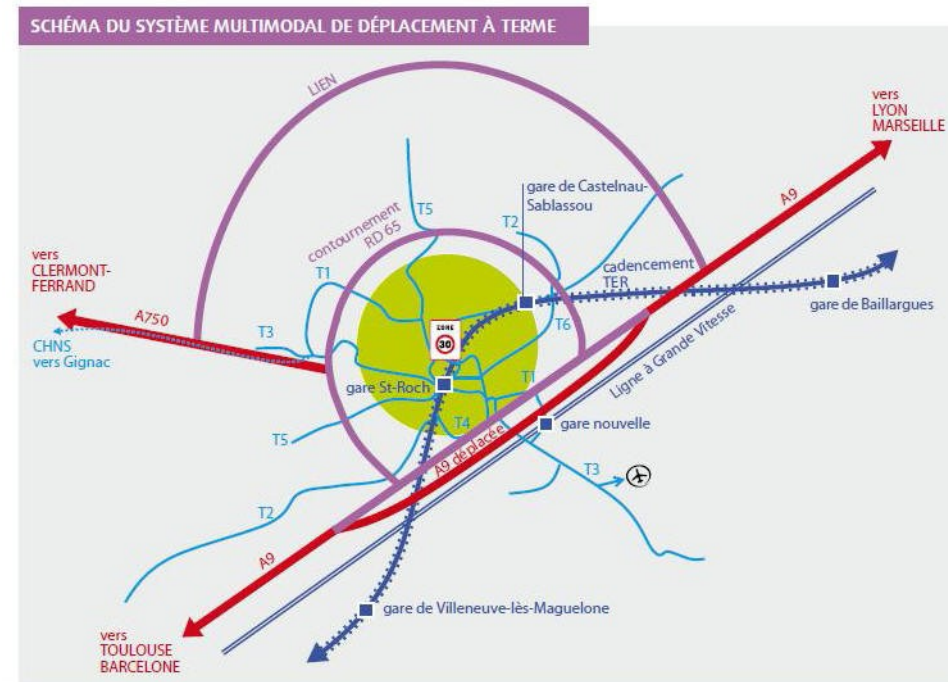
## 5. En raccordant la déviation de Saint-Brès

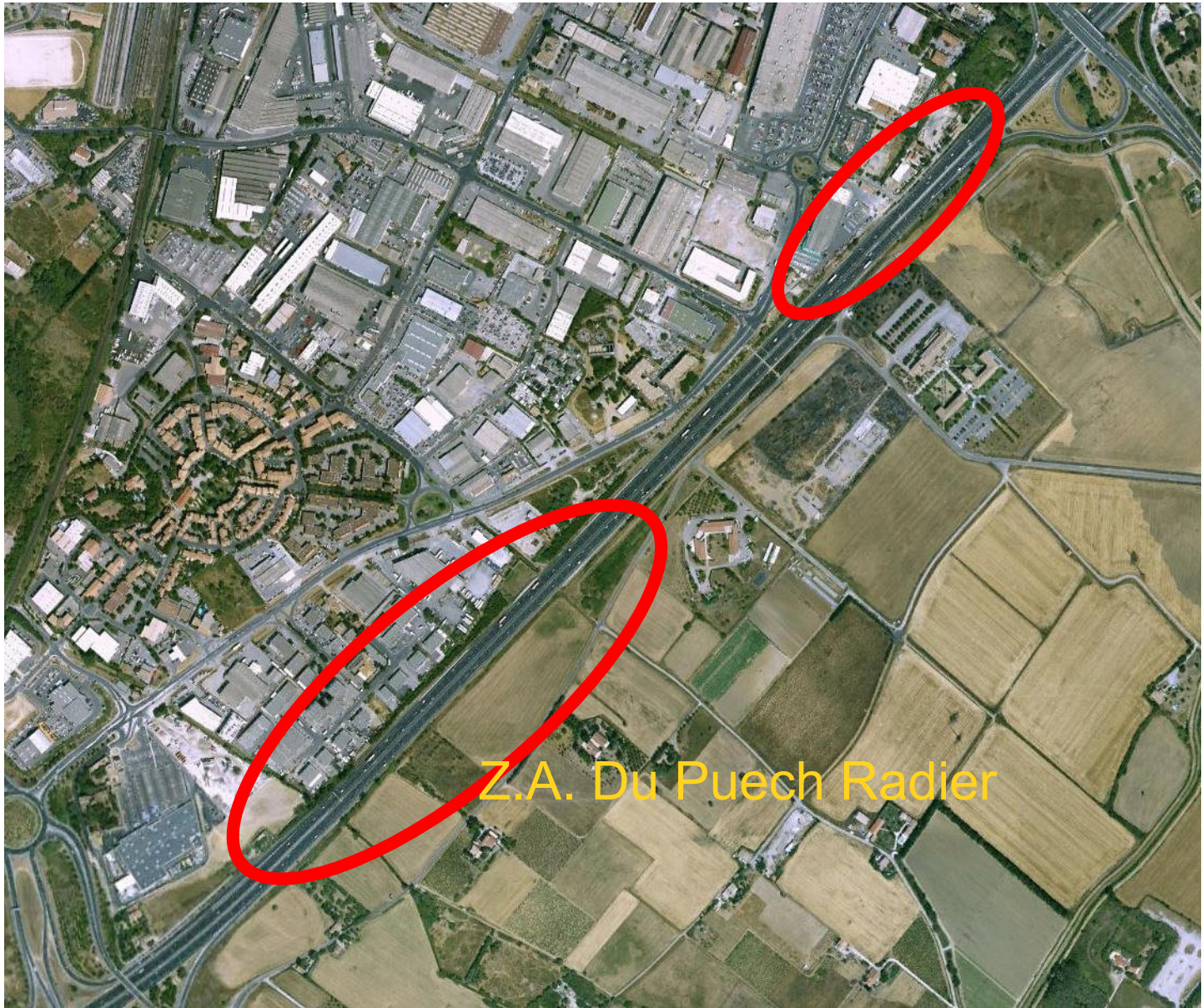


# Séparer les flux, oui, sur place

Avec une 2X2+BAU centrale sans péages pour le transit  
Avec une 2x2+BAU de part et d'autre pour le trafic local

Cet aménagement est parfaitement compatible avec le schéma global de déplacement de l'agglomération

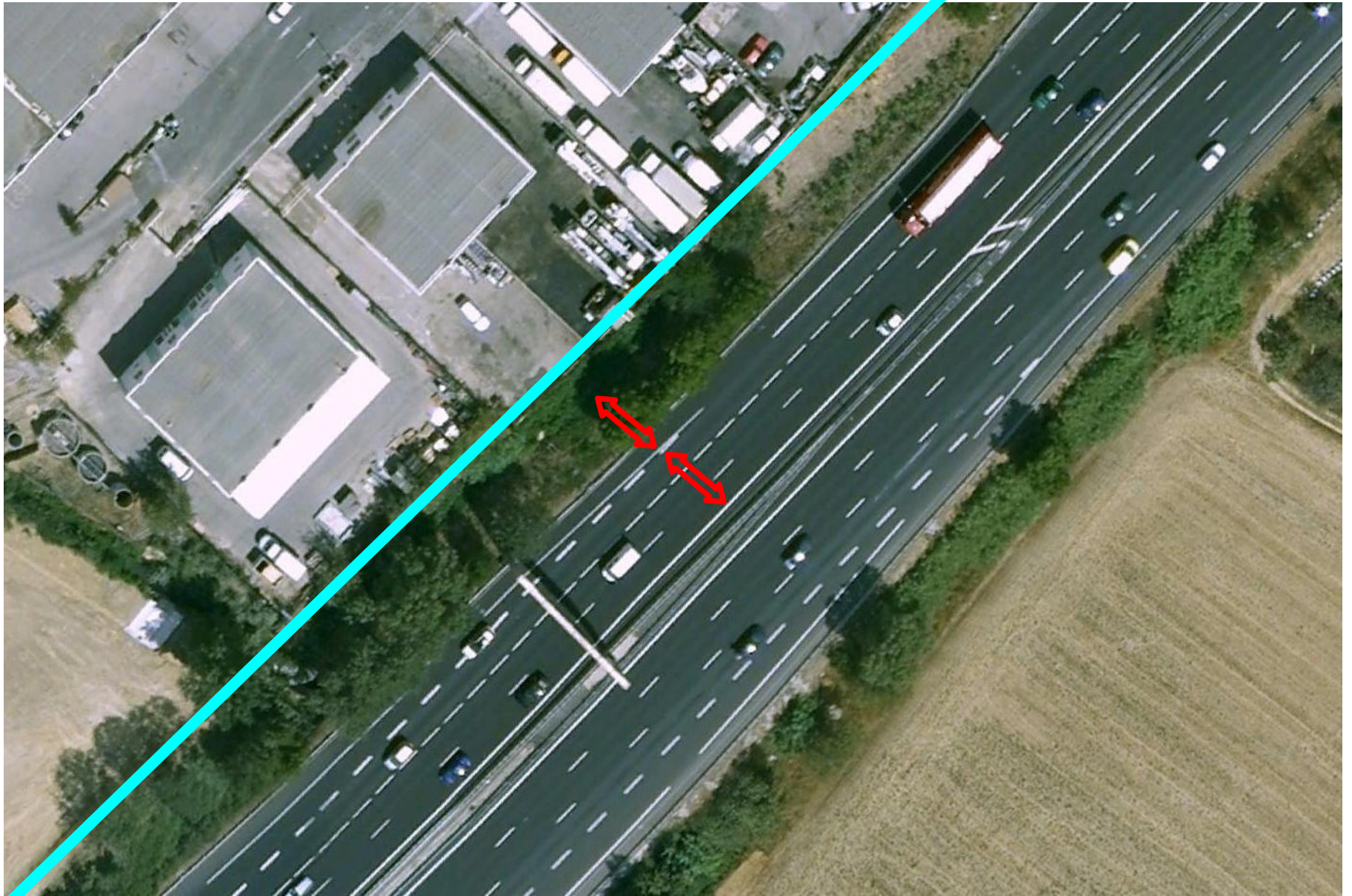




Z.A. Du Puech Radier







Solution simple, indiquée par les ASF!

# En résumé : sécuriser l'A9

**au plus vite**

dès 2012, sans nouvelle procédure

**à moindre coût**

dans le cadre de la concession Etat/ASF  
et sans transfert de charges aux collectivités

**dans le respect du Grenelle de l'environnement**

pas de nouvelles capacités de croissance du trafic routier  
pas d'aggravation de la pollution  
pas de nouvelle nuisance sonore  
pas d'impact sur le foncier et les paysages