

Autoroute A9 : Concertation 2011 sur le déplacement de l'autoroute A9 :

Nous sommes contre le dédoublement de l'autoroute A9 !

- Le projet global coûte trop cher : le dédoublement de l'A9 payé par l'état et ASF + tous les travaux complémentaires sur la partie urbaine à la charge des collectivités locales.
- En particulier il ne finance pas les travaux de recalibrage des échangeurs d'entrée sortie de Montpellier, qui provoquent les bouchons qui remontent actuellement jusque sur l'autoroute.
- Il entraîne un impact négatif, bien trop cher payé, sur les populations et les territoires concernés, problèmes humains, problèmes économiques, problèmes écologiques, destruction des AOC de qualité exploités sur les coteaux de la Méjanelle.
- Enfin le projet d'aménagement de la future ligne LGV et du raccordement de la gare TGV avec tous les réseaux existants n'est pas non plus complètement défini en même temps que ce projet d'autoroute déplacé.

Question ? : Est-ce que tous les ouvrages d'art prévus sur le tracé de la future autoroute A9 déplacée, permettront de ne couper aucun des réseaux existants dans ce territoire coupé en deux, en particulier les petites routes ? Et vont-ils prévoir des passages suffisants pour la faune sauvage ?

Question ? : Au droit de la future gare TGV, où passe l'autoroute de transit dédoublé ? : en sous-sol ?, en aérien ?, pour laisser passer les futurs réseaux à construire : Tram, routes, vélos, piétons ?

Enfin les études menées pour comparer les différentes solutions envisageables ne prennent pas en compte notre solution !!!

Question ? Pourquoi maintenir les péages à Vandargues, et à St Jean de Védas, pour la partie autoroute de transit dédoublée ?

Il est préférable pour des raisons de débit, de laisser les véhicules rentrer sans s'arrêter dans les voies du trafic de transit, et donc de faire payer les usagers aux sorties suivantes. En venant de Nîmes ou de Sète, le péage est bien sûr maintenu, pour ceux qui désirent rentrer dans la partie autoroute urbaine d'accès à Montpellier.

Le projet A soumis à concertation ne traite pas le reclassement de l'A9 actuelle en boulevard urbain, ainsi que le traitement des échangeurs permettant l'accès à la ville de Montpellier.

Qui va payer le reste des travaux ? Quel devis ? Quelle estimation globale de tous ces travaux !

Voici le Projet B d'élargissement sur place de l'autoroute A9 que nous défendons depuis 2006 :

Il comprend entre le péage de Vandargues et celui de Saint Jean de Védas deux voies de trafic séparées :

- Au centre deux voies de trafic de transit que l'on emprunte sans s'arrêter aux péages, et bien sûr sans sortir entre ces deux péages.
- De part et d'autre, deux voies de trafic local que l'on emprunte en prenant le péage, et qui permettent de choisir de rentrer dans la ville de Montpellier par l'un des trois échangeurs : Est, Sud ou Ouest.
- Il comprend également le traitement des trois échangeurs pour rentrer sur deux voies dans le trafic urbain, afin de supprimer les bouchons actuels.

Nous proposons 2 x 4 voies pour l'élargissement sur place de l'autoroute A9 :

Ce principe d'élargissement sur place a obtenu l'avis favorable des commissaires enquêteurs en 2006, de la commune de Lattes, de la Chambre d'agriculture, et du parti des Verts (Aujourd'hui "Europe Ecologie les Verts"), et des élus de l'opposition de la Mairie de Mauguio.

Remarque : Une solution riche serait : 2 fois (2 voies + 3 voies) mais à prévoir avec une augmentation foncière sur place.

Nous espérons que ce nouveau gouvernement saura revenir à un projet raisonnable !

Mobilisons-nous! Envoyez des députés écologiste à l'Assemblée Nationale !

Votez Michel de Lagausie et Hanane Ziani

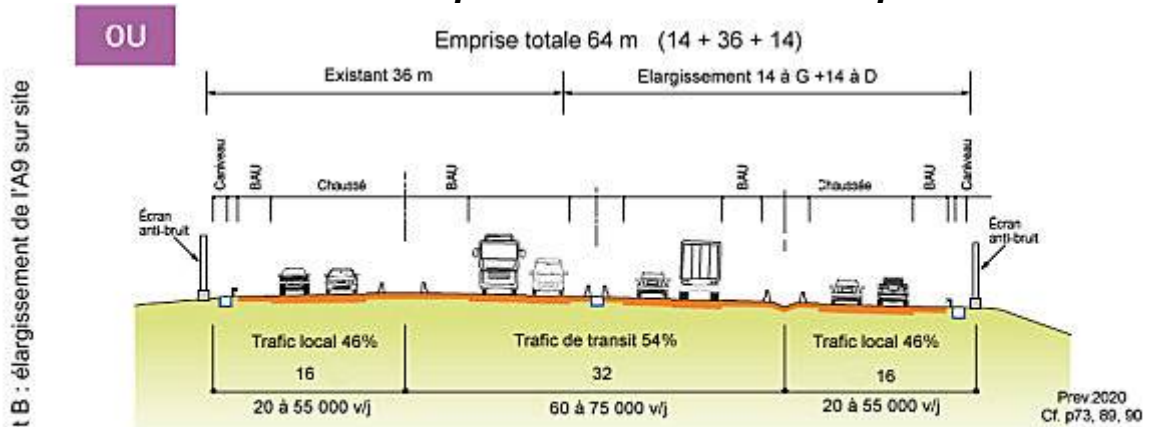
Votez Europe Ecologie Les Verts en Languedoc Roussillon sur la 34-09 !

Projets Autoroute A9 :

- A) Doublement court : 3km + 11km + 7km
- B) Elargissement sur place avec séparation de trafic et trafic de transit sans péage



***Nous sommes contre le dédoublement de l'Autoroute A9 !
Nous sommes pour son extension sur place!***



Projet B : élargissement de l'A9 sur site

4 x 2 voies avec BAU ; les 2 BAU centrales sont utilisables en cas de fort trafic.
Les voies centrales sont dédiées au trafic de transit et les voies latérales sont dédiées au trafic local.
Le trafic local est accessible par les deux péages, le trafic de transit est accessible sans arrêt au péage.