

Premiers acquis notables en matière de circulation l'arrivée de la route du Massif Central directe déviation autoroutière gratuite de Montpellier d'investissement sur l'agglomération (l'équivalent

Le contrat de plan, dans sa deuxième mouture négociée avec l'Etat par la Ville, le District de Montpellier et l'opposition au Conseil Régional, même s'il présente encore des insuffisances, constitue incontestablement une importante amélioration pour la circulation dans l'agglomération montpelliéraine.

Le 9^e Plan s'est terminé le 31 décembre 1988. Il a vu la naissance de contrats de plan entre l'Etat et les Collectivités Locales. Le 10^e Plan va voir la deuxième mouture de ces contrats de plan pour les années 1989-1993.

Ces contrats sont négociés par l'Etat et les régions. Nul n'ignore la guerre tenace, impitoyable et sans concession que la Région Languedoc-Roussillon mène contre sa capitale régionale, Montpellier. Rappelons les désengagements financiers déjà anciens de la Région vis-à-vis du CORUM : 50 millions de francs de subvention supprimés (Avril 1986), désengagement pour EUROMEDECINE (1986 : 2 millions de francs ; 1988 : 0 francs 0 centime). La subvention pour le Lyrique (1 million de francs) n'a jamais été versée. Récemment la Région, sans même se présenter, a fait savoir au Président Roland FAURE, Président Directeur Général de Radio-France, son désengagement (1986 : 2 millions de francs, 1988 : 1,5 million de francs, 1989 : 0 francs, 0 centime, pour la cinquième édition du Festival International de Musique de Radio-France et de Montpellier. Est-il besoin également de souligner la menace grave actuelle de retrait de la Région du financement de l'Orchestre Philharmonique de Montpellier dirigé par Cyril DIEDERICH ?

Nous espérons qu'une telle menace, ne sera pas mise à exécution, car elle compromettrait irrémédiablement le caractère régional de l'Orchestre, au détriment des mélomanes de toutes les villes et de tous les départements de la Région Languedoc-Roussillon.

La Région s'appropriait encore récemment à agir de même en matière routière à l'occasion du 2^e contrat de plan. Nous publions, ci-contre, l'avant-projet du contrat Etat-Région 1989-1993 publié sous la double autorité du Préfet de Région (Secrétariat général aux Affaires Régionales) et du Président de la Région (Direction Générale), le 6 octobre 1988. Les routes figurent aux pages 11 et 12. Nous donnons, ci-dessous la photocopie in extenso

de la page 12. Aucun aménagement routier important concernant l'agglomération montpelliéraine, qui regroupe pourtant plus de la moitié de la population de l'Hérault et environ 20 % de la population de la Région, n'y figure.

C'est à peine si le mot de Montpellier est prononcé à propos de l'aménagement sur la Nationale 109 entre Clermont-l'Hérault et Montpellier et à propos d'une ligne : "Montpellier au Tarn" par la Nationale 112.

Cette situation était intolérable. La contre-offensive a été menée par la Ville de Montpellier, le District de Montpellier et l'Opposition au Conseil Régional. Elle a été coordonnée par André VEZINHET au triple titre de Premier Adjoint de la Ville, de Vice-Président du Conseil Général et de même l'occasion de rencontrer avec MM. COUGNEC, VALLET, ROBEQUAIN, VIDAL et DELACROIX le Ministre M. CHEREQUE lors de sa visite à Montpellier et à son Cabinet à Paris pour une longue réunion de travail le 18 octobre 1988.

Le Premier Ministre Michel ROCARD fut également alerté par mes soins en Octobre lors d'une rencontre à Matignon. André VEZINHET a repris et approfondi ce dossier : réunion de travail avec M. MOULIN, Directeur de Cabinet de Jacques CHEREQUE, accompagné de MM. ROBEQUAIN et VALLET le 30 novembre 88, réunion avec le Secrétaire Général de la Préfecture et intervention auprès du Préfet de Région. Enfin André VEZINHET a rencontré Michel ROCARD, Premier Ministre, et son équipe le 9 novembre 1988, pour défendre les dossiers montpelliérains en protestant contre le fait inadmissible de l'exclusion de l'agglomération montpelliéraine du 10^e Plan routier et du 2^e contrat de Plan.

Ces efforts n'ont pas été vains. Le gouvernement et le Préfet ont agi avec efficacité, modifiant ainsi totalement la mouture initiale.

Certes l'état actuel du projet de contrat de plan est encore très insuffisant. Il y a des manques criants. Nous y reviendrons. Cependant en matière de circulation l'amélioration est évidente. Les grands projets dé-

fendus par la ville de Montpellier, ont été en partie repris.

Nous publions, ci-dessous, les résultats à la page 8 du deuxième avant-projet de contrat de plan présenté au Conseil Régional dans la séance du 21 décembre 1988.

1) AMELIORATION DE L'AXE MONTPELLIER-SETE

L'amélioration de la liaison Montpellier-Sète est pris en compte grâce à la déviation de Frontignan (53,5 millions de francs).

2) ACHEVEMENT DE L'AXE LODEVE-AUTOROUTE A9 ET DEVIATION DE ST-PAUL ET VALMALLE, JUVIGNAC ET CELLENEUVE.

L'arrivée de la route du Massif Central à Montpellier est assurée par la prise en compte de la déviation de Juvignac (121 millions de francs). Ainsi, malgré les atteroiements de la Commune de Juvignac (lors de la D.U.P.) et de la Région (première mouture), c'est l'entrée Ouest de Montpellier qui sera assurée convenablement. Les habitants de Lodève, de Gignac, d'Aniane, de Clermont-l'Hérault, comme ceux de Juvignac, de Celleneuve ou de la Paillade n'auront plus ainsi dans deux ans à stationner à l'entrée de la ville.

Ajoutons dans ce secteur la déviation de Saint-Paul-et-Valmalle (65,1 millions de francs) et l'ASP Saint-Paul Bel Air (42 millions de francs) qui s'ajoutent aux améliorations de la liaison Montpellier - Hauts Cantons - Rouergue - Aveyron. Cette déviation facilitera considérablement la circulation interne à l'agglomération à la Paillade et à Celleneuve.

Il n'est pas impossible au Député de Montpellier-Lodève que je suis depuis le printemps 1988 d'avoir pu ainsi concourir à la parfaite fluidité de l'axe vertical de la Circonscription Montpellier-Lodève.

3) ROCADE EST DE L'A9 (FREJORGUES) AU CRÈS ET UN NOUVEL ECHANGEUR SUR L'A9 : RONDELET.

Dans l'agglomération même il

faut encore ajouter la prise en compte de la Rocade Est (50 millions) et de Rondelet (23,5 millions).

La Rocade Est facilitera la circulation interne au Nord-Est de l'agglomération, intéressant tant Castelnau que le Crès, Baillargues, Vendargues au Mauguio. Il en va de même pour l'échangeur de Rondelet, sur l'autoroute A9. Situé entre les sorties de Saint-Jean-de-Védas et de Palavas, l'échangeur de Rondelet accueillera la circulation venant du Massif Central et déviée avant Juvignac vers le Sud de l'agglomération pour atteindre l'autoroute à cet échangeur.

4) UN GRAND SUCCES : LA DEVIATION AUTOROUTIERE GRATUITE DE L'AGGLOMERATION PAR L'EST

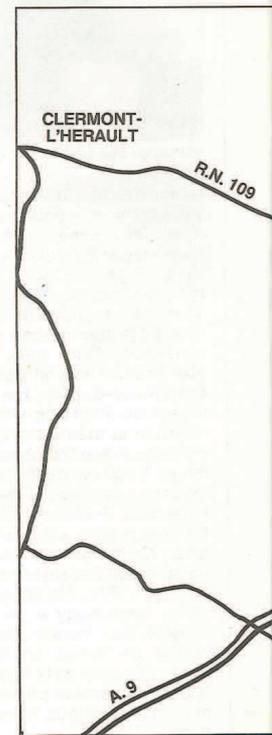
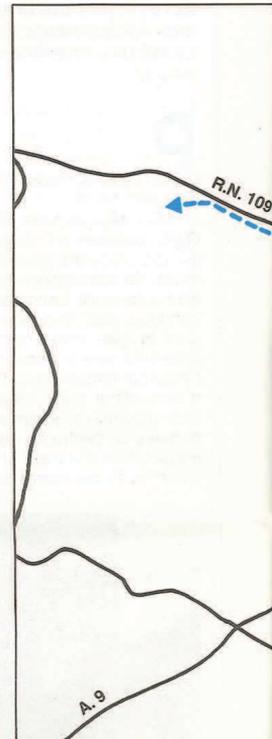
La portion de l'autoroute entre la sortie de Palavas et cette nouvelle entrée de Rondelet sera gratuite grâce à un accord préalable passé par la Ville de Montpellier avec l'Etat et la Société des Autoroutes du Sud.

C'est ainsi que l'échangeur Rondelet assurera le contournement autoroutier gratuit de Montpellier par l'Est. En effet la circulation en provenance de Pézenas et Béziers pourra tourner à droite au "M" de Mordelet, à la Croix d'Argent (Rond-Point du Major Flandre) et gagner ce nouvel échangeur de Rondelet.

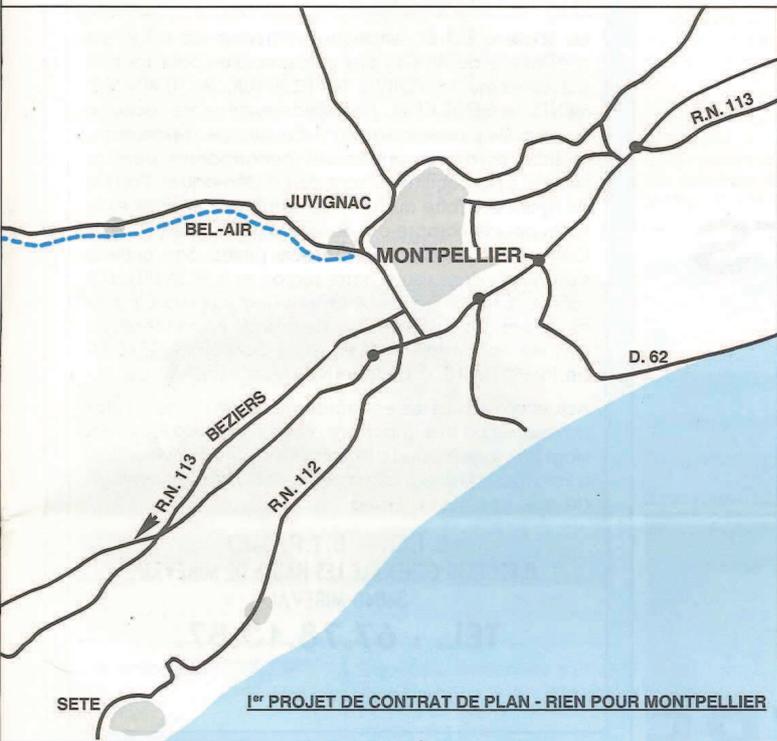
Il suffira ensuite de sortir de l'autoroute à Vendargues pour rejoindre la Nationale. Ainsi toute la circulation Nord Sud pourra contourner la Ville par l'Est si elle n'a rien à faire dans l'agglomération soulageant d'autant la voirie interne montpelliéraine.

Chers amis automobilistes montpelliérains, ce contrat est donc un des éléments d'une meilleure circulation dans l'agglomération. D'autres efforts sont nécessaires. Ils seront faits.

Georges FRECHE
 Maire de Montpellier
 Député de la circonscription
 Montpellier-Lodève
 Président du District



ation grâce à l'action de la Ville et de l'Etat, ement sur l'A9 par un nouvel échangeur et la er par l'Est : 35,5 milliards de centimes alent de l'hôpital Lapeyronie).



**CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION
1^{er} AVANT-PROJET AU 6 OCTOBRE 1988:
ZERO FRANC, ZERO CENTIME**

A l'échéance des quinze prochaines années, un certain nombre d'itinéraires doivent impérativement faire l'objet d'améliorations infrastructurelles importantes. On peut notamment citer, sur le réseau national :

- N. 109 Clermont-l'Hérault - Montpellier (liaison assurant la continuité du réseau autoroutier)
- N. 88 dans la traversée de la Lozère (grande liaison d'aménagement du territoire, en relation avec les régions limitrophes)
- N. 20, du Col de Puymorens à Bourg Madame
- N. 114 Perpignan - Port-Vendres
- N. 116 Perpignan - Prades
- N. 9, au Nord de Perpignan (liaison A.9)
- N. 106, notamment dans la traversée de la Lozère
- N. 100 Avignon - A.9
- N. 580 Avignon - Bagnols sur Cèze
- N. 86 Bagnols sur Cèze - Pont St Esprit
- N. 112, de Montpellier au Tarn
- N. 139, de l'autoroute à Port La Nouvelle

**CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION
2^e AVANT-PROJET AU 21 DECEMBRE 1988:
35,5 MILLIARDS DE CENTIMES**

HERAULT					
Coût :	526 MF				
Etat :	216,75 MF				
Région :	120,30 MF				
Dépt :	116,77 MF				
Villes :	72,21 MF				
		Etat	Région	Dépt	Villes
Achèvement d'opération :					
Déviation de Frontignan	53,50	23	13,91	13,91	2,68
Contourn. de Montpellier :					
Déviation de Juvignac	121	48,40	24,20	24,20	24,20
Milieu Urbain :					
Rocade ou Béziers	57,30	15,75	13,85	13,85	13,85
Rocade de Sète	45,1	12,40	10,90	10,90	10,90
(suite d'opération)					
Rase Campagne :					
Déviation de Vias	68,5	34,25	17,13	17,13	
Déviation de St Paul et Valmalle	65,1	32,55	16,28	16,28	
ASP ST PAUL BEL AIR	42	21	10,50	10,50	
Agglomération Montpellier :					
Rocade Est	50	20	10	10	10
Rondelet	23,5	9,40	3,53		10,58