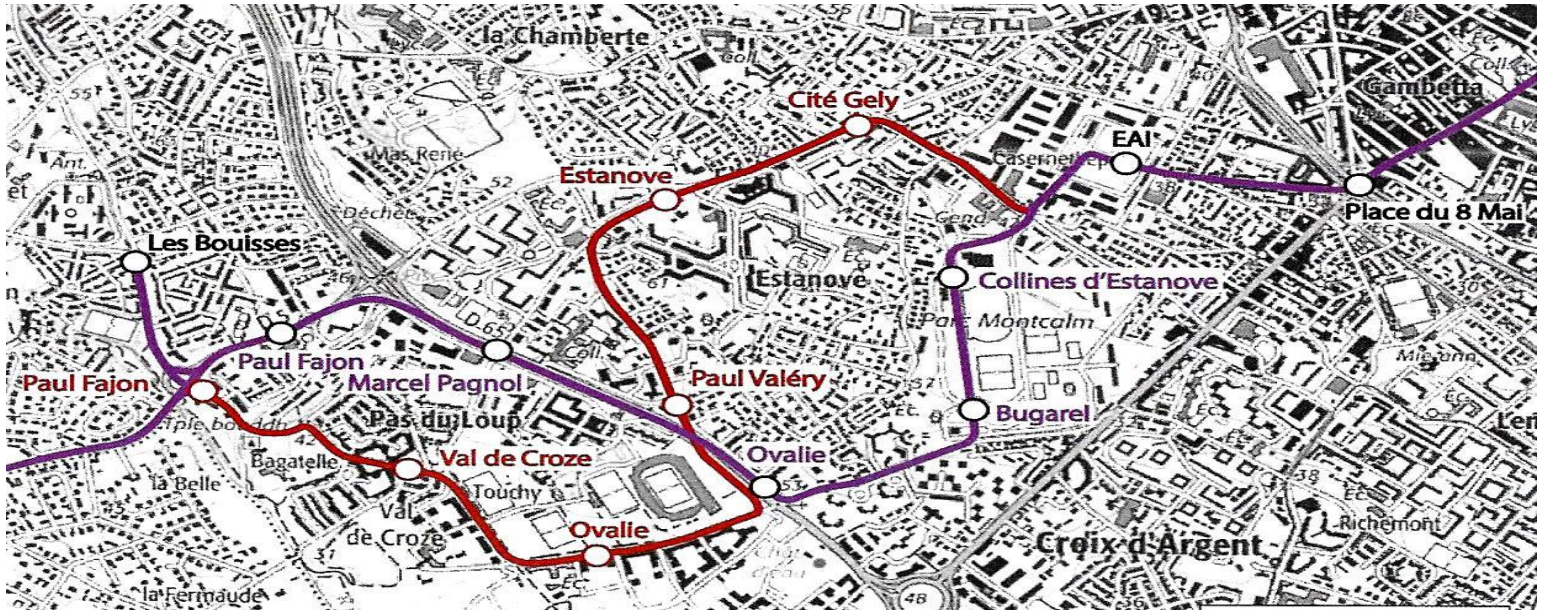
PRÉFECTURE DE L'HÉRAULT

MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE

Enquête publique préalable au projet de modification de la déclaration d'utilité publique de la ligne 5 du tramway et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville de Montpellier.



Arrêté préfectoral n° 2020-I-1685 du 02 décembre 2020
Déroulement de l'enquête du 29 décembre 2020 à 8h30 au 28 janvier 2021 à 17h30

II-CONCLUSIONS ET AVIS

Commissaire enquêteur : Bernard COMAS

Diffusion :

- Monsieur le préfet de l'Hérault : 3 exemplaires,
- Madame la présidente du tribunal administratif de Montpellier : 1 exemplaire
- Archive : 1 exemplaire.

Table des matières

A. GÉNÉRALITÉS 4
I. PRÉAMBULE 4
II. NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET 5
III. OBJET DES ENQUÊTES PUBLIQUES ET CADRE JURIDIQUE 6
IV. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE 6
V. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE 7
VI. ANALYSE DES OBSERVATIONS 10
1. Les services et organismes consultés consultées 10
2. Les observations du public 12
a. Acceptation du projet 13
b. Oppositions au projet 15
c. Les variantes au tracé 17
d. Le projet 24
e. Les déplacements 29
f. La sécurité routière 32
g. Le stationnement 33
h. L'intermodalité 34
i. Environnement, biodiversité, Espaces verts et plantations 35
j. Nuisances 35
k. Valeur actualisée nette socio-économique et financement « VAN-SE ». 37
l. Le foncier 41
m. L'enquête : son objet et le dossier 42
B. CONCLUSIONS ET AVIS RELATIFS À LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE 43

1. Examen de l'intérêt général du projet 44
2. Examen du choix du terrain 45
3. Étude bilancielle des avantages et inconvénients de l'ensemble de l'opération 45
- Examen des atteintes à la propriété privée : 45
- Examen du coût financier réel de l'opération 46
- Examen des inconvénients d'ordre social, ... 46
- Examen des autres atteintes : 47
- Examen de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants 49
C. CONCLUSIONS ET AVIS AU TITRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MONTPELLIER 52

A. GÉNÉRALITÉS

Dans cette partie, qui est commune aux deux enquêtes publiques, il sera traité :

1. En préambule : la présentation du projet de modification du tracé de la ligne 5 du tramway entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs,
2. La nature et les caractéristiques du projet,
3. L'objet des enquêtes publiques et le cadre juridique,
4. La composition du dossier,
5. L'organisation et le déroulement de l'enquête publique unique notamment l'information du public,
6. L'analyse des observations recueillies au cours de l'enquête, et du mémoire en réponse de Montpellier Méditerranée Métropole

I. PRÉAMBULE

Afin d'accompagner la croissance de Montpellier, pour remédier aux difficultés rencontrées sur le réseau viaire et offrir une alternative crédible aux déplacements en voiture, l'agglomération de Montpellier s'est engagée dans les années 1990 dans un vaste programme visant à rééquilibrer les différents modes de déplacements. La politique des déplacements repose essentiellement sur la réalisation d'un réseau de lignes de tramway

Depuis l'année 2000, quatre lignes ont été inaugurées.

Par arrêté n° 2013-I-548 du 18 mars 2013 monsieur le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault a ouvert l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) du tracé de la ligne 5 du tramway entre Lavérune et Clapiers.

Lors de cette enquête publique une forte opposition est apparue au tracé qui traversait le parc Montcalm, considéré comme étant « le poumon vert de Montpellier », avec le souhait de lui laisser le maximum de sa superficie. La commission d'enquête a préconisé le déplacement du tracé de 45 m vers l'ouest. Cette proposition a été actée à la fois, par la Communauté d'Agglomération de Montpellier (devenue depuis Montpellier Méditerranée Métropole) et la Ville de Montpellier.

C'est sous cette configuration, qui ne modifiait pas l'économie générale du projet, que par arrêté n° 2013-I-1656 du 28 août 2013, monsieur le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault a déclaré d'utilité publique le projet de réalisation du tronçon Lavérune / Clapiers de la cinquième ligne de tramway.

Dans le cadre de la reconversion de l'ancienne École d'Application de l'Infanterie (EAI), la ville de Montpellier et Montpellier Méditerranée Métropole ont souhaité aménager le parc Montcalm en un vaste espace vert de loisir de 20 hectares ouvert à la population. Le tracé de la ligne 5 qui le traversait devenait par conséquent incompatible avec cette ambition, d'autant que l'important projet urbain qui lui était attaché a lui aussi été abandonné.

Ainsi, par délibération n° 14388 du 14 décembre 2016, le Conseil de Métropole a confirmé la poursuite du projet de la ligne 5 et la nécessité d'engager des études pour revoir le tracé autour du parc Montcalm afin de préserver son intégrité.

Les objectifs assignés à la construction de la ligne de tramway sont identiques à ceux de la DUP de 2013 :

- Poursuivre la construction d'un réseau maillé performant de transports publics pour offrir une alternative crédible à l'usage de l'automobile,
- S'intégrer dans une stratégie urbaine globale,
- Assurer des dessertes de qualité des pôles d'habitat et d'emplois, et des grands équipements
- Prendre en compte le désenclavement des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville,
- Inscrire le tramway dans une perspective de dessertes périurbaines du territoire de Montpellier Méditerranée Métropole.

II. NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet consiste à construire une portion de la ligne 5 du tramway entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs à l'entrée de l'EAI selon un nouveau tracé qui n'impacte plus le parc Montcalm. Il empruntera au sortir de l'EAI : la rue des Chasseurs, la route de Lavérune, la rue du Pas de Loup, le boulevard Paul Valéry, l'avenue de Vanières, la rue de Bugarel, l'avenue du XV de France, la rue Cheng Du (place de Chine) et la rue Rouget de Lisle pour rejoindre le rond-point Paul Fajon au carrefour avec la route de Lavérune.

La plateforme est à double voie sur tout le tracé long de 4 400 m, soit environ 800 m de plus que le tracé initial.

Cette longueur supplémentaire permet de desservir des quartiers prioritaires supplémentaires comme la cité Gély, Pas de Loup – Val de Croze ; les quartiers de la Chamberte, de Paul Valéry et d'Ovalie, et aussi l'équipement majeur du secteur : le stade de rugby qui draine un flux important de spectateurs lors des manifestations.

Ainsi, il dessert 36 000 habitants, soit 5 450 de plus que le projet initial (sans le projet urbain associé au parc Montcalm), et 9 550 emplois, soit 2 150 emplois de plus. Le nombre de scolaires desservis est le même dans les deux cas : 1 520.

Il comprend six stations avec une équidistance moyenne de 484 m à vol d'oiseau (dans une fourchette de 620 m à 410 m), et 600 m réels (dans une fourchette de 744 m à 439 m).

L'espace urbain sera aménagé sur tout le trajet avec insertion de cheminements cyclables et pour piétons.

III. OBJET DES ENQUÊTES PUBLIQUES ET CADRE JURIDIQUE

La réalisation du tracé modifié de la ligne 5 de tramway de Montpellier entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs jusqu'à l'entrée de l'EA nécessite dans un premier temps deux enquêtes publiques préalables à :

- La déclaration d'utilité publique (DUP) du projet,
- La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Montpellier.

Ces deux enquêtes sont regroupées dans une enquête publique unique régie par l'article L 123-6 du code de l'environnement.

Si la déclaration d'utilité publique est prononcée, le maître d'ouvrage engagera ensuite des études de détail nécessaires à la définition fine du projet, en tenant compte des observations recueillies lors de la présente enquête unique.

L'enquête unique est concernée par des procédures particulières ;

- Pour la déclaration d'utilité publique par :
  - Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : Articles L 121-1 à L 122-7 précisant les conditions générales et les dispositions particulières, ainsi que les articles R 111-1 à R 112-24 précisant les modalités de l'enquête publique.
  - Le code de l'environnement : articles L 1123-1 à L 123-18 et les articles R 123-1 à R 123-27 précisant la participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement et le déroulement de l'enquête publique.

- Pour la mise en compatibilité du PLU de Montpellier avec une opération d'utilité publique :
  - Le code de l'urbanisme : article L 103-2 concernant la concertation associant le public aux projets ayant pour effet de modifier le cadre de vie ; ainsi que les articles L 153-54 à L 153-59 concernant la déclaration d'utilité publique qui n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme et les articles R 153-13 et R 153-14 concernant la mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une DUP.

De plus, le projet doit satisfaire à d'autres textes, notamment :

- Le code des transports : Articles L.1511-1 à L.1511-7 concernant le bilan économique et social des opérations ; Articles R.1511-1 à R.1511-10 du code des transports concernant les grands projets d'infrastructures de transport et les modalités de réalisation du bilan économique et social. .
- Le décret du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports guidés,

IV. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le dossier soumis à l'enquête publique a été constitué conformément aux dispositions de l'article R 123-8 du code de l'environnement.

Il a été déclaré complet et recevable par le Bureau de l'Environnement de la Préfecture de l'Hérault.

Il est composé de 5 classeurs comprenant 24 volumes et 2 annexes. Toutes les pièces ont été validées et paraphées par moi-même.

Classeur n°1 :

Avant-propos,
Préambule,
Volume A : Objet de l'enquête,
Volume B : Notice explicative,
Volume C : Plan de situation,
Volume D : Plan général des travaux,
Volume E : Caractéristiques principales des ouvrages,
Volume F : Appréciation sommaire des dépenses.

Classeur 2 : Étude d'impact 1/2

Volume G0 : Résumé non technique,
Volume G1 : Description du projet,
Volume G2 : Scénario de référence.

Classeur 3 : Étude d'impact 2/2

Volume G3 : État initial,
Volume G4 : Effets du projet (yc climat et technologie),
Volume G5 : Vulnérabilité du projet,
Volume G6 : Solutions de substitution,
Volume G7 : Mesures prévues,
Volume G8 : Suivi des mesures,
Volume G9 : Méthodes,
Volume G10 : Auteurs,
Volume G11 : Infrastructures de transports.

Classeur 4 :

Volume H : Évaluation socio-économique,
Volume I : Mise en compatibilité du PLU de Montpellier,
Volume J : Avis des autorités administratives en charge du dossier et réponses du maître d'ouvrage.
Volume K : État comparatif entre le tracé initial et le projet

Classeur 5 :

Annexes au volume I : Mise en compatibilité du PLU de Montpellier,
Planches actuelles du PLU de Montpellier,
Planches futures du PLU de Montpellier.

Les pièces contenaient toutes les informations permettant d'identifier les enjeux liés au projet modificatif du tracé de la ligne 5 du tramway de Montpellier. Pendant la durée de l'enquête le public a disposé d'un dossier réglementaire suffisamment renseigné et clair pour qu'il puisse se faire une opinion sur le projet.

V. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

J'ai été désigné le 07 octobre 2020 comme commissaire enquêteur par décision N° E20000079/34 de Madame la Présidente du tribunal administratif de Montpellier[1].

[1] III – Annexe au rapport 1

Le Préfet de l'Hérault a prescrit par arrêté n° 2020-I-1685 du 02 décembre 2020[2] l'ouverture d'une procédure d'enquête publique unique pendant 31 jours consécutifs du mardi 29 décembre 2020 à 8h30 au jeudi 28 janvier 2021 à 17h30 préalable à :

- La déclaration d'utilité publique du projet de modification du tracé de la ligne 5 du tramway de Montpellier,
- La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Montpellier.

J'ai renseigné et paraphé le registre d'enquête déposé à la mairie de Montpellier, siège de l'enquête.

Les publicités réglementaires ont été réalisées :

- Par insertion de l'avis d'enquête dans la presse le 10 décembre 2020 sur « Midi Libre » et « la Gazette de Montpellier » pour la première insertion, et pour la deuxième insertion sur « Métropolitain,7 Officiel » le 29 décembre 2020 et « Midi libre » le 31 décembre 2020,
- Par affichages de l'arrêté et de l'avis d'enquête sur les panneaux officiels de la Ville de Montpellier et de Montpellier Méditerranée Métropole, dès le 10 décembre 2020.
- Par affichage sur site, dès le 09 décembre 2020, par le maître d'ouvrage, de 26 panneaux au format A2 à la fois le long du tracé initial de la DUP de 2013 et sur le tracé modifié.

La présence de ces affichages a été constatée par mandat d'huissier les 10 et 11 décembre 2020 (plus de 15 jours avant l'ouverture de l'enquête), le 29 décembre 2020 (début de l'enquête), le 15 janvier 2021 (à mi-enquête) et le 28 janvier 2021 (clôture de l'enquête).

D'autres moyens de publicité ont été utilisés dans la presse sur « Midi Libre », « La gazette de Montpellier », « Métropolitain,7 Officiel », « Hérault juridique et économique », « Mmmag, journal de Montpellier », journaux municipaux de Clapiers, Lavérune, Montferrier, Saint-Jean de Védas, et relayés sur des sites internet.

Un kakémono a été installé dans le hall de la mairie de Montpellier pendant toute la durée de l'enquête.

Le public a pu consulter le dossier d'enquête et le télécharger, dès le 10 décembre 2020, sur le site de la société Micropulse hébergeur du registre dématérialisé, à l'adresse suivante : : https://www.democratie-active.fr/tram5-montpellier3m-dupm/, le dépôt des observations n'était possible qu'à l'ouverture de l'enquête, le 29 décembre à 8h30.

L'accessibilité au site dématérialisé a été constatée par mandat d'huissier le 29 décembre 2020 (ouverture de l'enquête) et le 28 janvier 2021 (clôture de l'enquête).

Le site internet a été consulté 5 924 fois, le nombre de pages vues a été de 14 592

Le public a pu également consulter le dossier et y déposer ses observations à la mairie de Montpellier dès le mardi 28 décembre à 8h30 jusqu'au jeudi 28 janvier à 17h30 aux heures habituelles d'ouverture des bureaux au public. Il pouvait également m'adresser un courrier postal à la mairie de Montpellier.

[2] III – Annexe au rapport 2

J'ai tenu cinq permanences en présentiel au cours desquelles j'ai reçu 19 personnes (ou groupe de personnes – limité à 2 pour respecter les consignes sanitaires), et trois permanences téléphoniques au cours desquelles j'ai appelé 11 personnes qui avaient pris rendez-vous sur le site dématérialisé.

J'ai rencontré monsieur Michaël Delafosse, maire de Montpellier et président de Montpellier Méditerranée Métropole. Il était accompagné de madame Julie Frêche, vice-présidente de Montpellier Méditerranée Métropole déléguée aux transports et aux mobilités actives.

Concernant les dépôts de contributions j'ai reçu :

- 427 contributions sur le registre dématérialisé (adresse : https://www.democratie-active.fr/tram5-montpellier3m-dupm/)
- 3 contributions sur le registre papier,
- 6 courriers, ou documents déposés,
- 30 contributions orales lors des permanences, soit en présentiel soit téléphoniquement.

Après déduction des doublons sur le registre dématérialisé et des contributions multiples hors registre dématérialisé, ce sont 399 contributeurs qui déposé des observations.
Cela confirme que l'information du public a été efficiente.

Conformément aux dispositions de l'article R 123-18 du code de l'environnement, j'ai remis le 3 février 2021 le procès-verbal de synthèse des observations du public recueillies pendant l'enquête dans les locaux de TaM.

Le maître d'ouvrage m'a informé qu'il ne serait pas en mesure de me remettre le mémoire en réponse avant le début du mois d'avril en raison de la nécessité de réaliser des études complémentaires pour répondre correctement aux observations.

Conformément à l'article L 123-15 du code de l'environnement, par courrier du 23 février 2021, j'ai sollicité auprès de M. le Préfet de l'Hérault un délai supplémentaire pour remettre le rapport, les conclusions motivées et l'avis.

Par courrier du 26 février 2021, M. le préfet de l'Hérault m'a accordé ce délai supplémentaire jusqu'au 30 avril 2021 inclus.

Le maître d'ouvrage m'a remis et commenté son mémoire en réponse le 6 avril 2021 dans les locaux de TaM.

Le 23 avril 2021, j'ai remis au Préfet de l'Hérault le rapport, les conclusions motivées et avis.

Cette enquête s'est déroulée dans un excellent climat.
Mes échanges avec le public ont toujours été empreints de courtoisie.

Les responsables de la conduite du projet de Montpellier Méditerranée Métropole et de TaM se sont montrés disponibles et coopératifs, et ont répondu avec précision et sincérité à mes questions, et aux observations du public.

VI. ANALYSE DES OBSERVATIONS

Les 393 contributeurs ont déposé 458 observations, 75.1% se sont déclarés favorables au projet, 15.1% défavorables et 9.3% ne se sont pas prononcé.

Si on exclut la part qui ne s'est pas prononcé, le ratio entre les déclarations favorables et défavorables est respectivement de 83.7% de défavorables et 16.3% de défavorables.

Le lecteur pourra se reporter au chapitre C - ANALYSE DES OBSERVATIONS du rapport pour consulter dans le détail et exhaustivement toutes les observations recueillies ainsi que les réponses du maître d'ouvrage et mes commentaires.

Je présente ci-après les avis des services et organismes consultés puis les observations du public.

1. Les services et organismes consultés consultées

Avis de l'autorité environnementale (Ae) sur l'étude d'impact

Par avis n° MRAe 2020APO61 en date du 28 août 2020, la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie :

- Souligne la nécessité d'une autorisation environnementale concernant l'ensemble du secteur ouest de la future ligne, compte tenu des enjeux en présence pour l'eau et le milieu aquatique.
- Note que le projet va entraîner un report de trafic automobile au sein des quartiers concernés avec des nuisances possiblement accrues (qualité de l'air, bruit)

La MRAe recommande de présenter des mesures visant à protéger les riverains des zones concernées contre les nuisances liées au report du trafic (qualité de l'air et bruit).

- La MRAe rappelle le principe selon lequel tout projet qui subit une évolution avant sa réalisation doit être porté à la connaissance du public à l'aide d'une étude d'impact actualisée dans sa globalité.

Elle recommande de démontrer qu'une mise en jour de l'étude d'impact à l'échelle de l'ensemble du tracé de la ligne 5 ne s'avérait pas nécessaire compte tenu des évolutions possibles des enjeux environnementaux le long du tracé, et dans le cas contraire, de procéder à cette actualisation.

Dans ses réponses le maitre d'ouvrage a précisé que :

- Le secteur ouest concerné fera l'objet, au stade du projet détaillé, d'un dépôt de dossier « Loi sur l'eau.

- Les incidences du report de trafic ont bien été étudiées dans le dossier d'enquête avec pour objectif d'identifier les mesures à prendre visant à optimiser l'organisation de tous les transports de la Métropole de Montpellier. Les effets de la circulation automobile sont qualifiés neutres à modéré, et les effets résiduels sont faibles.
- Un bilan de la qualité de l'air a été lancé en septembre 2020 sur le corridor de la ligne 5 par Artélia, elles seront complétées pendant l'hiver 2020-2021. Conformément aux mesures de suivi retenues, des campagnes de mesures seront réalisées après la mise en service de la ligne, s'il s'avérait que les résultats sont supérieurs aux mesures enregistrées avant la mise en service, des mesures compensatoires seront étudiées. Le projet a sur la qualité de l'air un effet positif, direct, permanent et à long terme.
- Pour ce qui concerne le bruit : le projet est conforme à la règlementation relative à la création d'une voie ferroviaire nouvelle selon l'arrêté du 8 novembre 1999. Aucune mesure spécifique n'est à mettre en œuvre en phase d'exploitation du tramway. Compte tenu du report de trafic automobile l'impact sur le bruit peut être considéré comme neutre.
- Pour ce qui concerne la mise à jour de l'étude d'impact sur l'ensemble de la ligne 5, s'agissant d'une modification sur un petit tronçon, l'économie de l'ensemble du projet n'est pas remise en cause. Toutefois, l'analyse des enjeux a été traitée pour les grandes thématiques sur la totalité de la ligne du fait de la modification liée au décret du 11 août 2016.

Je considère que le maître d'ouvrage a pris en compte les observations et recommandations de l'Autorité environnementale et y a apporté des réponses. En effet :

- ***Le projet de tout le secteur ouest fera l'objet d'un dossier « loi sur l'eau »,***
- ***Les effets de la circulation automobile au titre des reports de trafic sont qualifiés de neutre à modéré, avec des effets résiduels faibles.***
- ***L'effet sur la qualité de l'air est positif, direct, permanent et à long terme,***
- ***Compte tenu du report du trafic, l'impact sur le bruit peut être considéré comme neutre,***
- ***Bien que s'agissant d'un petit tronçon de la ligne 5 pour lequel la mise à jour de l'étude d'impact ne paraissait pas nécessaire, le maître d'ouvrage a actualisé l'analyse des grands enjeux thématiques selon les dispositions du décret du 11 août 2016.***

Avis de l'Autorité environnementale (Ae) sur la mise en compatibilité du PLU de Montpellier.

Avis de l'Ae sur l'évaluation environnementale

Décision de dispense d'évaluation environnementale, après examen au cas par cas en application de l'article R 104-28 du code de l'urbanisme, sur la mise en compatibilité du PLU de Montpellier par déclaration de projet pour la modification du tracé de la ligne 5 de tramway en date du 24 janvier 2020.
Il a été décidé que le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale.

Avis de la MRAe sur la mise en compatibilité du PLU de Montpellier par déclaration de d'utilité publique.

La MRAe a confirmé la dispense de réalisation d'une évaluation environnementale conformément à sa décision du 24 janvier ci-dessus.

Je prends note de ces deux avis qui confirment la dispense de réalisation d'une évaluation environnementale.

L'examen conjoint :

La réunion d'examen conjoint s'est tenue le 27 novembre 2020 à la préfecture de l'Hérault.

Au cours de cette réunion, le maître d'ouvrage a présenté le projet de tracé modificatif de la ligne 5 du tramway, en précisant qu'il a fait l'objet d'une concertation auprès du public de novembre 2017 à février 2019, et que la procédure d'utilité publique impacte le plan local d'urbanisme de Montpellier.

Aucune modification du règlement des zones traversées n'est à apporter.
Les évolutions portent uniquement sur les emplacements réservés par modification, création et rarement la suppression d'emplacements existants..

Ce dossier a reçu un avis favorable à l'unanimité.

Je prends acte.

2. Les observations du public

L'analyse exhaustive de ces observations est consultable au chapitre « C. 2 – OBSERVATIONS DU PUBLIC ET RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE » du rapport.

En premier lieu, avant d'examiner les thèmes qui ont nécessité une réponse du maître d'ouvrage et des commentaires de ma part, je traite le chapitre « Observations hors périmètre d'enquête, hors sujet et autre » pour lequel j'ai indiqué au maître d'ouvrage qu'il n'était pas nécessaire qu'il y réponde.
Il s'agit de 62 observations qui concernent :

- Des proposition, observations, questionnements relatifs à des lieux strictement en dehors du périmètre de l'enquête,
- La prolongation du tramway jusqu'à Cournonsec, Pignan et vers d'autres destinations de l'ouest montpelliérain,
- Le devenir des constructions proches du tronçon Paul Fajon – Lavérune sur la commune de Saint-Jean de Védas,
- L'achat par la ville de Montpellier d'une ancienne pépinière bordant le parc Montcalm et la demande de modification du PLU de Montpellier pour s'opposer à la construction d'une chaufferie,
- Des observations hors sujet et/ou sans lien avec la ligne de tramway.

a. Acceptation du projet

Urgence de la réalisation de la ligne et pertinence du tracé

160 contributeurs ont expressément donné un avis favorable en soulignant pour 60 d'entre eux, l'urgence qui s'attache à la mise en service de cette ligne.

Je confirme qu'il y a une très forte attente du public.

Cadre de vie amélioré

11 contributeurs précisent que le tracé modificatif va améliorer leur cadre de vie.

Je partage ce point de vue. Le maître d'ouvrage l'a démontré lors de la construction des lignes précédentes en réalisant des espaces publics de qualité qui intègrent harmonieusement des aménagements végétalisés, des cheminements cyclables et pour piétons.

La préservation du parc Montcalm

48 contributeurs ont manifesté leur accord pour que le parc Montcalm soit préservé, (à rapprocher des 5 contributeurs qui ont souhaité que la traversée du parc soit maintenue – cf. § « Variantes au tracé »).

Le maître d'ouvrage précise que le nouveau tracé permet de préserver un peu plus d'un hectare de verdure dans le parc par rapport au tracé de la DUP de 2013. Il considère que le parc sera bien desservi à partir de la station EAI située à 370 mètres de l'entrée principale - rue des Chasseurs.

Je constate que l'abandon du tracé dans le parc Montcalm a été fortement plébiscité.

La vitesse commerciale

Par deux fois, suite à la polémique qui s'est installée entre les partisans d'un réseau direct et rapide, et ceux du tracé proposé jugé sinueux et trop lent, la diminution de la vitesse commerciale n'a pas été jugée importante.

Le maître d'ouvrage indique que l'allongement du tracé de 800 mètres se traduira par un temps de parcours supplémentaire de 2 minutes 50 seconde, et que la vitesse commerciale n'en sera pas affectée.

Je note que la vitesse commerciale ne variera pas, et je considère que l'allongement du temps de parcours est minime eu égard à l'avantage procuré par une desserte à fort potentiel au plus près des usagers.

Desserte des quartiers des équipements

91 contributeurs se sont exprimés sur la desserte (ou pas) de quartiers et d'équipements.

Sur la desserte de quartiers, le public s'est exprimé 139 fois, 130 fois pour considérer que le quartier était bien desservi, et uniquement 9 fois pour une desserte jugée insuffisante.
La desserte d'Ovalie a été citée 45 fois, celle du stade de rugby 23 fois, d'Estanove 10 fois, de la cité Gély 10 fois, les quartiers en général 9 fois, les quartiers prioritaires 9 fois, chaque fois d'une manière positive.

Sur la desserte des équipements, il y a eu 9 citations :
Les centres commerciaux ont été cités 4 fois, le gymnase Marcel Cerdan 1 fois, positivement. Par contre, le collège Marcel Pagnol, la piscine Spillaert et le stade de football, l'ont été chacun 1 fois négativement

Le maître d'ouvrage a fait une réponse circonstanciée avec cartes à l'appui, visant à préciser par secteur la politique de desserte des quartiers.

Il ressort que les quartiers et équipements sont globalement très bien desservis. Il précise pour les équipements jugés par le public comme étant mal desservis que :

- Le collège Marcel Pagnol est à 330 m de la station Paul Valéry,
- Le gymnase est à moins de 200 m de la station Estanove,
- Le terrain de football Paul Valéry est à équidistance (500 m) des stations Estanove et Val de Croze,
- La piscine Spillaert est la plus éloignée : 600 de la station Estanove et 650 m de la station Val de Croze.

Je considère que la desserte des quartiers et équipements est très bien assurée, il est en effet impossible pour une seule ligne d'offrir une desserte de proximité à tous les équipements. Par ailleurs, il ne faut pas raisonner uniquement avec le réseau de tramway, le réseau des bus est complémentaire et bien structuré.

b. Oppositions au projet

Opposition au tracé

Ce volet concerne 17 contributions. Les opposants au tracé sont essentiellement adeptes d'un tracé direct, le plus court possible (donc moins coûteux) permettant aux usagers les plus éloignés du centre urbain d'y accéder rapidement alors que le projet proposé a été dicté par le souci de desservir au plus près les quartiers.

Le maître d'ouvrage rappelle que l'allongement de la ligne est de 800 m. Il précise que la longueur n'est pas le seul critère à prendre en compte, il faut considérer le service rendu supplémentaire. Le nouveau tracé dessert directement 5 450 habitants et 2 150 emplois de plus que le tracé initial.

La sinuosité du nouveau tracé est comparable à celle de l'ancien tracé. Elle n'est pas différente de celle des autres lignes de tramway de Montpellier.

Le gain de temps par rapport à la situation actuelle (sans la réalisation du tramway) est important, auquel s'ajoutent les conditions améliorées des déplacements du fait de la régularité et de la fiabilité de la ligne de tramway.
Il cite notamment, entre Ovalie et Albert 1er, un temps de parcours actuel de 37 minutes et de 17 minutes lorsque le tramway sera en service, et respectivement 20 minutes et 8 minutes entre Estanove et Saint-Denis.

Au sujet du coût, il fournit un graphique qui montre que l'investissement au kilomètre de voie de la ligne 5 se situe en dessous des valeurs des lignes 1, 2 et 3 de Montpellier et aussi dans une fourchette moyenne des valeurs de lignes d'autres villes françaises.

Je prends acte de ces réponses circonstanciées.
Le parti d'aménagement qui a été retenu visant à desservir le plus d'usagers possible notamment dans des quartiers prioritaires qui souvent n'ont pas d'autre moyen de déplacement est le plus adapté.
Un allongement du temps de parcours de 2 minutes 50 secondes est acceptable eu égard aux avantages dont bénéficieront de nombreux usagers.

Cadre de vie détérioré

Ce thème qui concerne 12 observations présente des volets multiples alliant des problèmes de sécurité (délinquance) le long d'une ligne de tramway, des restructurations profondes de l'espace public et privé (Place de Chine), des modifications du plan de circulation, …

Sur le sentiment d'insécurité, le maître d'ouvrage rappelle que :

- La réalisation de la ligne de tramway a pour objectifs d'améliorer le cadre de vie des quartiers traversés, de favoriser la création de lieux de sociabilité et d'échanges, la réalisation de nouveaux espaces publics, l'installation d'équipements (bancs, stations pour vélos, arbres, etc.) permettant aux riverains et usagers une meilleure appropriation de l'espace public, avec de nouveaux usages.
- Tous les retours d'expérience des aménagements de l'espace public montrent que le soin apporté à la qualité et à la fonctionnalité renvoie aux habitants une image valorisante de leur quartier qu'ils ont alors à cœur de protéger et d'entretenir. Les aménagements qui seront réalisés sur les espaces publics seront conçus de façon à favoriser la sécurité des lieux : pas de secteurs en cul-de-sac, cheminements dégagés, luminosité et éclairage adaptés, emploi de matériaux faciles à entretenir et à bonne durée de vie.
- Le tramway est un transport de masse qui engendre le déplacement de flux de personnes importants. De cette façon, le tramway offre un transport où la présence d'autrui en grand nombre permet de contrebalancer le sentiment d'insécurité que l'on pourrait éprouver en étant seul dans l'espace public.

Je prends acte de la volonté du maître d'ouvrage d'accompagner la construction de la ligne de tramway d'un aménagement des espaces publics avec pour objectif d'améliorer le cadre de vie des quartiers traversés, de favoriser la création de lieux de sociabilité et d'échanges, de créer de nouveaux espaces publics avec installation d'équipements (bancs, stations pour vélos, arbres, etc.) qui permettront aux riverains et usagers une meilleure appropriation de l'espace.

Sur le point particulier du Val de Croze, le maître d'ouvrage précise que :

- L'évolution du cadre de vie de la place de Chine avec le passage du tramway a bien été identifiée. L'objectif de cette évolution est d'améliorer, en parallèle de la desserte en tramway, la qualité de vie de ce quartier aujourd'hui enclavé, et d'amplifier l'offre commerciale et de services. Les études pour la réalisation de la ligne 5 incluent l'aménagement de l'ensemble de la place de Chine, sur les emprises publiques,
- Concomitamment aux études liées au tramway, ACM, le bailleur social des immeubles autour de la place de Chine, a lancé un concours de maîtrise d'œuvre pour la réhabilitation des trois résidences entourant ladite place,
- Ces différents projets s'accompagnent d'une réflexion en cours sur l'ensemble du quartier, menée par Montpellier Méditerranée Métropole et ACM visant à améliorer le cadre de vie général du quartier : réorganisation du stationnement, aménagement d'espaces publics qualitatifs, sécurisation des cheminements et notamment des parcours des scolaires, valorisation et animation des rez-de-chaussée par implantation de commerces et services.

Je prends note du projet d'accompagnement de l'arrivée du tramway dans cet ensemble construit du Val de Croze qui nécessite la suppression de deux arches pour permettre le passage de la ligne de tramway, et ouvrir la place de Chine, en collaboration avec le bailleur social pour traiter le bâti.
Je pense que ces aménagements contribueront à valoriser le cadre de vie du secteur.

Sur le point particulier d'Ovalie, le maître d'ouvrage indique que :

- La demande en stationnement excédant la capacité des parkings du stade, il est constaté les soirs de matchs de nombreux stationnements anarchiques sur l'espace public des quartiers Grisettes, Ovalie et Estanove. Les trottoirs étant occupés, les piétons circulent sur les voies, multipliant les risques d'accident.
- L'organisation de la desserte en transports en commun ainsi qu'un accès par la ligne 5 au parking relais de Girac au nord, accompagné d'une augmentation de la fréquence les soirs de matchs, permettra de diminuer la pression de stationnement et les risques d'accidents entre les différents modes (voitures, deux roues motorisées, cycles et vélos) constatés actuellement.

Je pense que les propositions diminueront les tensions et amélioreront le cadre de vie des habitants fortement perturbé lors de l'utilisation du stade.

Sur le point particulier de la route de Lavérune – Estanove le maître d'ouvrage précise que :

- La circulation des voitures sera maintenue sur deux chaussées à une voie. Cette configuration avec la station en position centrale et les aménagements prévus contribueront à favoriser la place des cyclistes et des piétons au détriment de la voiture. Il est prévu un plan de circulation qui « apaisera » la circulation sur la route de Lavérune.
- Les cartes de bruit montrent une légère amélioration de la situation au niveau acoustique des façades.

Je prends acte du fait que la route de Lavérune entre les stations « Estanove » et « Cité Gély » comportera une chaussée à une voie, de part et d'autre de la ligne de tramway, avec une circulation « apaisée » du fait de feux qui réglementeront la circulation et d'un nouveau plan de circulation du quartier avec des sens uniques qui limitera le flux de voitures.
Je note que la situation s'améliorera au niveau acoustique sur les façades.

c. Les variantes au tracé

Ce thème comporte 31contributions dont :

- 5 qui militent pour le maintien du tracé de la DUP de 2013 au sein du parc Montcalm
- 16 qui proposent des tracés qui ont été examinés lors de la concertation.
- 8 qui proposent de nouveaux tracés,
- 2 qui proposent un autre moyen de transport.

Tracé de la DUP de 2013

Le maître d'ouvrage rappelle les raisons qui ont conduit à l'abandon du tracé dans l'emprise du parc Montcalm et précise qu'à la suite de l'abandon du projet urbain prévu dans le parc qui réduisait le potentiel desservi (2 850 habitants, 400 emplois et 1 520 élèves en moins), il était indispensable de rechercher un autre tracé.

L'effet conjugué de la volonté des élus de conserver le parc Montcalm en espace vert sur la plus grande superficie possible, et d'abandonner le projet urbain qui lui était adossé a fait perdre au tracé initial tout son intérêt.

Tracés examinés lors de la phase de concertation

J'ai demandé au maître d'ouvrage de rappeler les éléments qui avaient écarté lors de la concertation des options de tracé maintenant reproposées par le public, et si nécessaire d'y apporter des éléments complémentaires à ceux qui figurent dans le dossier d'enquête.

- **Passage dans l'avenue de la Croix du Capitaine**

Il y a eu 6 observations provenant de 4 contributeurs.

Le maître d'ouvrage a rappelé que cette option n'a pas été retenu en raison :

- De l'absence de synergie entre le grand projet d'aménagement du site de l'EAI et le tramway,
- De la nécessité de supprimer l'alignement d'arbres sur l'avenue de la Croix du Capitaine.
- De l'Impact fort de la phase travaux pour les habitants de cette avenue qui auraient dû emprunter la rue de Claret,
- D'un potentiel d'habitants et d'emplois desservis, à l'issue de l'aménagement de l'EAI, sensiblement inférieur.

Je prends acte de cette réponse à laquelle le souscris, d'autant que le programme immobilier de la ZAC EAI est bien avancé et qu'une station de la ligne 5 dénommée « EAI » y est prévue en son cœur.
Il faut considérer, comme cela été précisé que l'origine du tracé modifié est bien le débouché de la ligne de tramway sur la rue des Chasseurs à la sortie de l'EAI.

- **Ne pas emprunter le boulevard Paul Valéry**

Il y a eu 3 observations proposant de ne pas emprunter ce boulevard.

Le maître d'ouvrage rappelle qu'afin d'optimiser les potentiels desservis, et devant la forte demande, il a décidé desservir le quartier Ovalie et le stade de rugby. À partir de la station Estanove, pour éviter le boulevard Paul Valéry, il faudrait passer par la section nord de la rue du Pas de Loup et l'avenue de Vanières.
Or un tel tracé :

- Augmente de 260 mètres la longueur de la ligne,
- N'apporte pas de potentiel desservi supplémentaire,
- Présente une courbe très serrée pour passer de la rue du Pas du Loup à l'avenue de Vanières
- Emprunte la rue du Pas du Loup qui présente une largeur de moins de 12 mètres, donc une insertion très délicate, alors que la largeur du boulevard Paul Valéry est quant à elle de l'ordre de 15 mètres.

Je prends acte de cette réponse qui privilégie le passage par boulevard Paul Valéry, plus large que la rue du Pas de Loup, plus court de 260 mètres pour rejoindre le secteur d'Ovalie. C'est à juste titre que la proposition de « ne pas emprunter le boulevard Paul Valéry » n'est pas retenue.

- **Passage par la rue du Lavandin**

Cette proposition émane d'un contributeur.

Le maître d'ouvrage rappelle que depuis l'EAI, le tracé proposé longe le nord du parc Montcalm où un parking est actuellement présent, et rejoint la rue du Lavandin par une impasse proche du parc. Ce tracé nécessite des acquisitions foncières avec destruction de bâti pour relier le parc à l'impasse Fontcouverte, puis à la rue du Lavandin.

La rue du Lavandin présente une largeur de 15 à 20 mètres et s'organise actuellement avec un double sens de circulation et des places de stationnement en créneau. Elle se rétrécit ensuite et atteint à certains endroits une emprise limite de 12 mètres. Le passage du tramway changerait radicalement l'ambiance de cette rue avec des impacts sur les alignements d'arbres. Outre les arbres de haute tige, nombre d'espaces verts dans les espaces aujourd'hui privés seraient à acquérir de part et d'autre de la rue du Lavandin et dans la partie nord du parc Montcalm

Dans cette configuration, la cité Gély n'est plus du tout dans la zone d'influence du tramway et le quartier de la Chamberte est considérablement moins bien desservi. De surcroît, ce tracé n'apporte pas de potentiel desservi supplémentaire, les habitants d'Estanove étant desservis par la station Estanove.

Je partage le constat fait par le maître d'ouvrage, le passage dans cette rue aurait un impact très fort sur la propriété privée tout en réduisant le potentiel desservi.

- **Passage par l'avenue de Toulouse**

Cette proposition émane de trois contributeurs.

Le maître d'ouvrage indique que :

- Ce tronçon desservirait une zone d'influence qui recouvre largement la zone d'influence de la ligne 2.
- L'avenue de Toulouse est un axe structurant du réseau routier, que l'implantation du tramway viendrait compromettre en réduisant le nombre de voies de circulation et entrainerait un report de circulation sur des axes moins bien dimensionnés,
- Dans cette configuration, la cité Gély, Estanove, Pas de Loup et la Chamberte sortiraient de la zone d'influence du tramway.

Cette proposition n'est pas intéressante, le potentiel de desserte serait très diminué : recouvrement avec la ligne 2 et perte d'influence pour la Cité Gély, Estanove, Pas de Loup et la Chamberte, et l'impact du report de circulation vers des voies insuffisamment dimensionnées serait négatif.

- **Passage dans la rue Rouget de Lisle ou le long du Rieucoulon**

Cette proposition émane d'un contributeur.

Le maître d'ouvrage indique que :

- Cette variante par la rue Rouget de Lisle, est la plus longue de toutes les variantes. Son emprise, comprise entre 10 et 15 mètres peut parfois être limitante pour un tramway, d'autant plus qu'il y a de nombreuses sorties riveraines, ce qui impliquerait l'acquisition de nombreux terrains privés et bâtis. En outre, elle dessert de nombreuses impasses et accès riverains, ce qui risque d'une part d'avoir un fort impact foncier, d'autre part de gêner la circulation et l'accessibilité en présence du tramway. Les performances du tramway ne pourraient être garanties sur ce tracé tortueux. Lors de l'analyse multicritère, elle a été jugée la plus pénalisante sur les critères paysage, insertion urbaine, économie générale du projet et plutôt défavorable sur les critères environnement humain (circulation, acquisitions foncières) et impacts de la phase des travaux.
- Pour le passage le long du Rieucoulon, la collectivité a retenu un tracé qui s'éloigne et préserve la trame bleue du Rieucoulon. Certaines variantes étudiées longeaient le Rieucoulon, elles ont été écartées pour préserver l'environnement immédiat du ruisseau. En outre, le potentiel desservi serait très faible.

Je partage l'analyse du maître d'ouvrage. Ces deux variantes de la rue Rouget de Lisle et le long du Rieucoulon ont été rejetées à juste titre.

- **Revenir à l'ancienne variante « E »**

Cette proposition émane d'un contributeur.

Le maître d'ouvrage indique que son tracé est le plus long : 1 360 mètres de plus que le tracé de la DUP 2013 et 560 mètres que le tracé modificatif retenu. Il est très tortueux et se referme sur lui-même. La longueur supplémentaire n'apporte pas de potentiel desservi. La rue du Pas de Loup, au sud de l'avenue de Vanières est très étroite, d'importantes acquisitions foncières seraient indispensables.

Je partage l'analyse du maître d'ouvrage. C'est à juste titre que cette variante a été rejetée.

- **Éviter les petites rues derrière le stade**

Cette proposition émane d'un contributeur.

Le maître d'ouvrage indique que les rues derrière le stade (rue de Bugarel et avenue du XV de France) sont les plus larges avenues du quartier avec plus de 20 mètres de large. Elles permettent donc une insertion plutôt aisée.

Après l'esplanade du stade, la rue de Bugarel comporte deux sens de circulation disposant de places de stationnement de part et d'autre. Un large trottoir borde le nord de la voirie, il longe les abords des parkings et des terrains de sport du complexe. Cette rue longe de nouveaux immeubles situés au sud.

***Je prends acte de cette réponse* que je partage s'agissant de la rue de Bugarel et celle du XV de France.**
Toutefois, je m'interroge sur le sens qu'il convient à donner au terme « derrière le stade ».
S'il s'agissait des petites rues qui n'ont pas été retenues parmi les nombreux tracés envisagés (rue Bénézech, rue Pierre Bouyeron, …) le vœu du contributeur est exaucé puisqu'elles ont été rejetées.

Propositions non envisagées lors de la concertation

- **Les voies dites « en fourche »**

Dans cette rubrique, les 8 propositions émanent d'un même contributeur, (lequel est intervenu 15 fois pendant l'enquête), faisant varier ses propositions au gré du mûrissement de ses réflexions et des idées qu'il pouvait glaner sur le registre dématérialisé.

Dans cette rubrique, pour accélérer les déplacements, il propose une ossature quasi rectiligne (donc plus rapide, pour les usagers pressés) et des antennes pour desservir des zones excentrées par rapport à l'ossature.

Le maître d'ouvrage indique que si cette solution peut être adaptée en périphérie pour desservir plus de quartiers, elle ne l'est pas pour une zone dense. En effet, elle impose de diviser par deux (ou plus) le niveau de service sur chaque antenne, ce qui n'est pas satisfaisant, surtout aux heures creuses de la journée, compte tenu des populations desservies.
En outre, cette solution trouve très vite ses limites : lorsque la fréquentation augmente sur l'une ou l'autre branche, la fréquence reste limitée par la fréquence sur le tronc commun.
Pour fonctionner harmonieusement, les deux branches doivent être le plus possible équilibrées, en temps de parcours et en niveau de fréquentation, ce qui n'est pas garanti.

Les voies uniques, qui fonctionnent sur certaines extrémités de lignes à Montpellier, présentent un facteur limitant pour le développement du niveau de service et peuvent à terme conduire à une saturation de l'une ou l'autre des branches.

Je partage l'avis du maître d'ouvrage.
En effet, les voies dites « en fourche » ne sont pas adaptées à la desserte de zones denses comme le quartier Ovalie, en période normale, et encore moins lors de manifestations au stade de rugby.
La voie unique n'est pas adaptée en termes de flux, de cadencement pour desservir ce type de secteurs. Les lignes de ce type qui sont exploitées dans la Métropole montrent déjà leurs limites en exploitation.

Ces propositions ne peuvent pas être retenues.

Autres moyens de transport

Les propositions émanent de deux contributeurs. Il est proposé un funiculaire ou un trolleybus

Le maître d'ouvrage indique que chaque mode de transport a sa pertinence. Le tramway fonctionne depuis 2000 à Montpellier à la satisfaction de tous. La cohérence au sein de la métropole d'une part, et la continuité des services qui limitent les correspondances, d'autre part, conduisent la collectivité à poursuivre le développement du système tramway, sans exclure d'autres systèmes fonctionnant en bonne complémentarité (bus, bus à haut niveau de service à l'étude par exemple).

Le transport urbain par câble est pertinent lorsqu'il y a du dénivelé ou un ouvrage à franchir (cours d'eau, autoroute, voie ferrée), dans les autres cas, il n'est pas toujours pertinent : sa capacité est beaucoup plus faible que celle d'un tramway et le survol des habitations pose le problème de

l'acceptabilité par les habitants. L'impact sur le paysage, du fait des stations et des pylônes, peut être fort si les hauteurs de survol sont importantes, ce qui est le cas dès que la ligne passe au-dessus d'immeubles collectifs.
La sécurité incendie impose en effet de grandes distances entre les cabines et les toits des constructions, afin d'éviter qu'un incendie sur un bâtiment ne vienne créer un danger pour des cabines défilant au-dessus. Le contexte urbain ne semble ici pas adapté à un système de ce type.

Je partage la position du maître d'ouvrage sur le transport par câble. Ce moyen de transport n'est pas adapté à la topographie et à l'environnement urbain de Montpellier.

Pour le trolleybus, il n'a pas été retenu dans les années 1990 lorsque le choix de construire un réseau de tramway a été acté.

Commentaire sur l'abandon du tracé initial de la DUP de 2013 et sur le choix du nouveau tracé :

Devant les fortes oppositions apparues lors de l'enquête de 2013 sur le passage de la ligne 5 dans le parc Montcalm, et malgré la proposition de la commission d'enquête qui visait à décaler le tracé de 45 mètres vers l'ouest afin de dégager plus d'espace, la collectivité a décidé de préserver la totalité de la surface du parc pour y aménager « le poumon vert de Montpellier » sur plus de 20 hectares.
Parallèlement, elle a décidé d'annuler le projet urbain qui représentait un potentiel de 1 150logements soit 2 850 habitants, 400 emplois et 1 520 élèves au conservatoire à rayonnement régional.
Ainsi, le passage du tramway dans le parc Montcalm ne se justifiait plus, et le projet d'aménagement de l'EAI ayant été maintenu avec une desserte au sein du programme : station EAI. C'est donc le débouché de la ligne 5 dans la rue des Chasseurs qui devient le point de départ de la recherche d'un nouveau tracé.

À ce stade, 3 options se présentaient :

- ***Emprunter la rue des chasseurs vers l'avenue de Toulouse,***
- ***Traverser la rue des Chasseurs et rejoindre la rue du Lavandin par l'extrémité nord du parc Montcalm.,***
- ***Emprunter la rue des Chasseurs vers la route de Lavérune.***

Nous venons de voir ci-avant que les options « avenue de Toulouse » et « rue du Lavandin » étaient à exclure, il ne reste plus que la solution rue des Chasseurs – route de Lavérune – rue du Pas de Loup jusqu'au boulevard Paul Valéry.
Nous avons vu également que le passage dans le prolongement de la rue du Pas de Loup était à proscrire. Il ne reste plus que le passage boulevard Paul Valéry pour se diriger vers le secteur Ovalie (desserte du stade de rugby et du quartier Ovalie pour lequel une très forte demande est apparue dès le début de la concertation).

Nous arrivons, avenue de Vanières, que le tramway traversera puis longera jusqu'à la rue de Bugarel, en contournant par le sud le stade de rugby et en desservant le nord du quartier Ovalie.

Ensuite, pour rejoindre le rond-point Paul Fajon, le passage dans l'avenue du XV de France est incontournable.

La concertation et toutes les études des options ont montré que toutes les voies du Val de Croze comportaient des handicaps importants, y compris la partie nord et est de la rue Rouget de Lisle traitée ci-avant. C''est le passage dans la rue Cheng du (et la place de Chine) qui présente le meilleur parti d'aménagement pour rejoindre ensuite la partie nord-ouest de la rue Rouget de Lisle et arriver au rond-point Paul Fajon.

C'est pour moi le seul tracé acceptable au regard des caractéristiques des voies publiques qu'il doit emprunter.

d. Le projet

Dénomination des stations

Cent-quatre observations ont été émises sur la dénomination de la station « Cité Gély » sise route de Lavérune au carrefour avec la rue des Chasseurs.

Le maître d'ouvrage indique que la dénomination des stations ne constitue pas un élément d'utilité publique du projet. Le nom des stations précisé dans le dossier d'enquête publique est provisoire et uniquement indicatif.

La dénomination finale sera retenue ultérieurement à l'enquête publique et fera l'objet d'une délibération au Conseil de Métropole, Montpellier Méditerranée Métropole tiendra compte des observations et des propositions des contributeurs pour retenir le choix des noms des stations.

Je note que le maitre d'ouvrage s'engage à tenir compte des observations lors du choix définitif de la dénomination des stations.

Emplacement des stations

L'emplacement des stations a fait l'objet de 36 observations émanant de 30 contributeurs. Certains les trouvent bien positionnées, d'autres non.

Le maître d'ouvrage a rappelé globalement que :

- La position des stations est choisie en fonction des sites à desservir et en veillant à respecter une distance inter stations homogène sur l'ensemble du réseau tramway, à densité équivalente. Des contraintes géométriques peuvent également intervenir dans le positionnement fin des stations, du fait de la nécessité de disposer d'un alignement droit pour assurer une bonne liaison entre le quai et le matériel roulant à l'arrêt.
- La section Paul Fajon – EAI présente des distances inter stations cohérentes avec celles de l'ensemble de la ligne 5, ainsi qu'avec celles des autres lignes de tramway. Toutes les personnes dans le corridor de 500 m de part et d'autre du tracé sont desservies par une station à moins de 500 m.

Ensuite il a examiné les points particuliers concernant certaines stations. Il ressort que :

- La station EAI permet de desservir correctement le parc Montcalm à 370 m, lequel est aussi desservi par la station Cité Gély à 430 m.
- Pour la station Estanove, les commerçants du centre commercial éponyme demandaient qu'elle soit déplacée de 170 m devant leur devanture. Le maître d'ouvrage a rappelé que le centre commercial est situé entre les stations Cité Gély et Estanove inter distantes de seulement de 430 m et qu'il n'était pas possible d'accéder à leur demande. Par contre il s'engage à aménager le parvis afin d'offrir une meilleure visibilité de leurs commerces avec des aménagements de qualité, et afin d'en faciliter l'accès avec des cheminements cyclables et piétonniers.
- Pour la station Paul Fajon, il a précisé que le potentiel desservi était plus important rue Rouget de Lisle que route de Lavérune à l'ouest du rond-point,
- Pour la station Paul Valéry, il précise que son emplacement n'est pas remis en cause, L'aménagement de l'arrière de station intègrera, de manière cohérente et fonctionnelle, les usages pour le centre commercial Ovalie. Les espaces seront réaménagés de manière à rendre confortable l'usage pour tous, usagers du tramway, riverains et clients du centre commercial. La visibilité du centre commercial sera préservée et le stationnement sera réorganisé.
- Le stade de rugby sera desservi par les stations Paul Valéry à 200 m et Ovalie à 300 m. Cet éloignement est volontaire de manière à permettre une dilution des très importants flux sortant du stade et rejoignant le tramway.
- La station Ovalie est située au centre du mail piétons, espace public majeur du quartier, et face à l'avenue du Mondial de rugby 2007, axe principal de la ZAC. Sa situation permettra de bien desservir l'ensemble du quartier Ovalie.

Je considère que le maître d'ouvrage a bien rappelé l'objectif d'implantation des stations en alignement droit, en fonction des potentiels à desservir dans un rayon de 500 m et avec une inter distance acceptable, ni trop grande, ni trop courte.

Ainsi, toute personne étant dans le corridor de 500 m de part et d'autre de la ligne sera desservie par une station à moins de 500 m.

Sur les points particuliers soulevés, je considère que :

- ***La desserte du parc Montcalm (à 370 m de l'EAI) est correcte.***

- ***La station Estanove est bien située. Il n'est pas possible d'accéder à la demande des commerçants du centre commercial Estanove. Par contre, comme il s'y est engagé, le maître d'ouvrage devra rechercher en liaison avec eux, un aménagement du parvis de qualité offrant une meilleure lisibilité des lieux et une bonne accessibilité par tous modes de déplacement,***
- ***La station Paul Fajon est bien située dans la rue Rouget de Lisle (et non route de Lavérune),***
- ***La station Paul Valéry est bien située, Elle présente des avantages pour le centre commercial « Ovalie ». Comme il s'y est engagé, le maître d'ouvrage recherchera avec les intéressés le meilleur aménagement de l'arrière de la station,***
- ***Le stade de rugby est bien desservi par deux stations,***
- ***La station Ovalie est bien située pour desservir par le nord la ZAC Ovalie.***

La plateforme

- **Structure de la plateforme**

Quatre contributeurs se sont inquiétés des nuisances (bruit et vibrations) liées à la structure de la plateforme, notamment dans la rue des Chasseurs en raison de la proximité des bâtiments et parfois de leur construction ancienne.

Pour les vibrations ;

Le maître d'ouvrage précise que le retour d'expérience sur l'exploitation d'une infrastructure de tramway en France montre qu'il n'y a pas de risque de dommage direct aux structures et bâtiments environnants. Un phénomène peut concerner les ouvrages et provoquer une gêne : le bruit solidien. Il s'agit d'un bruit créé à la suite de la propagation des ondes vibratoires au travers d'un milieu compact lors du passage d'un tramway. Cet élément est toujours pris en compte par le maitre d'œuvre lors des études de conception de la ligne.

De nombreuses solutions anti-vibratiles ont montré leur efficacité et peuvent être disposées au niveau de la voie, notamment :
- Une dalle ASP (Antivibratile Sylomer Précontraint) : élément qui « porte » le rail et qui aura des capacités importantes d'absorption des vibrations lors du passage d'une rame (-10 dbV),
- Une dalle flottante : le dispositif consiste à venir disposer une bande de caoutchouc sous la dalle qui supportera les rails. Elle diminue la propagation des vibrations à son environnement proche (-20 dbV).

La rue des Chasseurs a été identifiée et une voie sur dalle ASP y est envisagée.

De plus, afin de dimensionner précisément la structure, une campagne d'essais de mesures vibratoires a été organisée la deuxième semaine du mois de mars 2021 à certains endroits clés. Le maître d'ouvrage s'est engagé à tenir compte des résultats.

Je prends acte de cette réponse qui précise les conditions de traitement des vibrations engendrées par le tramway. Je me félicite de l'initiative prise par le maître d'ouvrage visant à tenir compte de la campagne d'essais de mesures vibratoires du mois de mars 2021 afin de finaliser le choix des solutions anti-vibratiles.

Pour le bruit

Le maître d'ouvrage précise que les différentes modélisations du site ont permis de déterminer que :

- La grande majorité de la zone d'étude est initialement en zone d'ambiance sonore modérée. Les objectifs réglementaires de contribution sonore du projet sont donc en majorité de 63 dBA sur la période diurne et 58 dBA sur la période nocturne,
- La contribution sonore du projet est inférieure aux objectifs réglementaires sur la totalité des points de calcul, sur les périodes diurne et nocturne,
- Le projet est conforme à la réglementation relativement à la création d'une voie ferroviaire nouvelle selon l'Arrêté du 8 Novembre 1999.

La contribution globale (routes et tramway) a été calculée à l'état futur et comparée à la situation initiale. Les résultats montrent que la situation évolue globalement assez peu sur la majorité du tracé modifié entre situation actuelle et situation future, et qu'en tout état de cause l'ensemble du tracé reste en « zone d'exposition sonore modérée ».

Je prends acte de cette réponse qui atteste que l'ensemble du tracé restera en « zone d'exposition sonore modérée ».

- **Profil en travers**

Six contributeurs ont soulevé des problèmes liés au profil en travers

Dans ses réponses le maître d'ouvrage a répondu par secteur concerné :

Pour la rue de Bugarel et l'avenue du XV de France, il a précisé qu'elles seront à sens unique sur une voie pour la circulation des voitures afin de privilégier des espaces de circulation confortables pour les piétons et les cyclistes.

Pour la rue des Chasseurs : L'objectif est de limiter le trafic de transit et améliorer le confort des circulations douces, la circulation des voitures passera à sens unique, sur une seule voie.

Pour la route de Lavérune : L'aménagement sur la partie entre la rue du Pas du Loup et la rue des Chasseurs, maintient une circulation double sens pour les voitures, de part et d'autre de la voie de tramway. Cependant, la présence du tramway en position centrale, avec deux stations qui

rompent la linéarité de la voie de circulation voiture, l'organisation de passages piétons à chaque extrémité des stations, l'élargissement des pistes cyclables de part et d'autre des voies de circulation voiture, l'élargissement des trottoirs, contribueront à favoriser la place des cycles et piétons et à apaiser la circulation automobile.

La mise en place du tramway s'accompagnera d'une évolution du plan de circulation des rues aux abords de la route de Lavérune, avec la mise en place de nombreux sens uniques, qui concourront à diminuer fortement le nombre de véhicules présents sur cette voie par rapport à la situation actuelle, et donc à réduire les nuisances sonores et de pollution

Je considère que les réponses du maître d'ouvrage sont adaptées à la situation dans chaque cas. La réduction du nombre de voies de circulation automobile, les mises en sens unique, l'évolution des plans de circulation, l'organisation des déplacements doux participeront à une « circulation apaisée ».

Un contributeur a demandé une gestion des dénivelés route / parking
Le maître d'ouvrage a répondu que des levés topographiques précis sont effectués sur l'ensemble du linéaire, sur les espaces publics mais aussi sur les espaces privés afin d'implanter précisément la plateforme, en prenant en compte les différentes contraintes de seuils, accès et gestions hydrauliques. Excepté lors de contraintes techniques, la plateforme est calée au plus proche du terrain naturel.

Je prends acte de cette réponse.

- **Accès riverains et livraisons**

Les 15 observations ont été déposées par 15 contributeurs.

En premier lieu, le maître d'ouvrage a rappelé la doctrine qui s'attache à la gestion des accès, précisant notamment que tout sera mis en œuvre pour que les acquisitions, les reconstitutions riveraines se passent pour le mieux, et que les accès pendant le chantier soient possibles sans gêne excessive

En second lieu, il a répondu aux riverains de la partie haute de la rue des Chasseurs, de la route de Lavérune (centres commerciaux des Roses et d'Estanove), du quartier du Puech (centre commercial et villas du Puech) notamment s'inquiètent fortement de leurs futures conditions d'accès et des possibilités de livraisons.

Pour le cas particulier des centres commerciaux et médicaux « Estanove » et « Les Roses »
Le plan de reconstitution riveraine de la copropriété Estanove est en cours d'élaboration. La problématique des livraisons sur le parvis est prise en compte et l'aménagement permettra un accès au parvis et une sortie, depuis le parvis, des véhicules de livraison. Pour le centre médical, la réservation d'une emprise qui permettrait le stationnement des ambulances est à l'étude.

Concernant le stationnement et la livraison des commerces et centres médicaux des Roses et Estanove, il convient de souligner qu'à ce jour, les places de stationnement existantes sur voirie sont neutralisées par le stationnement de longue durée de voitures ventouses. En pratique, ces places n'offrent actuellement aucun service concret pour le stationnement de courte durée. Des solutions seront déployées concernant le stationnement. Différentes options sont à l'étude permettant d'optimiser le partage de l'espace : réglementation, abonnement, incitation à prendre les transports en commun et à utiliser les parkings relais, positionnement des places au plus près des commerces.

Les réponses du maître d'ouvrage confirment sa volonté de trouver des solutions acceptables aux questions posées notamment dans le secteur des centres commerciaux « Les roses » et « Estanove » malgré les contraintes fortes de ce secteur.

Pour le secteur des « villas du Puech », il envisage de ne pas changer le fonctionnement actuel d'accès et de sortie de la rue Ulysse Vergnes.

- **Les rames**

Le maître d'ouvrage précise, pour l'habillage des rames, qu'une consultation pour retenir un artiste sera lancée au premier semestre 2021, et que le diagramme des rames prendra en compte un meilleur accueil des UFR (usagers en fauteuils roulants) et PMR (personne à mobilité réduite) et les zones de sièges seront conçues pour un meilleur déplacement dans la rame.

Je prends acte de cette réponse

e. Les déplacements

- **La circulation automobile**

18 contributions sont favorables à la réalisation du tracé modifié et plébiscitent le tramway comme alternative à la voiture,

Je partage ce point de vue qui rejoint un des objectifs de la construction d'une ligne de tramway.

D'autres contributeurs sur ce thème de la voiture ont soulevé les problèmes de circulation pendant les travaux, et après en exploitation de la ligne, en raison des restrictions des voies de circulation automobile., ce qui occasionnera des bouchons.

Le maître d'ouvrage a rappelé les conditions de gestion des circulations en phase de travaux et à terme. Ce sont celles qui sont portées dans le dossier d'enquête.

Le secteur « Vanières – Ovalie » :

Sur les 14 contributions 8 sont positives, leurs auteurs pensent que l'arrivée de la ligne 5 va améliorer la circulation dans ce secteur.

Le maître d'ouvrage expose les aménagements prévus sur l'avenue de Vanières entre le carrefour avec la rue de Bugarel au sud et le centre commercial Ovalie au nord où débouchera le tramway circulant sur le boulevard Paul Valéry.
Dans ce secteur, la suppression de la contre-allée au nord de la rue de Bugarel vers le boulevard Paul Valéry permettra d'aménager une avenue avec un profil plus urbain et ce qui facilitera les traversées pour les piétons et les cycles. Une piste cyclable bi directionnelle est prévue le long de l'avenue de Vanières, de la rue de Bugarel et jusqu'à la rue du Pas du Loup, elle permettra d'accéder au stade, au collège Marcel Pagnol et au centre commercial Ovalie.

La création du nouveau carrefour au niveau du centre commercial Ovalie permettra d'entrer sur le boulevard Paul Valéry offrant ainsi une nouvelle fonctionnalité, les sorties depuis l'avenue de Vanières se feront vers les rues de Bugarel, Fontcouverte et Pas-du-Loup.

La création du nouveau carrefour entre la rue de Bugarel et l'avenue de Vanières apportera une fonctionnalité circulatoire améliorée par rapport à l'existant. En effet au bénéfice du passage de six voies à quatre voies (suppression de la contre-allée Paul Valery), le carrefour présentera un mouvement de moins et assurera une meilleure fluidité des circulations. Les traversées piétonnes et cycles sécurisées seront reprises pour garantir des flux modes doux lisibles et sécurisés.

Le mouvement de tourne à droite avenue de Vanières depuis la partie ouest de la rue de Bugarel demeurera possible. Les rues de Fontcouverte et des Écuyers seront accessibles directement de l'avenue de Vanières reconfigurée.

Je suis d'accord avec les dispositions proposées.

Sur cette portion de l'avenue de Vanières, de la rue Bugarel au centre commercial d'Ovalie, elles vont rendre la circulation des voitures plus « urbaine » avec le passage de six voies de circulation à quatre, et des feux tricolores à chaque extrémité. La vitesse y sera limitée, ce qui apportera une plus grande sécurité pour les autres usagers quel que soit le mode de déplacement.

Dans ces conditions, le maintien de la contre-allée souhaité pour avoir une liaison plus sûre que l'avenue de Vanières, de la rue Bugarel vers le boulevard Paul Valéry, ne se justifie pas. Son emprise reconquise offrira un excellent dimensionnement de toutes les voies réservées aux déplacements autres que la circulation automobile.

Le secteur « rue des Chasseurs - Estanove » :

Il est concerné par 7 contributions.

La mise en place du tramway s'accompagnera d'une évolution du plan de circulation des rues aux abords de la route de Lavérune, avec la mise en place de nombreux sens uniques, qui concourront à diminuer fortement le nombre de véhicules présents sur cette voie par rapport à la situation actuelle. Pour limiter le trafic de transit et améliorer le confort des circulations douces, la circulation des voitures passera, le long de la ligne de tramway, à sens unique, sur une seule voie.

L'ensemble du plan de circulation du quartier va être modifié, y compris, les sens de circulations des rues adjacentes : avenue de la Croix du Capitaine, rue de Fontcouverte, rue du Roc de Pézenas. Aucune rue ne sera enclavée.

Je considère que la réduction du nombre de voies de circulation automobile dans ce secteur et la mise en sens unique de certaines est indispensable.

- **La circulation des piétons**

Elle concerne 13 contributions.

Le maitre d'ouvrage a rappelé que la réalisation de la plateforme de tramway s'accompagnera, sur l'ensemble du tracé, de l'amélioration de l'accessibilité des piétons, notamment grâce à :

- La mise aux normes et l'élargissement des espaces (trottoirs) leur étant dédiés, à 1,40 m de large minimum hors mobilier urbain. Sauf cas particuliers (points fonciers, rétrécissements ponctuels de voiries), l'objectif est d'aménager des trottoirs de 2,00 m de largeur au minimum.
- La diminution de la vitesse de circulation aux abords de la plateforme de tramway. L'objectif à long terme est de passer l'ensemble des quartiers traversés par la cinquième ligne de tramway en zones apaisées,
- La création de nouveaux espaces publics dédiés aux piétons.

Il a rappelé les dispositions prévues pour les piétons au secteur Vanières – Ovalie, déjà évoqué plus haut dans la rubrique « circulation automobile », et a rappelé les règles qui régissent les aménagements pour le déplacement des personnes à mobilité réduite, qui sont contenues dans le dossier.

Je confirme que toutes les dispositions qui sont proposées par le maître d'ouvrage sont indispensables et de nature à sécuriser les déplacements de tous les piétons aux abords de la ligne de tramway.

- **La circulation des cyclistes**

Ce thème a recueilli 20 contributions. Une forte attente s'est manifestée sur le besoin en cheminements cyclables, mais aussi en termes de sécurité des cyclistes.

Le maître d'ouvrage a rappelé les dispositions prévues dans le dossier d'enquête à savoir que le projet prévoit la création ou le réaménagement de plusieurs pistes cyclables. Ces aménagements viendront compléter le réseau cyclable existant et pensé par la Métropole dans son SDMA (Schéma Directeur des Mobilités Actives), permettant d'accorder une plus grande place à ce mode de transport en pleine expansion dans les grandes villes de France.

Une assistance à maîtrise d'ouvrage aux références européennes, le bureau d'études Copenhagenize, a été retenue par la Métropole et sera sollicitée pour les aménagements cyclables de la ligne 5. Le projet sera régulièrement présenté et échangé avec les associations de cyclistes.

Je prends acte du principe d'aménagements cyclables le long de la ligne 5 en complément du Schéma Directeur des Mobilités Actives de la Métropole, avec l'appui du bureau d'études Copenhagenize et en collaboration avec les associations de cyclistes.

f. La sécurité routière

Les problèmes de sécurité routière se sont concentrés presque exclusivement sur le carrefour de l'avenue de Vanières avec la rue de Bugarel, et aussi l'accès au collège Marcel Pagnol

Pour le carrefour de l'avenue de Vanières et de la rue de Bugarel, le maître d'ouvrage a rappelé le dispositif d'aménagement retenu dans ce secteur et déjà évoqué au paragraphe ci-avant relatif à la circulation des voitures.

Pour ce qui concerne les accès au collège Marcel Pagnol, il a précisé que plusieurs aménagements sont prévus dans l'objectif d'améliorer et de sécuriser les accès piétons et cycles au collège :

- Une piste cyclable bi directionnelle sera aménagée rue Topaze, sur l'emprise dégagée par la suppression d'un sens de circulation.
- Depuis Ovalie, des cheminements piétons et cycles seront conservés rue du XV de France et rue de Bugarel et se poursuivront avenue de Vanières, le long du parvis du stade, jusqu'au passage piétons, sécurisé par un carrefour à feux, permettant de traverser l'avenue de Vanières et de rejoindre la piste cyclable et le trottoir le long de la rue Topaze.
- La partie de la rue Topaze entre la résidence le Véga et le centre commercial sera fermée à la circulation afin d'offrir un cheminement, sécurisé et confortable, aux piétons, entre la station et l'avenue de Vanières, et au-delà vers le collège.

Je prends acte des dispositions que le maître d'ouvrage propose pour ces deux secteurs très sensibles et qui sont liés.

g. Le stationnement

Les problèmes de stationnement se révèlent essentiellement sur les secteurs « Ovalie » et « Estanove » tant sur la voie publique que sur le domaine privé. La construction de parkings supplémentaires est demandée.

Le maître d 'ouvrage a précisé que sur les 53 contributions relatives au stationnement 29 concernent Ovalie (55%) et 22 Estanove (42%).
Il a rappelé que le développement des modes de déplacement doux, marche à pied, vélos et transport collectif renforce la nécessité du partage de l'espace public et particulièrement la réduction des emprises utilisées jusqu'à présent au bénéfice exclusif de la voiture.

La mise en place d'un tramway dans une ville a inéluctablement un effet de diminution des places de stationnement. Par ailleurs, le stationnement est également un des leviers de Montpellier Méditerranée Métropole pour inciter le particulier à changer son mode de déplacement. Néanmoins, le changement ne peut qu'être progressif et doit être accompagné.

Les solutions palliatives étudiées par Montpellier Méditerranée Métropole sont apportées en considération des objectifs de la Collectivité :

- Réduction de la circulation automobile,
- Amélioration de la qualité de l'air,
- Partage de l'espace public,
- Développement des mobilités douces.

Il a analysé la part des thématiques dans chaque secteur : stationnement des résidents, des visiteurs, pour la desserte de commerces et pour Ovalie, la desserte du stade de rugby.

Il ressort que :

- Pour Ovalie, avec 65% des observations, la problématique du conflit d'usage du stationnement entre résident et non-résident s'avère majoritaire dans ce quartier (visiteurs 31%, avec le stade 34%). Des solutions seront déployées concernant le stationnement. Différentes options sont à l'étude permettant d'optimiser le partage de l'espace : réglementation, abonnement, incitation à prendre les transports en commun pour les spectateurs du stade et à utiliser les parkings relais, création de places au plus près des commerces.

- Pour Estanove, avec 64% des observations, la problématique de desserte des commerces est majoritaire. Les places de stationnement existantes sur voirie sont neutralisées par le stationnement de longue durée de voitures ventouses. En pratique, ces places n'offrent aucun service concret pour le stationnement de courte durée. En concertation avec les commerçants, des solutions pour mettre en place du stationnement réglementé de courte durée, afin de libérer des places pour les commerces, seront étudiées.

Le stationnement pourra éventuellement être réglementé dans les rues sur le tracé de la ligne 5 et les voies adjacentes pour permettre le partage de l'espace public.
Pour la desserte des activités, des mesures spécifiques sont étudiées telles que la création de places de livraison, la création d'aires de stationnement de très courte durée au plus près des commerces

Le problème du stationnement prédomine dans les deux secteurs d'Ovalie et d''Estanove. Bien que de nature différente, dans chaque secteur, son traitement représente pour moi un point dur que le maître d'ouvrage devra traiter avec soin, d'autant que les effets de l'arrivée du tramway sur la réduction de l'utilisation de la voiture seront longs à se faire sentir. Je pense que son expérience de la construction des lignes précédentes l'aidera à traiter correctement cette thématique sensible.

h. L'intermodalité

Des inquiétudes apparaissent sur le maintien ou l'abandon de lignes de bus existantes aux alentours de la ligne 5 de tramway. Certains font des propositions de rabattement vers la ligne 5.
Des propositions sont faites pour assurer une continuité de déplacement avec les vélos.

Le maitre d'ouvrage indique que l'arrivée de la 5ème ligne de tramway va entrainer la modification du tracé de certaines lignes de bus, en particulier les lignes 6, 7, 11, 22 et la Navette, directement concernées par le tracé de la ligne 5. Un projet de restructuration de bus est présenté dans le dossier de DUP modificative.

L'objectif de la collectivité est de proposer, en accompagnement du tramway, un réseau de lignes de bus qui garantissent au moins le niveau de service actuel pour tous.

Les modifications seront optimisées, afin que l'usager ne soit pas désorienté. Elles seront communiquées le plus en amont possible de la mise en place.
Les itinéraires des bus impactés pendant la période de travaux seront étudiés pour assurer la desserte des usagers concernés.
Le site internet dédié de la 5ème ligne de tramway tiendra une page d'information, à destination des usagers des bus, où seront mises à jour, à chaque fois que nécessaire et en amont, les perturbations sur les lignes de bus. Un affichage en station sera également assuré.

Ensuite, il apporte une réponse aux points particuliers évoqués par les contributeurs.

Je prends note de ces informations.
Je souligne la volonté du maître d'ouvrage d'apporter des solutions tant pendant les travaux que lors de l'exploitation.

i. Environnement, biodiversité, Espaces verts et plantations

Le maitre d'ouvrage a rappelé que l'étude d'impact a caractérisé les enjeux écologiques faibles pour l'ensemble des groupes, excepté les insectes à enjeu nul à négligeable et les chiroptères à enjeu modéré en raison de cinq espèces protégées identifiées.

Une série de mesures de réduction a été proposée visant à réduire les principaux impacts sur la faune : le dérangement des espèces en phase travaux (bruit, présence des engins de chantier…) et la destruction des arbres (habitats des chauves-souris).
Sur ce point particulièrement, deux mesures permettent de réduire les effets sur les habitats potentiels des chauves-souris :

- *Préconisation concernant les modalités d'abattage d'arbres, gîtes temporaires potentiels à chauves-souris ;*
- *Adaptation du calendrier d'abattage d'arbres à la phénologie des espèces impactées.*

Il a précisé que le tracé retenu préserve la trame bleue du Rieucoulon
Il a également confirmé que les travaux de la ligne 5 ne touchent pas au mur de clôture de l'EAI le long de la rue des Chasseurs

Le revêtement de la plateforme sera planté dès que les conditions d'usage le permettront en tenant compte des conditions climatiques et de préservation de la ressource en eau. De ce fait il renonce à toute forme engazonnée de la plateforme sur toute la longueur de la ligne 5. Des mélanges rustiques résistants, adaptés au climat et peu consommateurs d'eau, sur des substrats adaptés non arrosés sont à l'étude.

Les travaux du tracé modificatif conduiront à l'abattage de 396 arbres, le projet prévoit d'en planter 300, ce qui représente un bilan négatif de 96 arbres, du même ordre que celui du tracé initial qui en prévoyait une centaine. Le maître d'ouvrage a détaillé par secteurs les réflexions en cours pour préserver au maximum les sujets existants et proposer de nouveaux espaces de végétation.

Je considère que le maître d'ouvrage a bien pris en compte les éléments liés au respect de la biodiversité, au respect des plantations et espaces verts en préservant au maximum les sujets existants et en proposant de nouveaux espaces de végétation.

j. Nuisances

- **Bruit**

7 contributeurs se sont inquiétés des nuisances sonores du tramway.

Pour le bruit lié au tramway, le maître d'ouvrage a rappelé les éléments contenus dans l'étude d'impact qui concluent à ce que :

- La grande majorité de la zone d'étude est initialement en zone d'ambiance sonore modérée. Les objectifs réglementaires de contribution sonore du projet sont en majorité de 63 dBA sur la période diurne et 58 dBA sur la période nocturne.
- La contribution sonore du projet est inférieure aux objectifs réglementaires sur la totalité des points de calcul, sur les périodes diurne et nocturne.
- Le projet est conforme à la réglementation relativement à la création d'une voie ferroviaire nouvelle selon l'arrêté du 8 Novembre 1999

Il a ensuite, détaillé les résultats des études au Val de Croze et sur la route de Lavérune qui font ressortir que :

- Les niveaux sonores sont inférieurs aux exigences de la réglementation de jour comme de nuit au Val de Croze,
- Le niveau acoustique sur les façades le long de la route de Lavérune sera légèrement amélioré.

Pour l'avenue de Vanières, le bruit de la circulation automobile sera diminué en raison de la réduction du nombre de voies de circulation et de la vitesse.

Je constate que les niveaux sonores du projet respectent les seuils réglementaires le long de tout le trajet modifié.

- **Éclairage nocturne**

Un contributeur a demandé une adaptation de l'éclairage rue des Chasseurs pour ne pas gêner les Chiroptères.

Le maître d'ouvrage a rappelé les dispositions prévues dans le dossier pour protéger les habitats de chiroptères pendant les travaux. Il précise les dispositions générales sur la prévention des nuisances lumineuses en général. Il ne parle pas du problème particulier soulevé pour ne pas gêner les chiroptères.

Je prends note des dispositions générales visant à traiter les nuisances lumineuses, et demande au maitre d'ouvrage de tenir compte de la présence de nombreux chiroptères.

- **Écoulement des eaux**

Huit contributions ont trait à l'écoulement des eaux dans le secteur d'Estanove et celui d'Ovalie.

Le maître d'ouvrage a rappelé le contenu du dossier d'enquête à la fois sur les nouvelles imperméabilisations, le franchissement des cours d'eau (Lantissargues, Rieucoulon) et la gestion des ruissellements.

Pour le bassin versant du Rieucoulon volume de rétention compensatoire à l'imperméabilisation est de 570 m3 et, pour celui du Lantissargues de 520 m3.

L'étude d'impact précise que les problèmes existants et connus des ruissellements urbains ont été pris en compte dès l'amont de la conception du projet, avec l'identification des zones sensibles présentes sur la zone d'étude, avec la perspective d'un objectif de non impact sur le ruissellement.

Sur les points particuliers, le maître d'ouvrage précise que :

- La plupart des observations concernent la route de Lavérune côté Estanove et la rue des Lavandins. Montpellier Méditerranée Métropole a connaissance de cette problématique et des études sont en cours dans le cadre du schéma directeur du Lantissargues. Le résultat des études sera pris en compte pour la partie des aménagements liés au tramway ligne 5.
- Concernant la rue Ulysse Vergne, les études en cours ont pour objectif de ne pas intervenir sur la butte présente entre la rue et l'avenue de Vanières.
- Le bassin du centre commercial Ovalie a été repéré et sera pris en compte dans le cadre des travaux de reconstitutions riveraines.

Je considère que le traitement des eaux est bien pris en compte.

- **Impacts pendant les travaux**

Les nuisances pendant les travaux ont été citées par 3 contributeurs.

Le maître d'ouvrage a indiqué que les nuisances de chantier étaient bien répertoriées dans le dossier et que toutes les mesures mises en place (signalisation, déviations, ...) respecteront toujours les lois, codes, règlements et décrets en vigueur. Il a ensuite rappelé les dispositions prévues.

Je prends acte des mesures destinées à éviter les nuisances de chantier ou en atténuer les effets, et à réagir en cas d'incident. Le dispositif envisagé destiné à l'information des riverains et des usagers des voies concernées par les travaux me paraît être bien adapté.

k. Valeur actualisée nette socio-économique et financement « VAN-SE ».

Deux contributions du public concernent l'analyse socio-économique et le financement des travaux.

Elles concernent :

- Les conséquences financières pour la fiscalité locale,
- Les recettes d'exploitation suite à la mise en œuvre de la gratuité des transports,
- L'amortissement du matériel roulant.

Personnellement, s'agissant d'une enquête préalable à une déclaration d'utilité publique, et dans l'obligation d'effectuer l'analyse bilancielle qui comprend un bilan coûts-avantages visant à s'assurer notamment que le coût de l'opération est supportable, j'ai demandé au maître d'ouvrage de répondre également aux questions suivantes sur le coût :

- N'est-il pas excessif par rapport à des travaux similaires ?
- Correspond-il aux besoins réels ? Le projet fait état de travaux connexes à la réalisation de la voie, touchant parfois des réaménagements d'ampleur (reprise importante de place publique, démolition de bâtiments et relogement des occupants, …). Qu'en est-il ?

Sur l'évaluation socio-économique :

Le maître d'ouvrage a repris les éléments contenus dans le dossier d'enquête (volume H).
Il ressort que :

- Le projet est rentable : la VAN –SE est positive (97 M€), le taux de rentabilité interne (5%) est supérieur au taux d'actualisation,
- Tous les acteurs du projet (État, métropole, usagers et riverains) ont des gains positifs en 2040 (variation positive des surplus),
- La rentabilité est supérieure à celle du tracé initial : la VAN-SE étant largement supérieure et le taux de rentabilité interne équivalent,
- Tous les indicateurs qualitatifs sont positifs en regard des trois axes du développement durable :
    - Effets sociaux (emploi, accessibilité, désenclavement des quartiers de la politique de la ville, desserte des grands équipements de la métropole, participation à la stratégie urbaine, développement de l'intermodalité,
    - Effets environnementaux (qualité de l'air, réduction du bruit, requalification des axes urbains et amélioration du paysage urbain),
    - Effets économiques (amélioration de l'accès à l'emploi, redistribution des dépenses publiques de transport, moindre usage de la voiture en ville).

Sur le périmètre du projet dans l'évaluation socio-économique

Le projet fait état de travaux d'aménagement connexes à la réalisation du système tramway et peuvent concerner parfois des réaménagements d'ampleur : réaménagement de places publiques, démolition de bâtiments avec relogement des occupants, etc.

Certains de ces travaux peuvent ne pas être strictement indispensables au fonctionnement du tramway, ils contribuent généralement à son succès. L'évaluation socio-économique du projet, selon les recommandations gouvernementales, doit prendre en compte la totalité du coût du projet, y compris ces opérations connexes et c'est bien ainsi qu'a été conduit le processus d'évaluation.

Sur l'incidence de la gratuité des transports sur la VAN-SE

Le maître d'ouvrage a décidé d'instaurer la gratuité des transports pour les résidents de la Métropole, mesure déjà en vigueur les weekends. L'impact sur les recettes sera de 90%.

Néanmoins l'incidence sur la VAN-SE est nulle, en effet il est fait la somme algébrique des coûts et bénéfices des acteurs économiques impliqués. Du fait de la création de la ligne 5 les recettes supplémentaires apparaissent en négatif pour les usagers (c'est une dépense) et en positif pour l'État (qui encaisse la TVA sur les recettes) et pour la Collectivité (qui perçoit la recette hors taxes).

Sur le coût du projet

Le maître d'ouvrage rappelle que le coût d'investissement de la ligne 5 s'élève à 440 M€ HT, valeur 2019. Le coût de la section modifiée entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs à 84 M€ HT, soit une augmentation de 22.5 M€ HT par rapport au tracé initial de la DUP de 2013.

Il a présenté un graphe qui situe le coût kilométrique de la ligne en dessous de ceux des lignes précédentes à Montpellier, et dans une fourchette moyenne du coût d'autres lignes de tramway en France.

Sur le financement du coût complémentaire

Le maître d'ouvrage rappelle que la part de subventions sollicitées ou obtenues représente 25% du projet. Pour financer la part restante (75%), au stade de la mise à l'enquête publique il envisageait de solliciter le taux maximal bancaire bonifié possible pour les projets de transports en commun, soit 50% du coût du projet.

Après déduction de l'emprunt, il devra mobiliser 25% du coût du projet, soit pour la section modifiée 5.625 M€

De plus, une augmentation de la participation financière de l'État au projet ligne 5, dans le cadre du Plan de Relance lié au Contrat de Relance et de Transition Énergétique (CRTE), est attendue.

Sur le financement et le périmètre du projet

Le coût d'investissement de la ligne 5 finance les espaces directement liés au tramway (aménagements de rues, places) et ne comprend pas les rénovations de bâtiments réalisés en accompagnement.

C'est le cas pour la traversée de Val de Croze, le passage du tramway nécessite la démolition des deux arches des bâtiments ACM, de part et d'autre de la place de Chine. Les études pour la réalisation de la ligne 5 incluent l'aménagement de l'ensemble de la place de Chine, sur les emprises publiques, de façade à façade.

Concomitamment aux études liées au tramway, ACM, le bailleur social des immeubles entourant la place de Chine, a lancé un concours de maîtrise d'œuvre pour la réhabilitation des trois résidences entourant la place de Chine.

Les frais d'aménagement de la place de Chine, de la démolition des arches et du traitement des pignons suite à la démolition des arches sont pris en charge par Montpellier Méditerranée Métropole.

Les frais de réhabilitation des bâtiments, dont les rez-de-chaussée, sont pris en charge par le bailleur ACM.

Sur le cas particulier de l'amortissement du matériel roulant

Le maître d'ouvrage confirme que le délai de renouvellement des rames de la ligne 5 à prendre en compte est bien fixé à 30 ans. Ce délai nécessite une révision importante à mi-parcours, comme indiqué dans l'évaluation socio-économique du dossier d'enquête publique modificative.

Concernant la commande récente pour le renouvellement des rames de la ligne 1, avec livraison en 2027, soit après 27 ans de fonctionnement des rames, il faut prendre que les rames qui sont les premiers et uniques Citadis « XO1 » mises sur le marché ont été victimes de leur succès (130 000 personnes jours) avec a subi un vieillissement plus important qu'une ligne normale.

Concernant l'évaluation socio-économique :
Je considère que le projet est rentable. En effet :

- ***Le taux de rentabilité interne est supérieur au taux d'actualisations et la VAN-SE est positive,***
- ***Tous les acteurs du projet (État, Métropole, usagers et riverains) ont des gains positifs en 2040,***

- ***Tous les indicateurs qualitatifs sont positifs en regard des trois axes du développement durable : effets sociaux, effets environnementaux, effets économiques.***

Je prends acte que la VAN-SE doit prendre en compte la totalité du coût du projet y compris les opérations connexes.
Je prends acte que la gratuité des transports est sans incidence sur la VAN-SE. Toutefois, je souligne qu'elle n'affecte pas le présent dossier s'agissant d'un élément nouveau survenu après le dépôt du dossier d'enquête, et que de plus, elle aurait affecté aussi le tracé initial.

Concernant le coût du projet :
Le coût du projet est 22.5 M€ HT de plus que le coût du tracé initial. Ce coût me paraît raisonnable et justifié par rapport à l'allongement du parcours de 800 m, et aux études supplémentaires qui ont été nécessaires pour établir le nouveau dossier, et à la volonté de réaliser des aménagements connexes de grande qualité.

Concernant le financement du coût supplémentaire du projet :
Je considère qu'en appliquant la répartition globale du financement du projet de la ligne 5 soit 25% de subventions, 50% d'emprunt, il reste 25% à financer, soit 5.625 M€ HT, montant que le budget de Montpellier Méditerranée Métropole pourra financer sans difficulté.

Concernant le financement et le contour du projet ;
Je prends note du contour de financement de la ligne de tramway avec les aménagements publics d'accompagnement et celui de la réhabilitation des bâtiments.

Concernant l'amortissement du matériel :
Je prends acte de la réponse en soulignant qu'il s'agit de remplacer des rames qui ont beaucoup été utilisées, 27 ans après leur mise en service alors que la durée amortissement prévue est de 30 ans.

l. Le foncier

Sept contributeurs ont fait part de leurs observations sur la gestion du foncier avec des attentes diverses. : emprises, rétablissement des clôtures, conditions d'accès, ….

Le maitre d'ouvrage a précisé qu'au stade de l'enquête préalable à la DUP, les documents soumis à l'enquête n'ont pas pour objet de déterminer avec précision les parcelles éventuellement soumises à expropriation, mais de permettre aux intéressés de connaître la nature et la localisation des travaux envisagés. La détermination précise des emprises nécessaires au projet donnera lieu à une enquête parcellaire.

Il a ensuite développé la procédure qu'il appliquera et a confirmé sa volonté de traiter à l'amiable.

Je prends note de la réponse qui précise la procédure mise en place pour traiter avec chaque propriétaire concerné.

m. L'enquête : son objet et le dossier

Certains contributeurs n'ont pas compris pourquoi le dossier était mis à l'enquête publique. Ils pensaient que la décision de tracé sortie de la consultation était définitive, et que c'était ce tracé qui était modifié. D'autres ont fait des observations sur le contenu du dossier.

Le maître d'ouvrage rappelé la procédure d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité publique et a cité les textes correspondants.

Il a ensuite apporté des éléments sur le contenu du dossier en réponse aux observations du public.

Je considère que le dossier était complet, des éléments demandés étaient dans le dossier ou ne relevaient pas de la précision attendue d'un dossier de DUP.

Enfin, je constate qu'il n'y a pas eu d'observation relative à la mise en compatibilité du PLU de Montpellier qui concerne les emplacements réservés à instaurer, modifier ou supprimer.

En résumé, avant de présenter mes conclusions sur les deux enquêtes, je précise les points suivants :

- **La concertation, qui s'est déroulée de novembre 2017 à février 2019, a été réalisée avec un ensemble d'acteurs à l'échelle du projet,**
- **Le déroulement de l'enquête a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et de l'arrêté du préfet de l'Hérault N° 202-I-1685 du 02 décembre 2020,**
- **Le dossier présenté à l'enquête a été déclaré complet et recevable par le Bureau Environnement de la préfecture de l'Hérault. Son contenu est conforme aux dispositions des codes de l'environnement, de l'expropriation pour cause d'utilité publique, de l'urbanisme et des transports. Il permettait au public de prendre connaissance du projet et de ses enjeux.**

- **La publicité de l'enquête publique a été réalisée bien au-delà du seul aspect réglementaire. Ainsi le public a été largement informé.**
- **Le public a pu prendre connaissance du projet, dès le jour de la parution de l'avis d'enquête dans la presse sur le site internet dédié au registre dématérialisé, puis dès l'ouverture de l'enquête, en plus, sur le support papier déposé à la mairie de Montpellier pendant la durée de l'enquête aux heures d'ouverture des bureaux au public,**
- **Le public, pendant la durée de l'enquête, a pu participer et faire des observations, avis et propositions, soit sur le registre support papier déposé à la mairie de Montpellier, siège de l'enquête, soit par courrier postal, soit sur le registre dématérialisé, soit oralement auprès de moi lors de permanences présentielles ou téléphoniques.**
- **Toutes les observations, avis et propositions ont été prises en compte et le maître d'ouvrage y a apporté une réponse.**

B. CONCLUSIONS ET AVIS RELATIFS À LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique doit prendre en compte la jurisprudence du Conseil d'État : Ville nouvelle Lille Est du 28 mai 1971, en y développant « la théorie du bilan ».

À ce titre il convient :

- D'examiner l'intérêt général de l'opération projetée qui doit être réel, précis et permanent,
- D'examiner le choix du terrain,
- De procéder à l'étude bilancielle des avantages et inconvénients de l'ensemble de l'opération :
  - Examiner les atteintes à la propriété privée, sont-elles justifiées ?
  - Examiner le coût financier réel de l'opération,
  - Examiner les inconvénients d'ordre social,
  - Examiner l'atteinte à d'autres intérêts publics :
    - Celui sur la santé publique,
    - Celui sur l'environnement en examinant les atteintes environnementales du projet.

- Examiner la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

1. Examen de l'intérêt général du projet

Le principe de structuration du réseau de transports dans la Communauté d'agglomération de Montpelier (devenue Montpellier Méditerranée Métropole) a été acté en 2000 avec pour enjeux :

- D'optimiser la couverture spatiale et la desserte du centre au profit du plus grand nombre,
- De développer le lien social en reliant les territoires en difficulté
- D'organiser, multiplier et faciliter les échanges par le maillage du réseau,
- De permettre l'évolutivité des services en combinant les itinéraires des lignes,
- D'offrir une interconnexion avec les réseaux régionaux et départementaux,
- D'optimiser l'exploitation du réseau.

La décision a été prise de réaliser un réseau de tramway de 5 lignes. Les lignes 1 à 4 ont été mises en service entre 2000 et 2016.

La ligne 5 complète et termine la couverture du territoire de l'agglomération au nord et à l'ouest

Elle a été déclarée d'utilité publique en 2013 entre Lavérune et Clapiers.

Je considère que le tracé modifié soumis à la présente enquête ne remet pas en cause le statut initial de la ligne 5, au contraire :

- Il dessert :
  - Un potentiel de population plus important de 5 450 habitants, 2 150 emplois,
  - Et désenclave les quartiers prioritaires de la politique de la ville de cité Gély, Pas de Loup, Val de Croze,
  - Un équipement majeur : le stade de rugby,
  - Le nouveau quartier Ovalie où une très forte attente s'est manifestée dès le début de la concertation
- Il a été fortement plébiscité : 160 contributeurs se sont exprimés favorablement, et uniquement 17 défavorablement, soit 90% et 10%..

Par ailleurs, comme le tracé initial, il :

- Réduit les émissions de gaz à effet de serre.
- Participe à l'amélioration de la qualité de l'air dans la Métropole sur le long terme,
- A un impact positif sur la trame paysagère car il va restructurer les rues dans lesquelles il passe,
- Apporte une attractivité économique des quartiers desservis, des emplois directs et indirects,
- Favorise les déplacements doux,
- Restructure le réseau de transports en commun.

Pour toutes ces raisons, je considère que le tracé modifié de la ligne 5 du tramway entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs à l'entrée de l'EAI, présente un intérêt général certain.

2. Examen du choix du terrain

Il s'agit ici de s'assurer que le terrain d'assiette du projet est adapté, et que sa localisation est justifiée.

Concernant le terrain d'assiette, le projet est construit sur toute sa longueur sur des voies qui font partie du domaine public de la Métropole de Montpellier.
Quant à sa localisation entre le rond-point Paul Fajon et la rue de la rue des Chasseurs, au débouché de la ligne venant du quartier EAI, elle provient d'une longue concertation qui a éliminé toutes les voies qui présentaient un gabarit insuffisant.

3. Étude bilancielle des avantages et inconvénients de l'ensemble de l'opération

Il convient d'examiner :

- Les atteintes à la propriété privée,
- Le coût réel financier de l'opération,
- Les inconvénients d'ordre social,
- Les atteintes à la santé publique,
- Les atteintes à l'environnement,
- La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants

- Examen des atteintes à la propriété privée :

Dans la détermination du choix du tracé parmi les différentes variantes étudiées, la largeur des voies empruntées a été déterminante pour assurer le passage de la ligne et réaliser les aménagements connexes sans porter une atteinte excessive aux propriétés riveraines.

Les seules acquisitions nécessaires sont celles dictées par des raisons techniques impératives liées au profil de la plateforme notamment les rayons de giration, les alignements droits des stations ou le gabarit.
Elles concernent majoritairement des espaces non bâtis. Le bâti est concerné principalement : route de Lavérune (rayon de giration au carrefour avec la rue des Chasseurs, aménagement de la station Saint Gély), et place de Chine pour dégager le gabarit en hauteur de la ligne (suppression de deux arches).

Je considère que les atteintes à la propriété privées sont justifiées et qu'elles ne sont pas excessives.

- Examen du coût financier réel de l'opération

Le coût du tracé modifié entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs s'élève à 84 M€ HT valeur 2019, celui du tracé initial à 61.5 M€ HT, soit un supplément de 22.5 M€ HT valeur 2019.
Il s'explique par le fait que sa longueur est supérieure de 800 mètres par rapport au tracé initial, que de nouvelles études ont dû être faites, et que des aménagements connexes importants sont nécessaires dans le secteur Vanières – Ovalie pour des raisons de sécurité routière, et route de Lavérune pour des raisons d'aménagement de l'espace devant les centres commerciaux Les Roses et Estanove.
Malgré cela, le coût kilométrique de la ligne 5 est en dessous de celui des lignes précédentes à Montpellier, et dans une fourchette moyenne du coût d'autres lignes de tramway en France.

En appliquant la répartition du financement du projet de la ligne 5 soit 25% de subventions, 50% d'emprunt, il reste au maître d'ouvrage à financer 25%, soit 5.625 M€ HT sur le budget de Montpellier Méditerranée Métropole.

Le coût du tracé modifié ne me paraît pas excessif.
Le financement du coût supplémentaire par rapport à celui du tracé initial pourra être assuré sans difficulté sur le budget du maître d'ouvrage.

- Examen des inconvénients d'ordre social,

L'arrivée du tramway a des effets positifs, directs, permanents et à long terme :

- Il participe à une augmentation des activités économiques locales créatrices d'emplois.
- Il procure des avantages pour les usagers du réseau et pour les résidents : gain de temps de déplacement, sécurité accrue, …
- Il améliore la desserte du territoire notamment les quartiers sensibles, les équipements et activités,
- Il participe à une restructuration du réseau de transport en commun,
- Il favorise l'intégration de modes de déplacements doux : vélo et marche à pied,
- Il offre une sécurité accrue pour le voyageur et les usagers des espaces publics,
- Il favorise le bon fonctionnement du réseau viaire tous déplacements confondus.

Le projet a un effet neutre à modéré sur l'impact de la circulation automobile avec la modification du plan de circulation existant, et la diminution de capacités de certaines voies.

Le projet a un effet négatif, direct, permanent, à long terme sur le stationnement (suppression de 178 places de stationnement)

Je considère que les effets d'ordre social du projet sont largement positifs.

À mon avis, les effets sur la suppression de places de stationnement s'estomperont au fil du temps avec le report modal de la voiture sur le tramway.

- **Examen des autres atteintes :**

L'analyse des atteintes à la santé publique et l'environnement ci-après sont issues de l'étude des pièces du volume G concernant d'étude d'impact notamment des volumes G3-Etat initial et G4-Analyse des effets sur l'environnement et mesures.

Pendant les travaux :

C'est pendant la phase de travaux que les atteintes à la santé publique et à l'environnement sont les plus grandes.

Les effets sont quasiment négatifs pour toutes les thématiques en raison d'émissions de poussières et des gaz d'échappement des engins, de nuisances olfactives, de nuisances sonores et de vibrations, de risque de pollution des eaux de surface, de dérangement de la faune, de modification du paysage, de la gêne aux activités économiques, des déviations des circulations, des restrictions des places de stationnement, et de livraisons, de la mise en place de clôtures et passerelles pour assurer la sécurité du chantier, de la production de déchets de chantier, …

Je juge satisfaisantes les principales mesures envisagées par le maître d'ouvrage en phase de travaux (*présentées dans la pièce G4-Analyse des effets sur l'environnement et mesures - § 2 Effets des travaux du projet sur l'environnement et mesures associées – pages 9 à 47),* ***elles atténueront les inconvénients temporaires, ce qui représente globalement un impact modéré.***

En période d'exploitation :

Les atteintes à la santé publique :

Le tramway génère des comportements de vie sains. Il s'accompagne d'aménagements de pistes cyclables et de cheminements piétons tout le long de l'itinéraire, ce qui incitera les habitants à des déplacements et modes de vie actifs, bons pour la santé.

Il favorise la mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle : Il améliore les conditions de déplacement et de desserte. En contribuant à une requalification urbaine du secteur, il est susceptible de favoriser la mixité sociale en attirant de nouveaux habitants et nouvelles entreprises. Il permet aussi de relier les territoires et permettre aux personnes de travailler dans d'autres secteurs.

Il apporte sécurité et tranquillité : L'insertion du tramway en site propre et les aménagements urbains du projet (pistes cyclables, cheminements piétons, aménagements paysagers et réorganisation des carrefours) contribuent à améliorer la sécurité des usagers sur l'ensemble du tracé par séparation des différents flux notamment dans les secteurs « Vanières-Ovalie » et « cité Gély – Estanove », où des problèmes de sécurité routière ont été relevés par le public
La réalisation d'espaces publics clairs et lisibles, la préservation du parc Montcalm, créent des zones de tranquillité.

Le report modal de la voiture vers le tramway participera à l'amélioration de la qualité de l'air sur le long terme avec une diminution de polluants d'origine automobile, et réduira les nuisances sonores.

Je considère que les effets du projet sur la santé publique sont largement positifs.

Les atteintes à l'environnement :

Le milieu physique :
Le milieu physique est caractérisé par un climat méditerranéen avec des évènements pluviométriques parfois importants et brusques, une topographie avec peu de dénivelé.

- Le projet est concerné par le PPRI : zone bleue le long du Lantissargues, seulement sur quelques mètres,
- Sur les bassins versants du Rieucoulon et du Lantissargues, l'imperméabilisation liée au projet sera compensée par des bassins de rétention,
- La construction d'un transport collectif électrique réduira les émissions de gaz à effet de serre.
- L'impact carbone des travaux du projet est compensé en 10 ans et 6 mois.

Je considère que les effets sur le milieu physique sont positifs.

L'environnement naturel et biologique :
L'environnement naturel et biologique présente un enjeu négligeable pour la flore, faible pour les espaces protégés naturels, les espaces naturels et les habitats.
Pour les plantations d'arbres, le projet prévoit l'abattage de 396 arbres et la replantation de 300. Un bilan négatif de 96 arbres (identique à celui du tracé initial : une centaine) qui ne change pas le bilan global de la ligne 5 qui est positif de plus de 1000 arbres.

L'enjeu est faible à modéré pour la faune : Le projet aura un effet sur les espèces nocturnes, notamment les chiroptères en raison de l'éclairage des voies. Le maître d'ouvrage a prévu deux actions spécifiques pour réduire les effets du projet sur les chauves-souris.

Je considère que l'effet du projet sur l'environnement naturel et biologique qui ressort du dossier d'enquête neutre ou négatif faible, peut être surqualifié de positif en prenant en compte la préservation d'une superficie supplémentaire du parc Montcalm.

Le paysage et le patrimoine :
Le patrimoine présente un enjeu faible, le secteur n'a pas de site classé ou inscrit, de patrimoine culturel ou archéologique Le projet n'a pas d'incidence.

Le paysage actuel est un paysage urbain sans enjeu particulier. La ligne de tramway va restructurer les rues où elle passera, d'une manière réfléchie et adaptée au milieu, lors des aménagements connexes.
Je considère que le projet est sans incidence sur le patrimoine, et qu'il a un effet positif sur le paysage.

Les risques naturels et technologiques sont qualifiés sur l'état initial par un niveau d'enjeu faible.
Je note que le projet est sans effet sur les risques naturels et technologiques

En conclusion, je considère que l'effet sur l'environnement naturel et biologique est positif.

- Examen de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants

Les procédures de DUP et de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Montpellier sont concomitantes.
De ce fait, si la DUP est prononcée, elle vaudra également mise en compatibilité de ce PLU.

Dans le secteur concerné par le projet, le règlement du PLU n'interdit pas l'aménagement de transport public, il ne doit pas être modifié.
Ce sont uniquement des emplacements réservés qui doivent être adaptées au projet.

La réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Montpellier s'est tenue le 27 novembre 2020 en préfecture de Montpellier. Les participants ont émis un avis favorable sur la mise en compatibilité du PLU de Montpellier.

Je considère que le projet est compatible avec le PLU de Montpellier.

En conséquence, l'étude bilancielle fait apparaître un bilan positif car :

- ***Les atteintes à la propriété privées sont justifiées,***
- ***Le coût du tracé modifié n'est pas excessif.***
- ***Le financement du coût supplémentaire par rapport à celui du tracé initial pourra être assuré sans difficulté par le maître d'ouvrage,***
- ***Les effets d'ordre social du projet sont positifs,***
- ***Les principales mesures envisagées par le maître d'ouvrage en phase de travaux atténueront les inconvénients temporaires, l'impact résiduel est modéré,***
- ***Les effets du projet sur la santé publique sont largement positifs,***
- ***Les effets sur l'environnement naturel et biologique sont positifs,***
- ***Le projet est compatible avec le PLU de Montpellier***

Dans ces conditions, comme le projet présente un intérêt général certain, emprunte des voies qui font partie du domaine public de la Métropole de Montpellier et que l'analyse bilancielle est positive, je pense que le tracé modifié de la ligne 5 de tramway de Montpellier entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs peut être reconnu d'utilité publique.

AVIS

concernant la déclaration d'utilité publique du tracé modifié de la ligne 5 de tramway entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs à Montpellier.

Après avoir contrôlé que :

- Le déroulement de l'enquête a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et à l'arrêté du préfet de l'Hérault,
- Le dossier présenté à l'enquête publique a été déclaré complet et recevable par le bureau environnement de la préfecture de l'Hérault,
- Le public a été largement informé de la tenue de l'enquête et a pu tout au long faire part de ses observation, avis et propositions soit sur le registre support papier déposé à la mairie de Montpellier, soit par courrier postal, soit sur le registre dématérialisé, ou bien me rencontrer lors de mes permanences en présentiel ou téléphoniques,

- Toutes les observations, avis et propositions recueillis ont été pris en compte par le maître d'ouvrage qui a apporté une réponse,
- Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage a répondu à mes attentes et à mes demandes.

Après avoir constaté que :

- La concertation préalable s'est déroulée de novembre 2017 à février 2019,
- Le projet de tracé modifié de la ligne 5 du tramway de Montpellier entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs présente un intérêt général certain,
- Son terrain d'assiette est constitué exclusivement de voies publiques de Montpellier Méditerranée Métropole,
- L'analyse bilancielle est positive,

Après avoir noté que le maître d'ouvrage s'engage à :

- Tenir compte des observations du public,
- Mettre en œuvre les mesures réductrices des effets contenues dans le dossier d'enquête.

Et, en insistant sur la forte attente de la population pour que les travaux de la ligne 5 de tramway reprenne rapidement

J'émets un :

AVIS FAVORABLE

à la demande de déclaration d'utilité publique du tracé modificatif de la ligne 5 de tramway entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs à Montpellier.

Pérols, le 23 avril 2021

Bernard Comas,
Commissaire enquêteur.

C. CONCLUSIONS ET AVIS AU TITRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MONTPELLIER

Mes conclusions générales ont été présentées au chapitre A.

Dans ce qui suit, je présenterai mes conclusions particulières concernant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Montpellier suivies de mon avis.

Le projet concerne la modification de la ligne 5 du tramway entre le rond-Point Paul Fajon et le rue des Chasseurs à l'entrée de l'EAI. Le tracé retenu emprunte la rue Rouget de Lisle, la rue Cheng du (place de Chine), l'avenue du XV de France, la rue de Bugarel, l'avenue de Vanières, le boulevard Paul Valéry, la rue du Pas de Loup, la route de Lavérune, la rue des Chasseurs. Il est long de 4 400 m et comprend six stations.

Le tracé emprunte les voies publiques. Les contraintes techniques de profil en travers et de rayon de giration obligeront parfois d'empiéter sur des propriétés privées.

Le PLU de la commune de Montpellier a été approuvé par délibération du conseil municipal du 2 mars 2005. Il a fait l'objet de plusieurs mises à jour et modifications. La version actuelle est celle de la 13ème modification du 31 janvier 2020.

Le projet se situe en quasi-totalité en zone 2U du PLU : 2U1-1fw, 2U2-1fw, 2U2-4fw, 2U4-fw et 2U1-13w ; et en zone AU du PLU : 7AU-2w. Le règlement de ces zones n'interdit pas l'aménagement de transport public.

En conséquence, il n'y a pas de modification à apporter au règlement du PLU de Montpellier.

L'analyse précise des emplacements réservés montre que :

- Certains emplacements réservés existants ont été créés spécialement pour la construction de la 5ème ligne de tramway lors de la DUP de 2013. Ils sont donc compatibles avec le projet, moyennant parfois une modification,
- La section modifiée de la ligne 5 de tramway se superpose avec des emplacements réservés dont l'objet ne porte pas sur la ligne, et ne sont dons pas compatibles avec le projet au regard de leur bénéficiaire et de leur justification.
- De nouveaux emplacements réservés sont à créer.

AVIS

concernant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Montpellier

Après avoir contrôlé que :

- Le déroulement de l'enquête a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et du code de l'urbanisme et l'arrêté du préfet de l'Hérault,
- Le dossier présenté à l'enquête publique a été déclaré complet et recevable par le bureau environnement de la préfecture de l'Hérault,
- Conformément à l'article 1153-54 du code de l'urbanisme, la réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Montpellier s'est tenue le 27 novembre 2020 en préfecture de Montpellier,
- Le public a été largement informé de la tenue de l'enquête et a pu tout au long faire part de ses observation, avis et propositions soit sur le registre support papier déposé à la mairie de Montpellier, soit par courrier postal, soit sur le registre dématérialisé, ou bien me rencontrer lors de mes permanences,
- Que les observations et propositions recueillis ont été prises en compte par le maître d'ouvrage qui a apporté une réponse à chaque contribution, mais qu'il n'y a pas eu d'observation du public sur le tableau des emplacements réservés,
- Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage a répondu à mes attentes et mes demandes.

Après avoir constaté que la concertation préalable s'est déroulée de novembre 2017 à février 2019,

Après avoir examiné la nécessité de rendre compatible la liste des emplacements réservés au bénéfice de Montpellier Méditerranée Métropole,

J'émets un :

AVIS FAVORABLE

à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Montpellier.

Pérols, le 23 avril 2021

Bernard Comas,
Commissaire enquêteur.