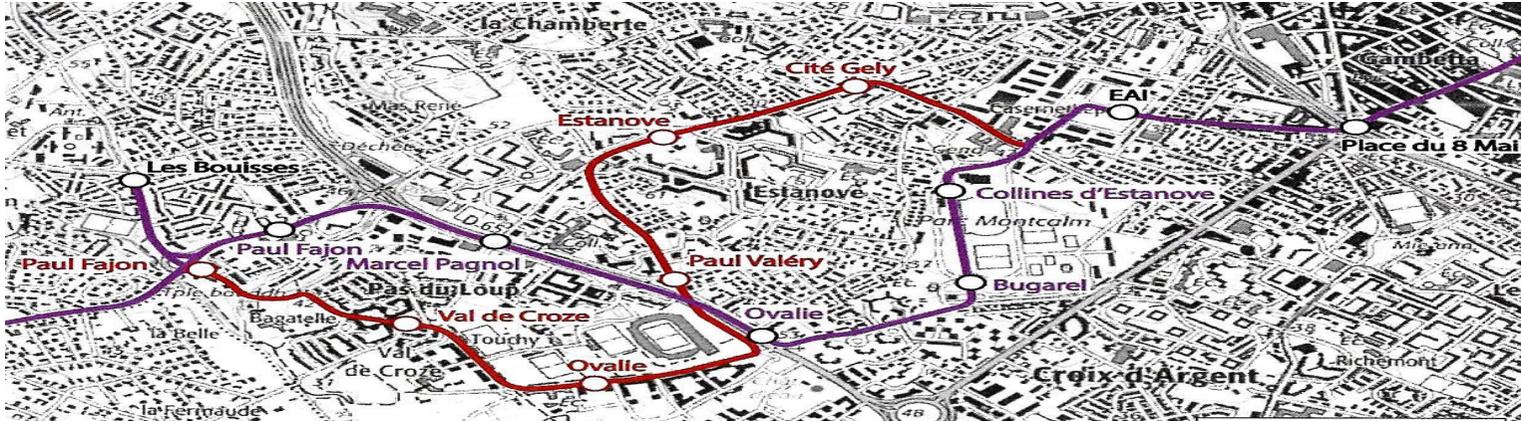


PREFECTURE DE L'HERAULT

MONTPELLIER MÉTROPOLE MÉDITERRANÉE

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

RAPPORT, CONCLUSIONS ET AVIS

Ce document a été établi selon les prescriptions de l'article R123-19 du code de l'environnement et comprend :

- I. Le rapport
- II. Les conclusions motivées et avis
- III. Les annexes au rapport.

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.

Notes préliminaires.

Le projet de construction de la ligne 5 du tramway de Montpellier a été déclaré d'utilité publique en 2013.

Devant une opposition forte au passage de la ligne à la lisière ouest du parc Montcalm, afin qu'elle ne l'emprunte pas, et en raison de l'abandon du projet urbain attenant au parc, le maître d'ouvrage a recherché un nouveau tracé entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs (entrée de l'EAI).

C'est la raison pour laquelle Montpellier Méditerranée Métropole, maître d'ouvrage, a demandé l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du tracé modificatif emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville de Montpellier.

Le présent document a pour but de présenter :

Dans une première partie, le rapport (pièce I), qui comprend :

- Des généralités
 - Le contexte du projet,
 - L'objet de l'enquête publique, Le cadre juridique de l'enquête publique,
 - La composition du dossier
 - La nature et les caractéristiques du projet,
 - La mise en compatibilité du PLU de Montpellier.
- Le déroulement de l'enquête publique,
- L'analyse des observations.

Dans une deuxième partie, les conclusions et l'avis du commissaire enquêteur (Pièce II), concernant :

- Le déroulement de l'enquête publique unique,
- Les conclusions et l'avis sur la déclaration d'utilité publique du projet,
- Les conclusions et l'avis sur la mise en compatibilité du PLU de Montpellier.

Dans une troisième partie, les annexes au rapport et aux conclusions (pièce III).

Table des matières

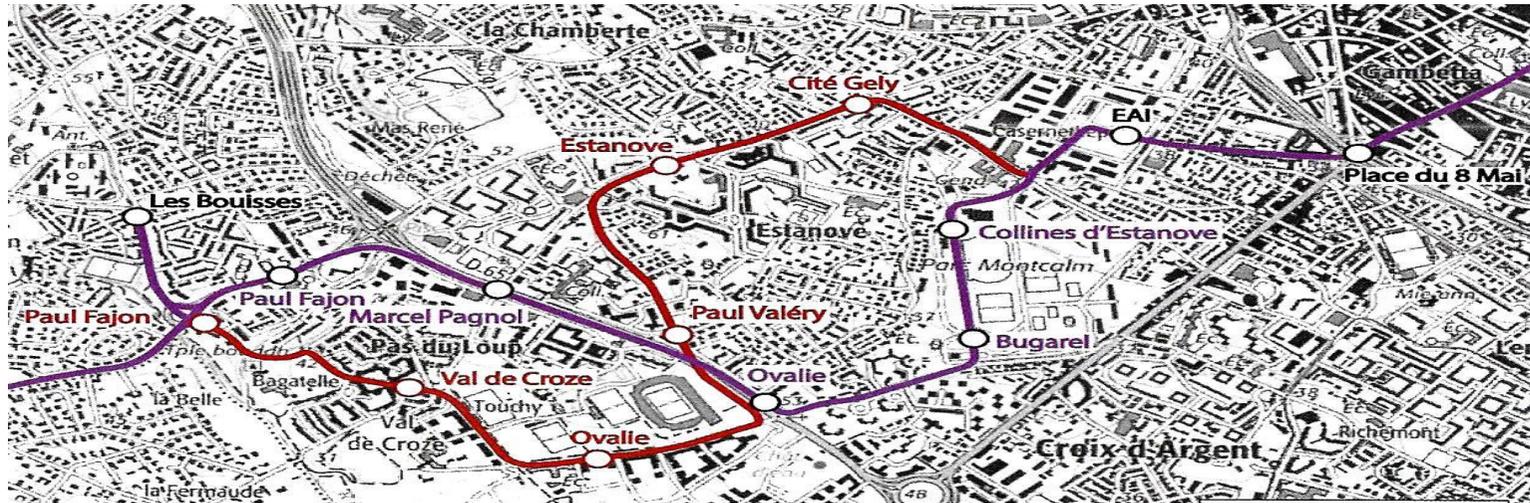
I - RAPPORT	5
A GÉNÉRALITÉS.....	6
1. Historique et contexte général.....	6
2. Maîtrise d’ouvrage du projet	7
3. Objet de l’enquête publique unique	7
4. Cadre juridique : principaux textes qui régissent l’enquête publique et les autres procédures	7
5. Composition du dossier.....	10
6. Nature et caractéristiques du projet.....	12
a. La concertation préalable au choix du tracé.....	12
b. Description du projet	18
7. Étude d’impact	28
8. Dossier relatif à la mise en compatibilité du plan local d’urbanisme de Montpellier	43
B. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L’ENQUÊTE.....	48
1. Désignation du commissaire enquêteur	48
2. Arrêté d’ouverture de l’enquête publique :.....	48
3. Préparation de l’enquête :	49
4. Information du public :.....	52
5. Exécution de l’enquête.....	54
6. Bilan quantitatif.....	55
7 Les observations du public	59
C. ANALYSE DES OBSERVATIONS.....	60
1 - AVIS DES SERVICES ET ORGANISMES CONSULTÉS	60
a. Avis de l’autorité environnementale (Ae) sur l’étude d’impact du projet.....	61

b. Avis de l'autorité environnementale (Ae) sur l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Montpellier	63
c. Avis de la MRAe sur la mise en compatibilité du PLU de Montpellier par déclaration d'utilité publique modifiée concernant la ligne 5 de tramway de Montpellier en date du 8 juin 2020.....	63
d. Procès-verbal de l'examen conjoint.....	63
2 –OBSERVATIONS DU PUBLIC ET RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	64
a - Acceptation du projet.....	67
b. Desserte des quartiers et des équipements	83
c. Opposition au projet	95
d. Variantes au tracé proposé à l'enquête :.....	107
e. Projet	125
f. Déplacements.....	147
g. Environnement, biodiversité, qualité de vie	179
h. Nuisances	188
i. Valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) et financement.....	198
J. Le foncier.....	205
k. L'enquête : son objet et le dossier	208
l. Observations hors périmètre de l'enquête et hors sujets	212
3. OBSERVATIONS LIÉES À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MONTPELLIER	223

PREFECTURE DE L'HERAULT

MONTPELLIER MÉTROPOLE MÉDITERRANÉE

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

I - RAPPORT

A GÉNÉRALITÉS

1. Historique et contexte général

Historique

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.

Ainsi depuis l'année 2000, quatre lignes ont été inaugurées : la ligne 1 en juillet 2000, la ligne 2 en décembre 2006, la ligne 3 en avril 2012 et la ligne 4, partiellement en avril 2012.

Ce réseau de tramway d'une longueur de 60 kilomètres permet de desservir 50% de la population et 57% des emplois de Montpellier Méditerranée Métropole.

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 des documents d'urbanisme 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 du nord au sud. Pour laisser le maximum de sa superficie au parc Montcalm « considéré comme le poumon vert de Montpellier », la commission d'enquête a préconisé le déplacement du tracé de la ligne 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.

De plus, conformément aux recommandations de la commission d'enquête, cette opération a débuté par le bouclage de la ligne n° 4 de la station Albert 1^{er} et la station Saint-Denis. Ce bouclage constituant le premier maillon de la ligne 5 a été inauguré le 1^{er} juillet 2016.

Le contexte général

Dans le cadre de la reconversion de l'École d'Application de l'Infanterie (EAI), la ville de Montpellier et Montpellier Méditerranée Métropole souhaitent 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 devient par conséquent incompatible avec cette ambition d'autant que l'important projet urbain qui lui était attaché a 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.

Entre novembre 2017 et février 2019, Montpellier Méditerranée Métropole a engagé une concertation qui a abouti à un tracé préférentiel empruntant à partir de l'EAI : la rue des chasseurs, la route de Lavérune, le boulevard Paul Valéry, l'avenue de Vanières, la rue de Bugarel, l'avenue du XV de France, la rue Cheng du (avec la place de Chine) et la rue Rouget de l'Isle jusqu'au rond-point Paul Fajon.

La ligne ainsi projetée desservira les quartiers EAI, Cité Gély, Estanove, La Chamberte, Paul Valéry. Elle reliera ensuite le nouvel écoquartier Ovalie avec son équipement phare : le stade de rugby et passera au cœur du quartier prioritaire Val de Croze.

Parallèlement, par délibération n° M2018-149 du 26 avril 2018, Montpellier Méditerranée Métropole a demandé la prorogation de la déclaration d'utilité publique du 28 août 2013, laquelle a été accordée par arrêté préfectoral n° 2018-I-638 du 13 juin 2018.

2. Maîtrise d'ouvrage du projet

La maîtrise d'ouvrage du projet est portée par « Montpellier Méditerranée Métropole » - 50 place de Zeus à Montpellier.

Le mandataire du maître d'ouvrage est la société Transport de l'agglomération de Montpellier (TaM) – 125 rue Léon Trotski à Montpellier.

3. Objet de l'enquête publique unique

L'enquête publique unique a pour objet :

- La déclaration d'utilité publique de la modification du tracé de la ligne 5 entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs jusqu'à l'entrée de l'EAI.
- La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Montpellier.

4. Cadre juridique : principaux textes qui régissent l'enquête publique et les autres procédures

Plusieurs codes encadrent les procédures liées aux projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement. Ces textes législatifs et réglementaires permettent d'assurer au projet un certain niveau de qualité. Ils garantissent également le respect de règles simples quant à son intégration dans le territoire, comme la consultation des habitants, la prise en compte de l'environnement

Le dossier a été établi selon les codes de l'environnement, de l'expropriation pour cause d'utilité publique, de l'urbanisme et des transports.

Code de l'environnement :

– **Partie législative :**

- Articles L.122-1 à L.122-3-3 relatifs à l'étude d'impact de projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement,
- Articles L.123-1 à L.123-2, concernant le champ d'application et l'objet de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- Articles L.123-3 à L.123-18, concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- Articles L.124-1 à L.124-8 relatif au droit d'accès à l'information relative à l'environnement,
- Article L.571-10, concernant la lutte contre le bruit des aménagements et infrastructures ferroviaires,
- Articles L.572-1 à L.572-11 concernant l'évaluation, la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement,
- Article L.125-4 et les articles L.220-1 et suivants, relatifs à la préservation de la qualité de l'air et à l'utilisation rationnelle de l'énergie.

– **Partie réglementaire :**

- Articles R.122-1 à R.122-14 relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,
- Article R.123-1 concernant le champ d'application de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- Articles R.123-2 à R.123-27, concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- Articles R.571-44 à R.571-52-1 relatifs à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres,
- Articles R.572-1 à R.572-11 relatifs à l'évaluation, la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement,
- Articles R.221-1 à R.221-12 concernant la surveillance de la qualité de l'air et les plans régionaux pour la qualité de l'air,
- Articles R.222-13 à R.223-4 concernant les plans de protection de l'atmosphère et les mesures susceptibles d'être mise en œuvre pour réduire la pollution atmosphérique.

Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

– **Partie législative :**

- Articles L.1, L.121-1 à L.121-5, dispositions générales sur la DUP,
- Articles L.110-1, L.112-1, déroulement de l'enquête publique,
- Art. L.122-1 à L.122-7, R.122-1 à R.122-8, dispositions particulières à l'utilité publique de certaines opérations.

– **Partie réglementaire :**

- Articles R.121-1 à R.121-2, dispositions générales sur la DUP,
- Articles R.112-4 à R.112-6, déroulement de l'enquête publique.

Code de l'urbanisme

– **Partie législative**

- Article L.103-2 concernant la concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées pour les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement (au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement),
- Articles L.153-54 à L153-59, concernant la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme.

– **Partie réglementaire :**

- Articles R.104-2 à 34, concernant le champ d'application de l'évaluation environnementale à l'occasion de procédures d'évolution des documents d'urbanisme,
- Articles R.153-13 et R.153-14, concernant la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique.

Code des transports,

– **Partie législative :**

- Articles L.1511-1 à L.1511-7 du code des transports, concernant le bilan économique et social des opérations.

– **Partie réglementaire :**

- 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.

Les autres textes :

D'autres textes non codifiés concernent le projet, il s'agit essentiellement :

- Du décret du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports guidés,
- Du décret d'application de la loi de la transition écologique pour la croissance verte - TECV 2016-849 du 28 juin 2016,
- De l'instruction du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports (elle remplace l'instruction cadre du 25 mars 2004 applicable pour le tracé initial),
- De l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif à la création d'une voie ferroviaire,
- De la nouvelle méthode de prévision du bruit : NMPB08 conforme à l'arrêté du 5 mars et à la norme NF S 31-133,
- Des normes NF S 31-085 (bruit de circulation) et NF S 31-010 (mesures du bruit de l'environnement).

5. Composition du dossier

Le dossier global soumis à enquête est composé :

- Du registre d'enquête,
- De l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête et de l'avis d'enquête,
- Du dossier d'enquête.

Le dossier d'enquête comprend vingt-quatre (24) volumes et deux (2) annexes répartis en cinq (5) classeurs, à savoir :

Classeur 1 :

- **Avant-propos.**
- **Préambule.**
- **Volume A : Objet de l'enquête.**
 - Objet et conditions de la présente enquête, :
 - Insertion de l'enquête dans les procédures administratives,
 - Annexes,
- **Volume B : Notice explicative.**
 - Présentation du programme de la ligne 5,
 - Présentation du projet soumis à enquête, :
 - Parti retenu – Les raisons du choix du projet, :
 - Description du projet,
 - Le trafic prévisionnel,
 - Coût d'investissement prévisionnel,
 - Calendrier de réalisation du projet,
 - Volume C : Plan de situation.
- **Volume D : Plan général des travaux.**
- **Volume E : Caractéristiques principales des ouvrages.:**
 - Objet,
 - La plateforme,

- La voie,
- Les stations,
- Les déviations de réseaux,
- Les ouvrages d'art,
- L'alimentation en énergie électrique du tramway,
- Les centres de maintenance et de remisage.
- **Volume F : Appréciation sommaire des dépenses.**

Classeur 2

- **Volume G : Étude d'impact ;**
 - Volume G0 : Résumé non technique,
 - Volume G1 : Description du projet,
 - Volume G2 : Description des aspects de l'état actuel de l'environnement.

Classeur 3

- Volume G3 : Analyse de l'état initial de l'environnement,
- Volume G4 : Analyse des effets sur l'environnement et mesures associées,
- Volume G5 : Vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs,

- Volume G6 : Solutions de substitution,
- Volume G7 : Mesures prévues (sans objet),
- Volume G8 : Suivi des mesures (sans objet),
- Volume G9 : Méthodes,
- Volume G10 : Auteurs,
- Volume G11 : Infrastructures de transport.

Classeur 4

- **Volume H : Évaluation socio-économique.**
 - Généralités,
 - Analyse stratégique,
 - Analyse des effets de l'option de projet,
 - Synthèse de l'évaluation.

- **Volume I : Mise en compatibilité du PLU de Montpellier.**

- Présentation générale de la procédure de mise en compatibilité du PLU,
- Présentation générale du projet,
- Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme.

- **Volume J : Avis des autorités administratives en charge du dossier et réponses du maître d'ouvrage.**

- **Volume K : Comparaison entre les deux tracés.**

a. Classeur 5 – Annexes au volume I- Mise en compatibilité du PLU de Montpellier.

- Planches du PLU actuel,
- Planches du PLU modifié.

Le dossier d'enquête publique a été déclaré complet et recevable par le bureau Environnement de la préfecture de l'Hérault.

J'ai contrôlé et paraphé tous les dossiers présentés à l'enquête ainsi que le registre d'enquête.

Les pièces contenaient toutes les informations nécessaires pour permettre d'identifier les enjeux de la modification de la ligne 5 de tramway entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs (entrée de l'EAI).

Tout au long de l'enquête le public a disposé d'un dossier réglementaire, suffisamment renseigné pour qu'il puisse se faire une opinion sur le projet modificatif de la ligne 5 de tramway, bien qu'il ait dû chercher les informations dans plusieurs pièces et que leur lecture demandait une certaine attention.

Il faut noter également une redondance des informations dans les différentes pièces du dossier rendue obligatoire par l'application des différents codes (code de l'environnement, code de l'urbanisme, code de l'expropriation pour la déclaration d'utilité publique, code des transports) régissant les deux enquêtes regroupées dans une enquête unique.

La prise en compte d'un tel dossier s'adresse à un public averti et motivé. Compte tenu du nombre conséquent de pages du dossier, sa lecture nécessite plusieurs jours pour prendre connaissance des enjeux liés au projet.

La mise en ligne du dossier dès le 10 décembre aura permis au public d'en prendre connaissance suffisamment tôt puisque toutes les pièces étaient également consultables et téléchargeables sur le site internet dédié hébergé par la société Micropulse.

6. Nature et caractéristiques du projet

La construction de la ligne 5 du tramway vise des objectifs multiples :

- 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,
- Inscire le tramway dans une perspective de dessertes périurbaines du territoire de Montpellier Méditerranée Métropole.

a. La concertation préalable au choix du tracé.

Elle s'est déroulée du mois d'août 2017 au mois de février 2019.

Dans un premier temps, un nouveau tracé a été recherché entre le carrefour de la route de Lavérune avec l'avenue de Vanières et la place du 8 mai 1945.

– Exposition du 6 au 27 novembre 2017

Elle présentait les différents tracés. Ont été exposés :

- Un rappel du tracé de la ligne 5 déclaré d'utilité publique en 2013,
- Un plan et, sous forme de tableau les caractéristiques de chacun des 5 scénarii présentés à la concertation,
- Un plan d'ensemble des différents scénarii.

Cette présentation a été mise en ligne sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole.

– Le registre d'observations

Durant la même période et sur le lieu, un registre à feuillets non mobiles a été mis à disposition pour recueillir les observations du public.

Ces modalités de concertation ont été portées à la connaissance du public par voie de presse sur La Gazette de Montpellier, Midi Libre et 20 minutes.

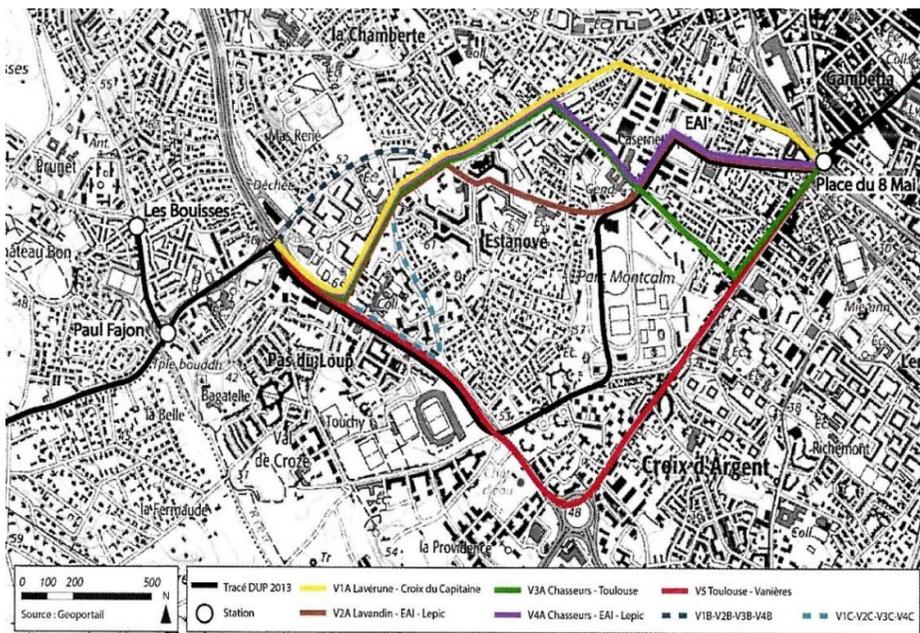
Sur ce registre mis à disposition à la Mairie de Montpellier, 24 commentaires ont été consignés. Ces commentaires ont porté essentiellement sur l'urgence à réaliser la ligne 5 du tramway, le souhait de desservir le quartier Ovalie ; et aussi sur la circulation sur les axes structurants : avenue de Toulouse, route de Lavérune et rue des Chasseurs.

– Une première réunion publique s'est tenue le 28 novembre 2017.

Cette réunion a été annoncée par voie de presse (Midi Libre, La Gazette de Montpellier, 20 minutes), sur le site internet de la Métropole et sur le numéro de novembre de MMMag tiré à 212 000 exemplaires.

Elle s'est déroulée dans la salle Pelloutier. Plus de 600 personnes y ont participé. Vingt citoyens y ont pris la parole.

Cinq variantes y ont été présentées :



Le tronçon passant par l'avenue de Toulouse et l'avenue de Vanières (rouge) est éloigné de l'EAI. Il desservirait une zone d'influence recoupant celle de la ligne 2, emprunterait l'avenue de Toulouse, axe structurant qui verrait une réduction des voies de circulation. Il a été éliminé.

Le tronçon passant par l'avenue de Toulouse, la rue des Chasseurs et la route de Lavérune (vert). L'avenue de Toulouse et la route de Lavérune sont deux voies structurantes, l'impact sur la circulation est trop fort. Il a été éliminé.

L'insertion sur la section nord de la route de Lavérune (au-delà de la rue des Chasseurs) et avenue de la Croix du Capitaine (jaune) est trop complexe. Le tronçon est éliminé.

À ce stade, les tronçons « Lavandin-EAI-Lepic » (marron) et « Chasseurs-EAI-Lepic » (violet) ont été retenus.

Après deux heures de réunion, les avis et interventions du public, « il semble que personne ne veut voir passer le tramway dans le parc Montcalm et que les scénarii préférés sont la n°2 « Rue du Lavandin - EAI - Lepic » et la n°4 « Chasseurs - EAI - Lepic », avec également la variante proposée par « Sophie » qui dessert le quartier Ovalie, soit à terme plus de 10 000 habitants.

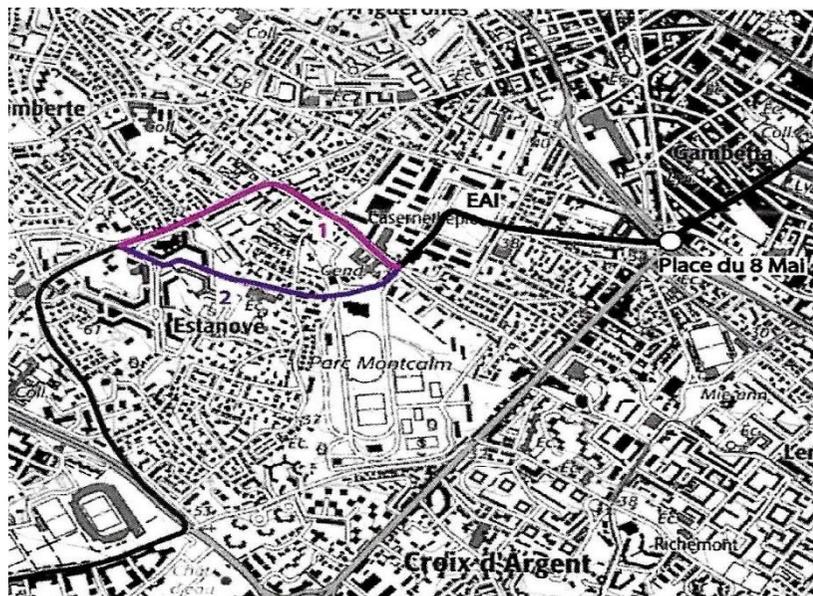
– Réunion avec les chambres consulaires

Le 7 février 2018, les chambres consulaires étaient invitées.

- La Chambre d'Agriculture ne s'est pas déplacée, et s'est excusée.
- La Chambre de Commerce et d'Industrie a fait parvenir un courrier en date du 13 avril 2018 dans lequel elle émet un avis positif aux variantes n°2 et 4 qui présentent les solutions les plus optimales de desserte,
- La Chambre des Métiers ne s'est pas prononcée.

– **La deuxième réunion publique a eu lieu le 4 avril 2018.**

Plus de 350 personnes ont assisté à cette réunion. Y ont été présentées les deux variantes issues de la première réunion publique, et la proposition desservant le quartier Ovalie.



La rue des Chasseurs comporte une voie à double sens séparée par un terre-plein central, des places de stationnement et des bandes cyclables. Elle mesure entre 15 m et 20 m de large.

La route de Lavérune a une largeur généralement comprise entre 10 et 15 mètres, et sur certaines sections, entre 15 et 20 mètres. Il agit d'un axe structurant pour la circulation routière. Des acquisitions foncières essentiellement sans impact sur des bâtiments seront nécessaires pour accueillir le tramway.

Pour emprunter la rue du Lavandin, le tracé longe le Parc Montcalm au nord. Des acquisitions foncières avec destruction de bâti seront nécessaires. La rue du Lavandin a une largeur de 15 à 20 mètres, elle est à double sens de circulation avec des places de stationnement de chaque côté. Elle borde l'école primaire Churchill et traverse une zone résidentielle, principalement des immeubles. Elle se rétrécit ensuite jusqu'à une emprise de 12 mètres.

Lors de cette réunion, dans la salle Pelloutier comble, 23 personnes ont pris la parole. Lors d'un vote 3 personnes se sont prononcées pour le tracé passant par la rue des Lavandins, 15 pour le tracé de la rue des Chasseurs, les 8 autres n'ont pas voulu faire de choix. Il en ressort que c'est le tracé « Rue des chasseurs-route de Lavérune » qui a été retenu.

Pour ce qui concerne la jonction avec le secteur Ouest, le tracé suit la rue du Pas de Loup. Cette rue a une largeur de 15 à 25 mètres. Il s'agit d'une voie à double sens encadrée par des bandes cyclables et des trottoirs. Des bâtiments résidentiels ainsi que des commerces et espaces verts bordent la rue sur cette section.

Le boulevard Paul Valéry, emprunté ensuite, a une emprise d'environ 15 mètres, réduite à 12 mètres par endroits. Il comporte une voie à double sens, une bande cyclable et un trottoir de chaque côté.

Le tracé débouche ensuite sur l'avenue de Vanières et l'emprunte jusqu'à l'angle avec la rue de Bugarel au sud du stade de rugby.

– Bilan intermédiaire de la concertation

Par délibération du Conseil de Métropole en date du jeudi 26 avril 2018 un premier bilan intermédiaire de la concertation a été réalisé et une nouvelle définition du périmètre a été définie pour poursuivre le processus de définition du tracé modificatif.

Il en ressort que :

- L'objectif de préservation du parc Montcalm a largement été approuvé par la population,
- Le passage par la rue Lepic et la traversés de l'EAI sont confirmés jusqu'à la rue des Chasseurs. Le tracé de la DUP de 2013 sur ce tronçon n'est donc pas modifié,
- Le périmètre de la concertation doit être revu et être fixé entre la rue des Chasseurs (sortie de l'EAI) et le rond-point Paul Fajon
- Les modalités et les objectifs définis par la délibération n° 14926 du 27 septembre 2017 ont été maintenues.

– Exposition du 5 au 26 juin 2018

Elle présentait les différents tracés entre le boulevard Paul Valéry et le rond-point Paul Fajon.

Cette présentation a été mise en ligne sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole

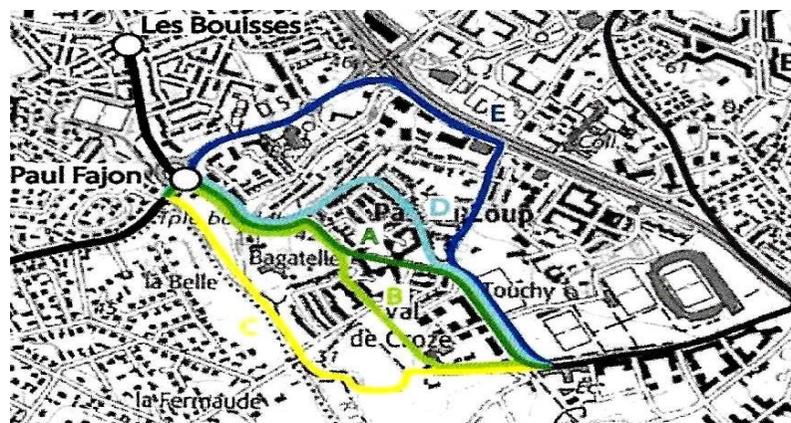
– Le registre d'observations

Durant la même période et sur le lieu, un registre à feuillets non mobiles a été mis à disposition pour recueillir les observations du public.

Ces modalités de concertation ont été portées à la connaissance du public par voie de presse sur La Gazette de Montpellier, Midi Libre et 20 minutes.

– La troisième réunion publique s'est tenue le 27 juin 2018 à l'Hôtel de Métropole.

Au cours de cette réunion, ont été examinés les tracés reliant la rue de Bugarel au rond-point Paul Fajon. Ils sont au nombre de cinq.



- Le tracé A dit « de la rue Cheng Du » (couleur vert foncé) :

De la rue de Bugarel, il emprunte l'avenue du XV de France, il traverse la place Fourier et la place de Chine sur la rue Cheng Du pour rejoindre la rue Rouget de l'Isle qui donne accès au rond-point Paul Fajon.

L'avenue du XV de France est une large rue, son emprise est supérieure à 20 mètres.

La rue Cheng Du dispose d'une emprise entre 15 et 20 mètres. Elle longe un parking au niveau de la place Fourier. Il s'agit d'une voie de desserte et d'accès à des résidences. Le tracé traverse une cour intérieure – Place de Chine -et passe notamment sous deux voûtes de bâtiments résidentiels. La rue se poursuit ensuite jusqu'à la rue Rouget de Lisle sur une voie à double sens.

La rue Rouget de Lisle a une emprise de 10 à 15 mètres. Elle est composée d'une voie à double sens. Bordée dans un premier temps par des espaces verts, elle est ensuite bordée de bâtiments résidentiels.

- Le tracé B « dit Bénézech » (couleur vert clair) :

Ce tracé continue sur la rue de Bugarel au-delà du carrefour avec l'avenue du XV de France. Elle devient étroite (entre 5 et 10 mètres d'emprise). Il s'agit d'une rue de desserte pour des bâtiments résidentiels, à peine assez large pour le croisement de deux véhicules.

La rue Pierre Bouyeron, peu large actuellement, est en cours d'élargissement pour avoir deux sens de circulation avec trottoir et stationnement. Elle sera bordée d'immeubles et de la future résidence Ivory.

La rue Bénézech est très étroite. Il s'agit d'une rue de desserte de maisons et d'immeubles résidentiels. Elle comporte une voirie à double sens de circulation. Elle rejoint la rue Cheng Du sur la place de Chine pour emprunter le tracé A vu précédemment.

- Le tracé C « dit de Rieucoulon » (couleur jaune) :

Ce tracé continue sur la rue de Bugarel jusqu'au Parc de Rieucoulon qu'il emprunte jusqu'au croisement avec la rue du Pas de Loup. Il longe le ruisseau Rieucoulon, puis traverse son affluent pour rejoindre le rond-point Paul Fajon.

- Le tracé D « dit Rouget de Lisle » (couleur bleu clair) :

Ce tracé emprunte l'avenue du XV de France (déjà citée) et la rue Rouget de Lisle qui dans la section empruntée est extrêmement étroite (entre 10 et 15 mètres). Elle est bordée par des bâtiments résidentiels et desserte de nombreuses impasses.

- Le tracé E : « dit du Pas de Loup » (couleur bleu foncé) :

C'est le seul tracé alternatif qui n'emprunte pas le boulevard Paul Valéry. À partir de l'avenue du XV de France, il emprunte l'avenue du Pas de Loup, l'avenue de Vanières, le boulevard Paul Valéry et la route de Lavérune.

Au cours de cette réunion, il est ressorti une préférence pour le tracé empruntant les rues Pierre Bouyeron et Bénézech.

– **Réunion avec les associations du 6 septembre 2018**

Les dix-neuf associations locales dont l'objet social concerne l'urbanisme, le cadre de vie, les transports ont été invitées à la salle du conseil de la Métropole. Douze ont pris part aux échanges.

Le tracé préférentiel issu des réunions précédentes n'a pas fait l'objet d'opposition. Globalement, elles ont souhaité voir le projet avancer rapidement.

– **La quatrième réunion publique s'est tenue le 6 décembre 2018**

Elle s'est tenue au stade de rugby et a réuni 400 personnes. Elle a été annoncée par voie de presse, sur le site internet de la Métropole. Des cartons d'invitation ont également été distribués dans les boîtes à lettres du périmètre concerné.

Les insertions du tracé privilégié à l'issue de la précédente réunion publique du 26 juin ont été présentées.

Le passage par les rues Bouyeron et Bénézech a fait l'objet de vives contestations du public qui a jugé les impacts du passage du tramway incompatibles avec l'usage et la largeur actuelle de ces rues notamment par des habitants de la rue Bouyeron qui n'avaient pas pu s'exprimer lors des phases préalables de concertation car occupant des immeubles neufs livrés pendant l'été 2018.

La Métropole a proposé de réaliser des études complémentaires.

– **La cinquième réunion publique s'est tenue le 20 janvier 2019**

Elle s'est déroulée à la Maison pour Tous Michel Colucci.

Trois variantes concernant les quartiers Ovalie – Val de Croze y ont été présentées, à savoir :

- Rue de Bugarel / Avenue du XV de France / passage du pas de Loup / rue Bénézech / Rue Rouget de Lisle,
- Rue de Bugarel / Avenue du XV de France / passage du pas de Loup / Avenue de Vanières / Route de Lavérune,
- Rue de Bugarel / Avenue du XV de France / Place de Chine / rue Rouget de Lisle.

Le tracé passant par la place de Chine et la rue Rouget de Lisle présentant plusieurs avantages a été plébiscité par le public. Ce tracé est au cœur du quartier prioritaire du Val de Croze.

À l'issue de cette réunion, le tracé préférentiel qui ressort des réunions publiques emprunte au départ du rond-point Paul Fajon : la rue Rouget de Lisle, la place de Chine, l'avenue du XV de France, la rue de Bugarel, l'avenue de Vanières, le boulevard Paul Valéry, la route de Lavérune et la rue des Chasseurs jusqu'à l'entrée de l'EAI.

– **La sixième réunion publique du 14 février 2019**

Elle s'est tenue dans la salle Pelloutier de l'Hôtel de la Métropole.

Ont été présentés tous les principes d'aménagement, rue par rue en précisant l'emplacement des fonctions piétons, cycles, véhicules et tramway ainsi que l'impact foncier du projet. Le public a pu demander des précisions sur les insertions montrées.

– Le bilan définitif de la concertation

Par délibération du Conseil de Métropole en date du vendredi 22 mars 2019, le bilan définitif de la concertation a été réalisé.

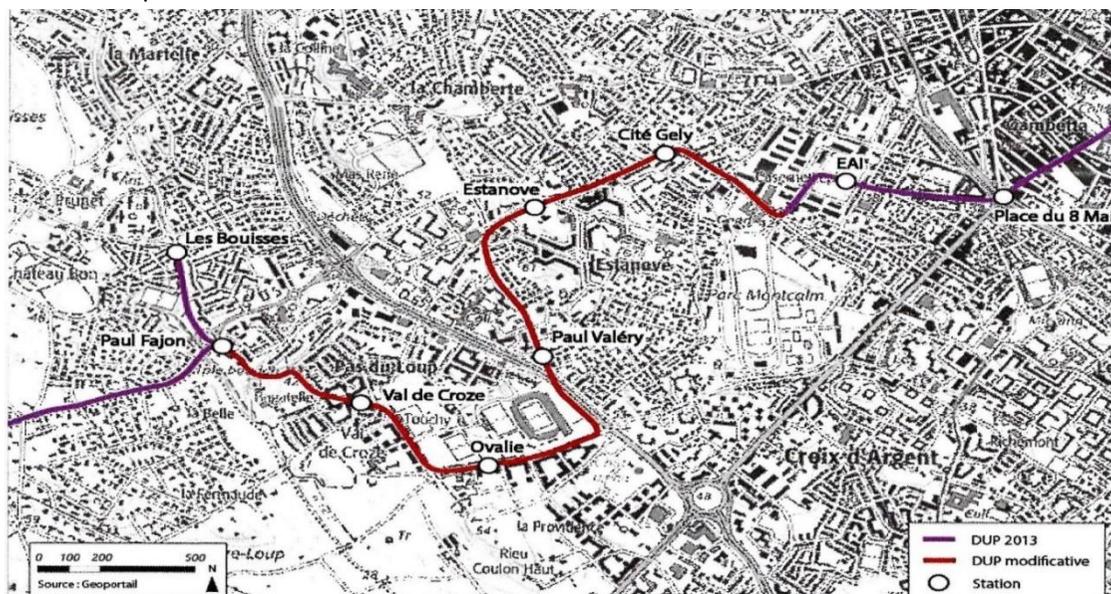
Il ressort que :

- Au titre du bilan de la première phase de la concertation (rappel) :
 - L'objectif de préservation du parc Montcalm a largement été approuvé par la population,
 - Le passage par la rue Lepic et la traversés de l'EAI sont confirmés jusqu'à la rue des Chasseurs. Le tracé de la DUP de 2013 sur ce tronçon n'est donc pas modifié,
 - Au titre du bilan de la deuxième phase de la concertation, le tracé préférentiel emprunte au départ du rond-point Paul Fajon : 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, la boulevard Paul Valéry, la route de Lavérune et la rue des chasseurs jusqu'à l'entrée de l'EAI.

b. Description du projet

– Le tracé modificatif proposé à l'enquête publique :

C'est celui qui a été retenu ci-dessus lors de la concertation.



Au départ du rond-point Paul Fajon, il 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 jusqu'à l'entrée de l'EAI.

– **Les stations :**

Sur ce secteur long de 4,4 kilomètres, six stations sont proposées :

Chacune a fait l'objet d'une étude sur la localisation, son accessibilité et les inter distances avec les stations voisines.



Station Cité Gély :

Située à 800 mètres de la station EAI, elle est implantée sur la route de Lavérune au carrefour avec la rue des Chasseurs.

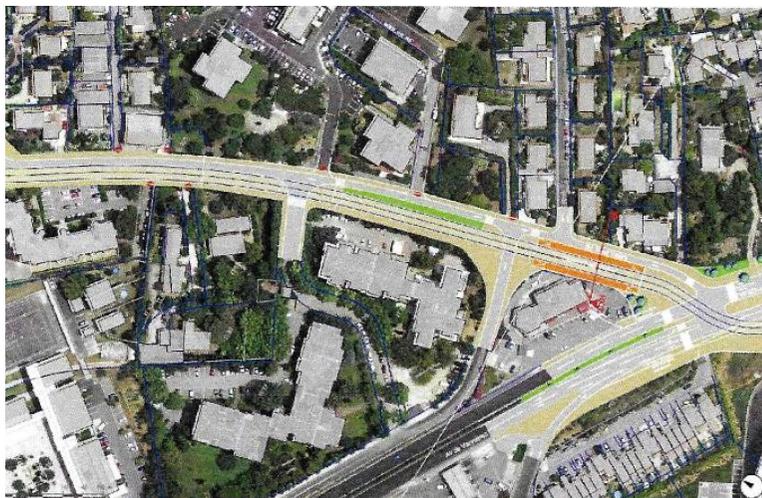
Cette disposition lui assure une meilleure lisibilité de la Cité Gély. Elle permet une desserte de la cité Gély, et aussi des quartiers de la Chamberte et d'Estanove.



Station Estanove :

Elle est située sur la rue Pas de Loup, à l'intersection avec la route de Lavérune à 480 mètres de la station Cité Gély.

Elle dessert les quartiers d'Estanove, de Paul Valéry et de la Chamberte.



Station Paul Valéry :

Située à 740 mètres de la station Estanove, elle est implantée sur le boulevard du même nom, au nord du carrefour avec l'avenue de Vanières.

Cette station permet également de desservir les quartiers d'Estanove et de Paul Valéry. L'entrée du collège Marcel Pagnol se situe à 300 mètres. Elle assure pour partie la desserte du stade de rugby d'une capacité de 15 000 places.



Station Ovalie :

Elle est située sur la rue de Bugarel à 720 mètres de la station Paul Valéry.

Elle s'intègre au centre de la ZAC Ovalie.

Elle permet de desservir également le stade de rugby par le sud.



Station Val de Croze

Elle est située au centre du quartier du même nom, rue Cheng Du, entre les places Fourier et la place de Chine.

La création de cette station s'accompagnera d'une requalification de la place de Chine et du réaménagement de la place Fourier.



Station Paul Fajon :

La station de la DUP de 2013 était positionnée sur la route de Lavérune. Compte tenu de la configuration de la nouvelle ligne, il est préférable de la situer avant la bifurcation, rue Rouget de Lisle.

Cette disposition présente un optimum fonctionnel. Elle offre une proximité avec les secteurs les plus densément habités, et est positionnée avant la bifurcation, ce qui permet de ne réaliser qu'une seule station.

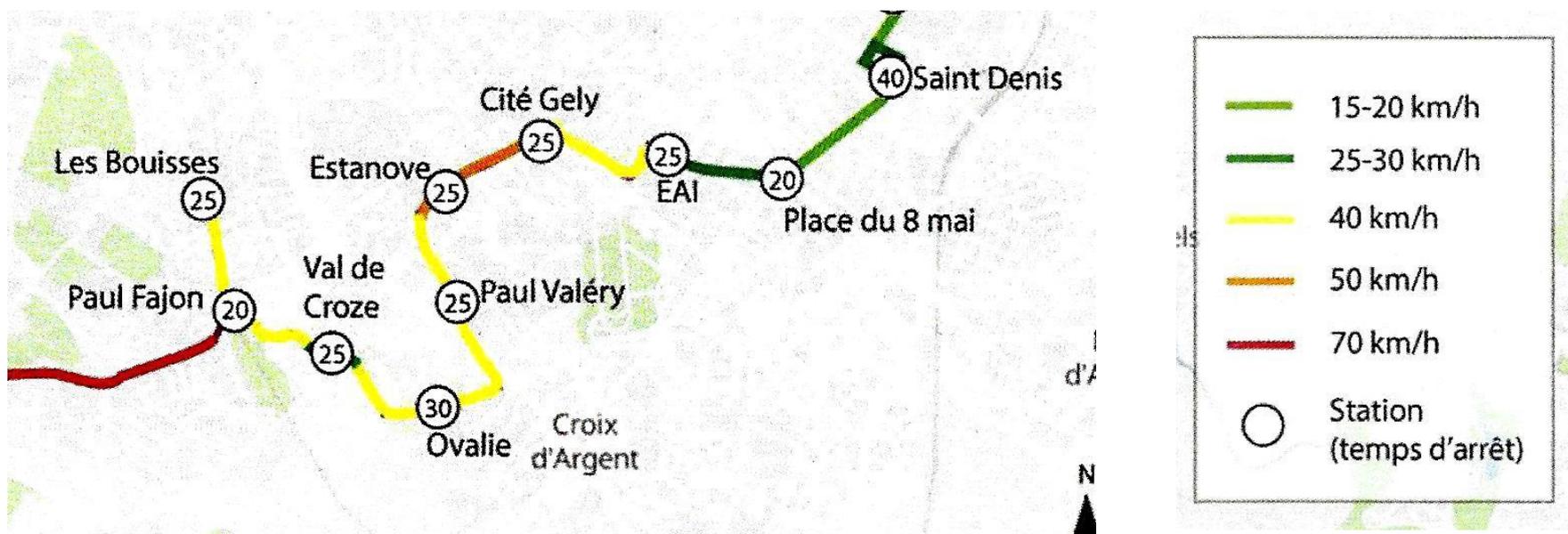
– Les caractéristiques fonctionnelles

Le tronçon modificatif est situé sur la section centrale de la ligne 5 « Paul Fajon – Girac ». Cette section centrale sera exploitée en voie double.

L'intervalle entre les rames sera de 6 minutes, et de 7 minutes 30, en heures creuses.

L'estimation des temps de parcours et des vitesses tient compte des temps de marche et des temps d'arrêt aux stations en heure de pointe du soir. Les déclivités du tracé ont une faible incidence en raison des performances des matériels. Des limitations de vitesse sont imposées en courbe pour satisfaire aux conditions de confort des usagers, et limiter notamment les nuisances sonores.

Le schéma ci-après donne les vitesses moyennes par secteur et le temps d'arrêt moyens par station :



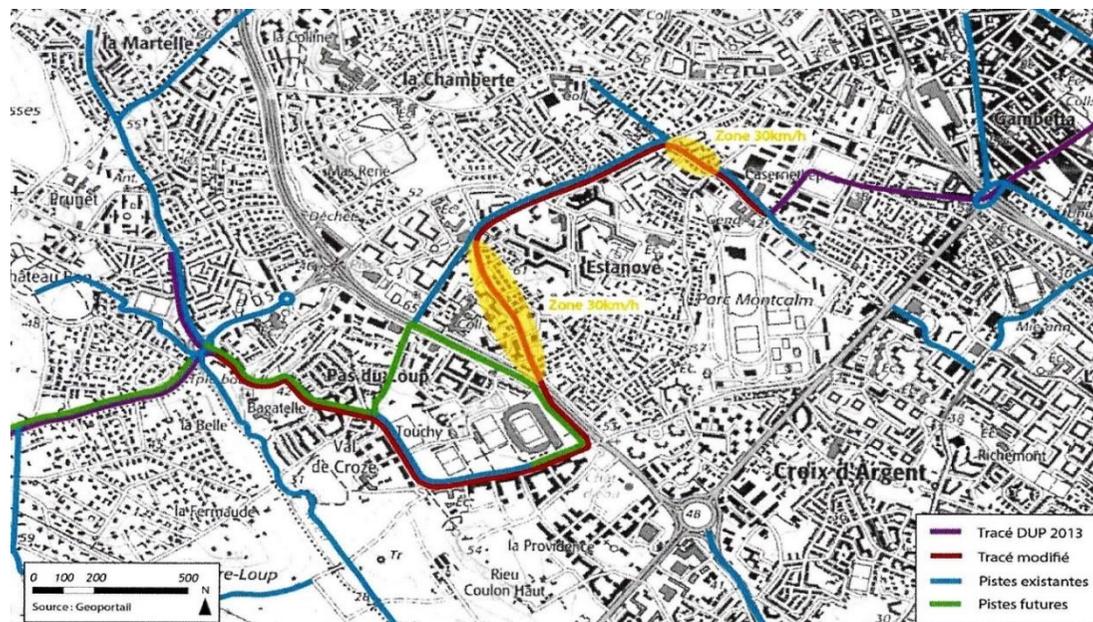
La régularité du service est un facteur important de l'attractivité du tramway. C'est la raison pour laquelle le tramway est séparé des autres circulations et qu'il lui est donné priorité aux intersections. Le secteur ne présente pas d'enjeu particulier, toutefois une réflexion devra avoir lieu pour renforcer la desserte du stade de rugby lors d'évènements sportifs.

La restructuration du réseau de bus vise à éviter les doublons bus/tramway et à organiser les complémentarités. Le tableau suivant indique les principales modifications par rapport au réseau actuel.

Lignes	Principales modifications
Lignes urbaines	
L6 : Ovalie - Euromédecine	Terminus de la ligne à Ovalie au lieu de Pas de Loup
L7 : Hôtel du Département / La Martelle / Les Bouisses	Correspondance optimisée avec la ligne 5 à la station des Bouisses
L11 : gare Saint-Roch - Tournezy	Desserte du secteur Est uniquement, le secteur Ouest est desservi par la ligne 5
La Ronde : Place de France – Saint Cléophas	Desserte par l’avenue de Vanières en remplacement des Bouisses, desservies par la ligne 5
L17 : Lavandin - Sabines	Ligne remplacée par la desserte de la ligne 5
Lignes suburbaines	
L38 : Lavérune – Cournonsec Les Clavoux	Desserte du secteur sud-ouest, la section nord-est de la ligne est remplacée par la ligne 5

Le même principe de connexion est envisagé avec les lignes du réseau départemental en liaison avec Hérault transport, autorité organisatrice de la mobilité interurbaine et scolaire. Afin d’éviter une surcharge du tramway et pour offrir un meilleur service aux voyageurs, les transports scolaires pourront être prolongés jusqu’aux établissements, aux heures de pointe.

- Le projet favorisera l’intégration des modes de déplacements doux.



L’aménagement de la ligne de tramway s’accompagnera de la création de bandes et pistes cyclables sur toute la longueur.

Lorsque la création de pistes n’est pas possible dans l’emprise disponible, des compensations seront recherchées. C’est le cas sur le boulevard Paul Valéry, et sur la rue des Chasseurs entre la rue de Fontcouverte et la route de Lavérune où des « zones 30 » seront mises en place.

La piste cyclable sur la rue du Pas de Loup et celle sur contre-allée de l’avenue de Vanières permettront un lien inter quartier et compenseront la difficulté qu’il y aurait à maintenir une piste sur le boulevard Paul Valéry.

Des trottoirs confortables sont prévus tout le long de l'infrastructure. L'accès aux stations sera particulièrement soigné pour garantir l'accessibilité de tous au tramway. Certains espaces publics seront conçus spécialement à l'intention des piétons. Les aménagements respecteront les prescriptions relatives à la mise en accessibilité du réseau de transport public pour les personnes à mobilité réduite. Les quais des stations sont au même niveau que le plancher des rames de tramway. Dans le cas d'une topographie défavorable des lieux, au moins une rampe d'accès au quai aura une pente inférieure à 5%.

- **Au titre de l'impact sur la circulation automobile :**

La principale problématique de trafic se situe sur l'avenue de Vanières, s'agissant d'une voirie présentant des enjeux importants pour la circulation routière. Toutefois, le tracé n'empiétant pas sur les voies existantes, il les traverse seulement au niveau du carrefour avec le boulevard Paul Valéry, on peut considérer que le projet n'impacte pas la capacité routière sur cette avenue.

– **Les caractéristiques matérielles :**

- **La plateforme**

Les principales caractéristiques de la plateforme sont mentionnées ci-après :

Caractéristiques	Valeurs	Caractéristiques	Valeurs
Gabarit limite d'obstacle en alignement droit et poteaux latéraux sur une voie double	6.40 m	Rayon minimum	50 m
Hauteur du tramway	3.30 m env.	Rayon minimum absolu	20 m
Hauteur minimale des fils de contact	3.60 m	Pente maximale	7%
Longueur du tramway	43 m env.	Écartement des rails	1.435 m

Les plateformes de tramway peuvent être du type ballast (lit de pierres concassées) ou de type béton.

- **La voie :**

La voie doit s'intégrer dans l'environnement et permettre la création de paysages urbains de qualité. Elle doit aussi s'adapter aux exigences du matériel roulant.

Le choix du type de pose de voie dépend des contraintes environnementales :

- La pose classique est utilisée quand la voie est éloignée de plus de 12 m des façades. Les rails sont liés aux traverses par des attaches ; les traverses sont calées dans la dalle béton.
- La pose Antivibratile Sylomer Précontraint (ASP) est utilisée lorsque la voie est éloignée de 7 à 12 mètres des façades. Elle permet de diminuer la transmission des vibrations de l'ordre de – 10 décibels (dB).
- La pose sur dalle flottante est utilisée lorsque la voie est à moins de 7 mètres des façades. L'affaiblissement vibratoire est dans ce cas de – 20 dB.

Le choix du rail est important car il doit permettre d'obtenir un contact optimum entre les roues et le rail pour limiter les usures. L'entourage du rail comprend des matériaux isolants pour éviter les courants vagabonds. Des traitements anti-usure et anti-crissement sont prévus par rechargement pour les voies en courbe dont le rayon est inférieur ou égal à 80 mètres.

- Le matériel roulant :

Les rames utilisées seront compatibles avec celles circulant sur les lignes existantes.

Les caractéristiques principales sont les suivantes : longueur 43 mètres, largeur 2.65 mètres, hauteur 3.30 mètres, capacité 300 personnes environ.

- L'alimentation en énergie électrique

Le réseau du tramway est alimenté en énergie électrique à partir du réseau haute tension alternatif triphasé.

Les sous-stations sont alimentées individuellement par le réseau haute tension du distributeur local. Cette énergie y est transformée en énergie de traction en courant continu de 750 volts distribué par la ligne aérienne de contact (LAC) pour le positif et le rail de roulement pour le retour du courant.

- Les sous-stations :

Deux sous-stations sont prévues sur le tracé modifié, la première en limite de secteur au rond-point Paul Fajon, et la seconde, au niveau du stade de rugby.

- Les impacts sur la voirie

Plusieurs raisons imposent le dévoiement des réseaux présents sous l'emprise du projet de tramway notamment celle d'un nécessaire fonctionnement continu du réseau de transport qui ne doit pas être perturbé par des interventions sur les réseaux souterrains

Selon les conclusions des études géotechniques concernant l'état et les caractéristiques mécaniques des voiries actuelles, la voirie sera reconstruite, reprofilée ou renforcée.

Les cheminements piétons respecteront les dispositions du décret relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Les pistes cyclables, unidirectionnelles ou bidirectionnelles, sont aménagées sur les trottoirs, séparées des cheminements piétons par un marquage spécifique.

Dans le cas de bandes cyclables le cycliste circulera sur une sur largeur de la chaussée séparée de la circulation par une marque de 5 cm de largeur.

- Les équipements d'exploitation :

Les équipements d'exploitation permettent d'optimiser le service rendu à l'utilisateur, de garantir la sécurité des usagers, des tiers et des personnels d'exploitation, de disposer d'une parfaite connaissance du fonctionnement du réseau et de donner à l'exploitant les moyens nécessaires pour assurer une gestion efficace du réseau.

- Les éléments d'aménagement

La plateforme sera en position centrale sur la route de Lavérune et en position latérale sur toutes les autres voies. Dans la traversée de la place de Chine et de la place Fourier la plateforme traversera un espace piétonnier.

La conception des stations sera cohérente sur toute la ligne, leur habillage dépendra du design retenu pour le matériel roulant.

Le tronçon traverse de nombreux espaces minéralisés ce qui implique l'aménagement d'espaces verts avec des essences qui sont de type méditerranéen.

Les revêtements et matériaux sont choisis en fonction de la fonction de la ligne : pour la traversée des carrefours, le matériau généralement employé sera le béton ; dans les sections courantes en insertion centrale, le revêtement sera majoritairement végétal.

- La lumière :

Le parcours emprunté par le projet traverse des zones urbanisées qui sont éclairées par des tonalités chaudes à blanches orangées. Ces tonalités seront conservées.

L'éclairage des circuits piétonniers qui bordent le parcours aura une tonalité de lumière voisine mais légèrement plus blanche (lampes fluorescentes ou lampes à vapeur de mercure).

L'éclairage des carrefours fera l'objet d'une attention particulière visant à une bonne lisibilité de la distribution spatiale.

L'éclairage des stations permettra leur repérage lointain en utilisant une lumière blanche chaude,

- Le trafic prévisionnel

L'estimation de la fréquentation est basée sur le modèle EMME2 utilisé pour la prévision du trafic du tracé de la DUP de 2013.

La prévision est présentée sur l'ensemble du réseau, puis sur toute la ligne 5.

L'estimation de la demande de déplacements ¹a été évaluée à trois horizons :

- La situation de base2017, qui correspond à la situation actuelle (dernière année connue), et à la première année d'exploitation complète avec le bouclage de la ligne 4 en 2016,
- La situation de référence 2027, dite au fil de l'eau, sans la ligne 5 et sans la restructuration du réseau bus associée,
- La situation projet 2027, avec le projet de la ligne 5 modifiée et la restructuration du réseau bus associée.

La demande journalière de déplacements sur le réseau TaM devrait croître de 1% environ par an entre 2017 et l'horizon 2027 dans le scénario de référence, soit une évolution cumulée de 10,4% sur 10 ans. Il est prévu une augmentation de 65 700 déplacements quotidiens sur le réseau TaM.

Entre 2015 et 2017, années qui encadrent la mise en service du bouclage de la ligne 4, la croissance cumulée sur 2 ans a été de 15,3% sous le double effet de l'amélioration de l'offre de service et de l'évolution socio-démographique de la Métropole. L'effet net du projet de la ligne 5 est estimé à horizon constant, à 15.1%.

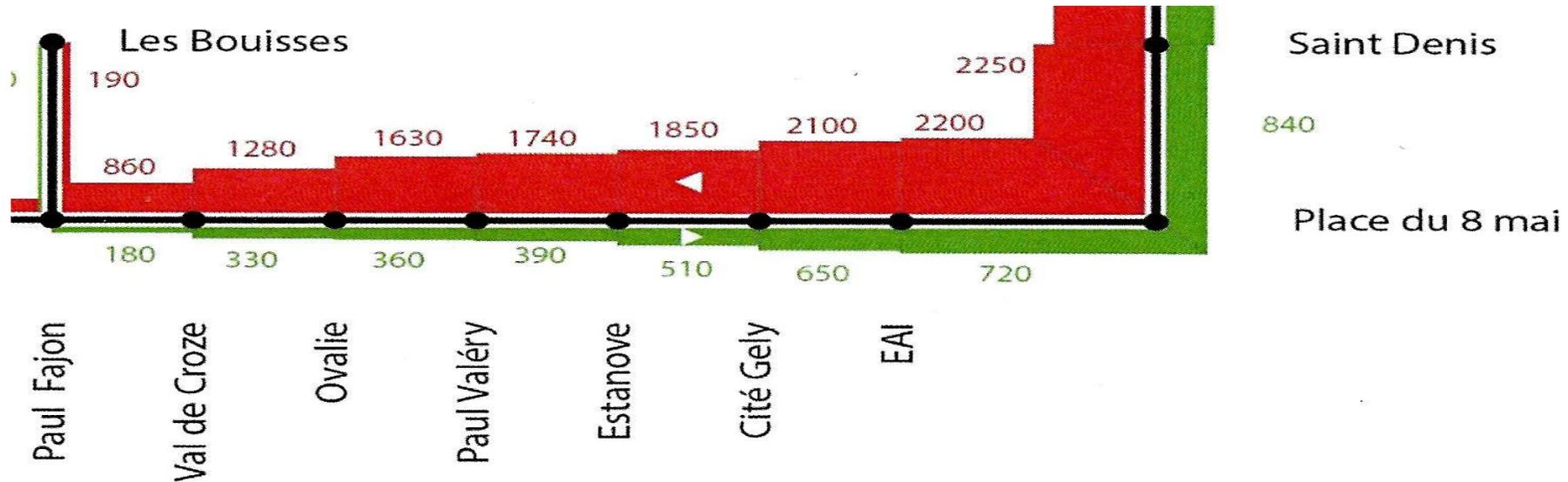
La fréquentation quotidienne sur la ligne 5 est estimée à 66 000 déplacements dans le scénario projet à l'horizon 2027²

¹ Classeur 1 volume B notice explicative - tableau page 96

² Classeur 1 volume B notice explicative - tableau page 97

Quotidiennement, sur la section modifiée, les fréquentations estimées sont : Paul Fajon : 1 300 montées, Val de Croze : 2 000 montées, Ovalie : 3 000 montées, Paul Valéry ; 1 800 montées, Estanove : 2 200 montées, Cité Gély : 1 800 montées et EAI : 1 900 montées.

Le diagramme de charge à l'heure de pointe du soir donne les valeurs ci-après :



– Le coût d'investissement prévisionnel

Sauf mention explicite contraire, tous les montants affichés sont exprimés en euros hors taxes valeur 2019.

L'estimation du projet déclaré d'utilité publique en 2013 s'établissait à 350 M€ en valeur 2009, ce qui correspond à 417.5 M€.

La répartition du montant d'investissement des travaux par grand poste pour la section modifiée s'élève à 84.340 M€³, ce qui porte à 440 M€ le coût total de la ligne 5 entre Lavérune et Clapiers⁴

³ Classeur 1 volume B Notice explicative page 102 – Classeur 1 volume F Appréciation sommaire des dépenses page 3

⁴ Classeur 1 volume B Notice explicative page 104 - Classeur 1 volume F Appréciation sommaire des dépenses page 5

7. Étude d'impact

– État initial du site et de son environnement

- Le milieu physique :

Le contexte climatique et la qualité de l'air

La qualité de l'air est considérée comme étant globalement satisfaisante excepté à proximité des voiries très fréquentées (non-respect des objectifs de qualité pour le dioxyde d'azote et le benzène).

Contexte topographique et géologiques

La situation géologique est identique à celle du tracé initial : une nappe principale de faible profondeur, des écoulements orientés nord-ouest / sud-est, une masse d'eau de surface.

Hydrologie

La zone du projet est traversée par deux cours d'eau : le Lantissargues et le Rieucoulon et les zones de PPRI correspondantes.

La qualité des eaux est moyenne pour l'état écologique et très bonne pour l'état chimique.

- Environnement naturel et biologique :

La zone de projet se situe dans un milieu majoritairement urbain. Les enjeux d'environnement naturel se situent principalement aux abords du Rieucoulon.

La zone d'étude est très anthropisée, aucun site naturel et zone d'inventaires n'y sont recensés. Les enjeux en termes d'habitats naturels y sont donc nuls.

Les enjeux faunistiques sont localisés principalement le long du Rieucoulon avec un enjeu modéré pour les chiroptères

- Paysage et patrimoine

Il n'y a pas de site classé ou inscrit, de monument historique à proximité du tracé modificatif.

Le tracé modificatif ne traverse pas de sites patrimoniaux remarquables ni de sites de patrimoine archéologique identifiés

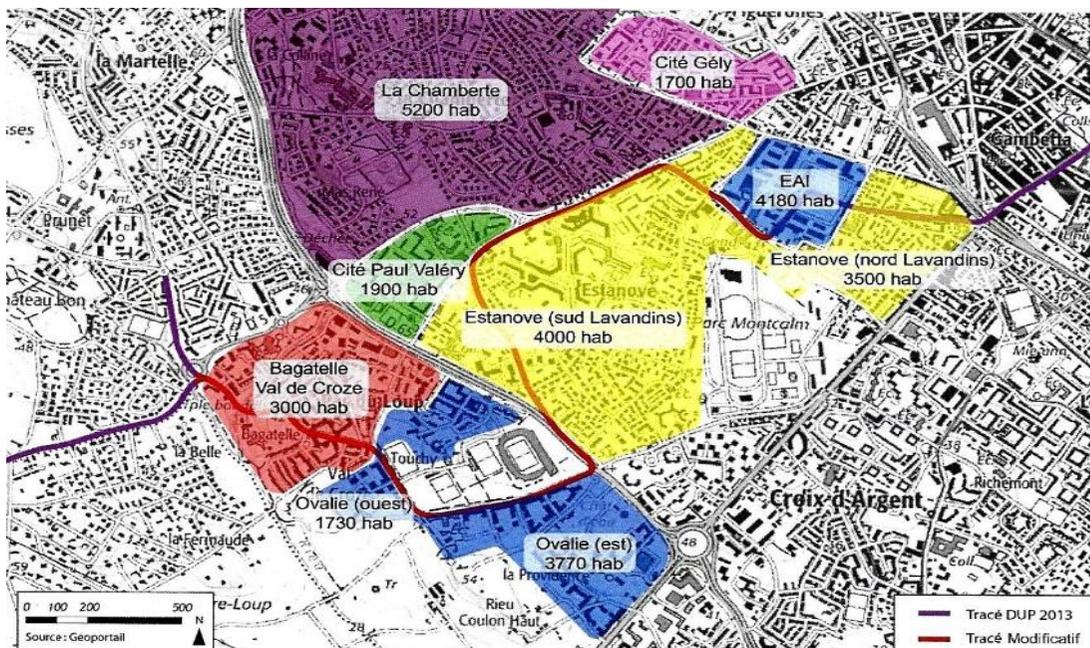
- Risques naturels et technologiques :

Le principal risque naturel est le risque inondation (par débordement de cours d'eau et pluvial).

Les risques technologiques de transport de matières dangereuses et la présence d'ICPE présentent des enjeux faibles.

- Environnement humain :

Démographie et économie

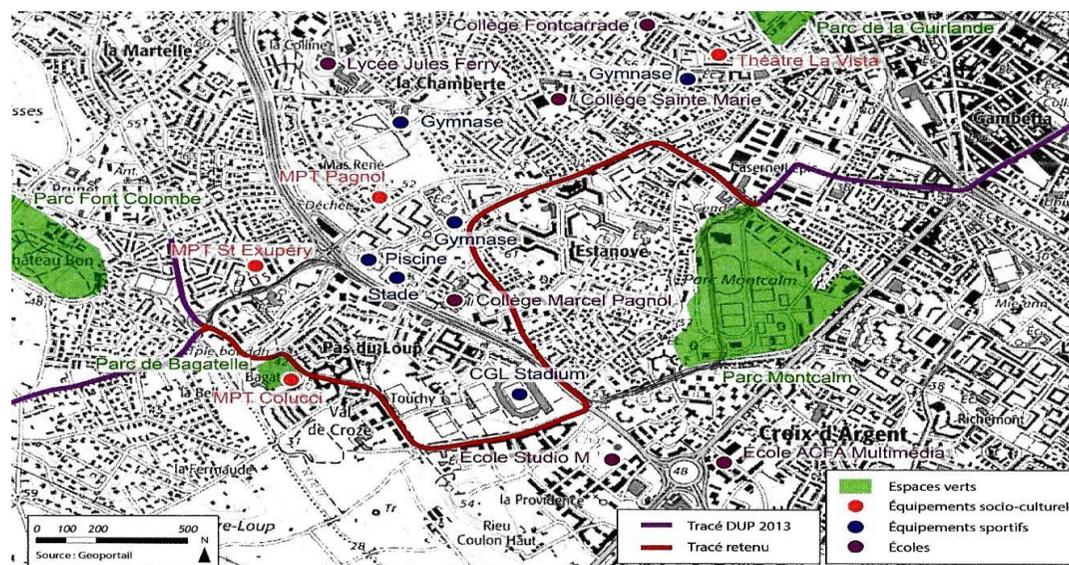


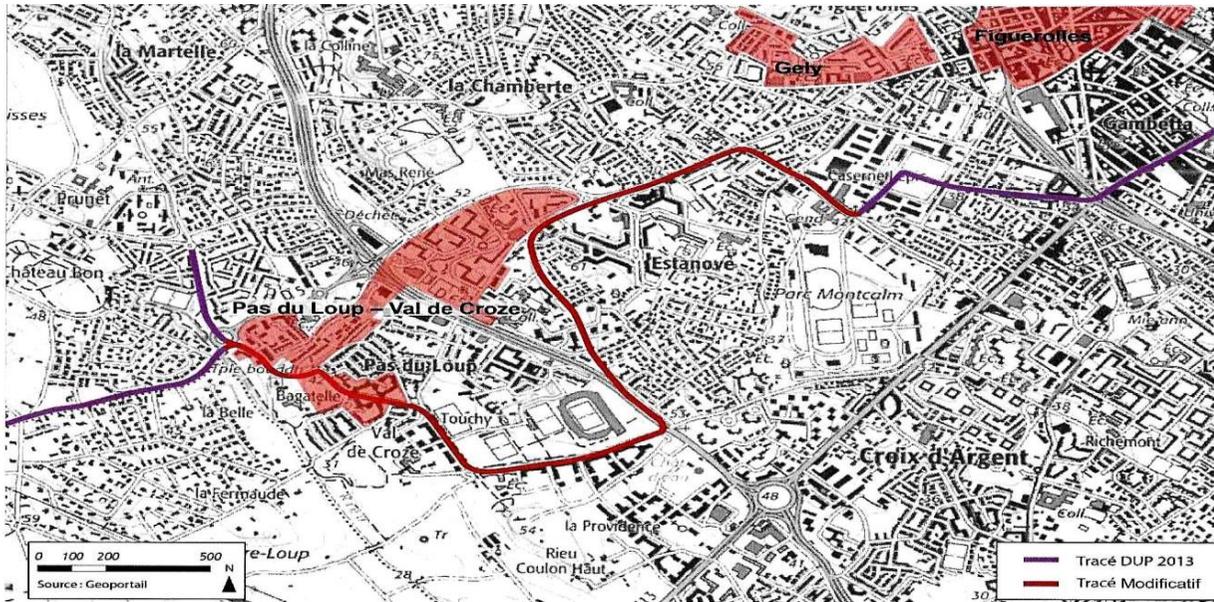
Le rythme de croissance de la population de la Métropole est rapide. Entre 2010 et 2015, la population s'est accrue de 40000 personnes soit 8000 habitants par an.

Cette croissance est notable dans le secteur d'étude concerné tel que le souligne la carte ci-contre (volume G0 page 22) qui concerne la population à l'horizon 2030.

La carte ci-contre (volume G0 page 23) situe les plus grands équipements dans le corridor, à savoir :

- Trois collèges,
- Un lycée professionnel,
- Deux écoles d'enseignement supérieur privé,
- De nombreux équipements sportifs et socio-culturels dont le stade de rugby,
- Le parc Montcalm.





La carte ci-contre (volume G0 page 24) situe les trois quartiers prioritaires proches du projet, sur les douze que compte de Montpellier Méditerranée Métropole.

Il s'agit des quartiers Cité Gély, Val de Croze et Pas de Loup

Déplacements, mobilité et transports

Le réseau de transport public de Montpellier Méditerranée Métropole comprend 4 lignes de tramway, 13 lignes urbaines de bus et 22 lignes suburbaines de bus.

En une vingtaine d'année, le réseau TaM a vu son offre kilométrique croître de 53%, sa fréquentation a cru de 214%.

Les transports collectifs sur la Métropole captent 13% des déplacements effectués. Les modes alternatifs (marche, vélo, transports collectifs) 45%, en nette augmentation entre les deux dernières enquêtes disponibles (2004 et 2014)

Sur le secteur d'étude, la part de marché des transports collectifs est de 15% environ.

Le trafic routier est majoritairement concentré sur les gros axes (plus de 20000 véhicules/jour) : avenue de la Liberté, avenue de Vanières et avenue de Toulouse. Les axes de distribution d'un trafic journalier entre 6000 et 12000 véhicules / jour concernent la route de Lavérune, la rue des Chasseurs et la rue de Bugarel (source : comptages 3M en 2015)

Ambiance sonore

Huit mesures de longue durée ont été réalisées en façade d'habitations. Les niveaux sonores sont tous inférieurs à 65 dBA le jour et à 60 dBA la nuit. Ces points sont donc situés en zone d'ambiance modérée de jour et comme de nuit.

Les sensibilités vis-à-vis du projet sont :

- **Faibles pour la topographie, la géologie, l'hydrogéologie, le paysage, le patrimoine historique et culturel, l'urbanisme,**
- **Faibles à modéré pour l'ambiance sonore, le milieu naturel et les risques en général (malgré un risque fort d'inondation),**
- **Modérées pour :**
 - **L'hydrologie (le Rieucoulon est en moyen état écologique),**
 - **Le contexte socio-économique : la croissance démographique est importante avec une augmentation des emplois. Le tracé modificatif traverse deux projets ayant une perspective d'évolution en matière d'emploi et de population : ZAC EAI et ZAC Ovalie,**
 - **Les déplacements : Le projet concerne un axe de liaison important, l'avenue de Vanières et deux axes de distribution, la rue des chasseurs, la rue de Bugarel et la route de Lavérune. La circulation y est importante et la sécurité des usagers est un enjeu à prendre en compte.**

– **Analyse des effets sur l'environnement, l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publiques ; et les mesures associées**

- **Effets des travaux sur l'environnement et mesures prises associées :**

Déroulement des travaux

La phase de travaux à travers ses différentes étapes génère inévitablement des difficultés sur le quartier traversé. Il s'agira d'anticiper les conséquences des désagréments induits par le chantier en imposant aux entreprises des prescriptions dans le dossier de consultation des entreprises et en assurant un suivi strict pendant les travaux.

Les travaux seront organisés de façon à assurer la continuité de la vie urbaine. Les grands principes d'occupation de l'espace public seront définis. Le planning des travaux facilitera la gestion des espaces. Le public sera informé régulièrement.

Les impacts des travaux sur le milieu physique

La qualité de l'air pourra être impactée par des poussières, le rejet de gaz d'échappement et des nuisances olfactives.

Les sols de la zone ne devraient pas être modifiés, cependant une éventuelle pollution accidentelle (stockage et manipulation de terre végétale, déversement et transport de substances, accident de chantier, fuites, ...) pourraient être une pollution des systèmes aquifères.

La période de chantier peut être une source de nuisances pour les milieux aquatiques avals (étangs). Les pollutions éventuelles peuvent provenir des installations de chantier, de la gestion des déchets, du lessivage des zones en cours de terrassement,

Les mesures et objectifs de protection des eaux et du milieu aquatique seront inscrits dans le cahier des charges des marchés de travaux.

Les impacts des travaux sur l'environnement naturel et biologique

Afin de réduire les impacts sur le milieu, les espèces naturelles et les fonctionnalités écologiques les mesures suivantes seront prises :

- Tout stationnement d'engins de chantier et tout dépôt de matériaux potentiellement polluants seront proscrits à proximité de points d'eau identifiés,
- Le calendrier d'abattage d'arbres sera adapté au cycle de reproduction des espèces,
- Les arbres devant être coupés et contenant des chauves-souris subiront un abattage doux pour leur permettre de s'échapper
- Limitation et adaptation de l'éclairage pour éviter l'effarouchement de certaines espèces de chauve-souris,

Le tracé en zone urbaine s'inscrit en grande majorité sur le réseau routier existant, l'impact du projet sur la flore et les milieux boisés est faible. Le bilan est de l'ordre d'une centaine d'arbres en moins, comme sur le tracé initial de la DUP de 2013 (400 enlevés pour 300 plantés). Il ne remet pas en cause le bilan global de toute la ligne 5 qui est de 1 000 arbres supplémentaires. L'application de la Charte de l'arbre urbain de la ville de Montpellier sera incluse dans les marchés de travaux.

Impact des travaux sur l'environnement humain

Le chantier va entraîner une dynamique économique sur les métiers du bâtiment. Afin de ne pas perturber les professionnels riverains des travaux, le chantier sera organisé pour garantir en permanence l'accessibilité de tous. Le planning des travaux sera adapté à l'agenda commercial à proximité des zones commerciales Les Roses-Estanove et de Vanières-Ovalie.

Un plan de circulation sera adapté à chaque secteur. Des déviations de grande envergure de type « itinéraire conseillé » seront mises en place pour limiter la circulation dans les secteurs de travaux. Des principaux itinéraires de substitution seront identifiés pour maintenir la desserte locale des quartiers.

La réalisation du projet supprimera des places de stationnement préfigurant l'état du stationnement pendant la phase d'exploitation, soit par utilisation des places pour les zones de chantier, soit pour la construction de la plateforme (principalement route de Lavérune).

Pour réduire les nuisances liées aux coupures du réseau des bus de substitution desserviront les quartiers pendant les phases d'interruptions partielles.

Le chantier sera source de nuisances sonores dues aux engins de chantier. Les matériels utilisés seront conformes à la réglementation horaire de chantier.

- Effets de l'exploitation du projet et mesures associées :

Les impacts du projet sur le milieu physique

Le projet induit des impacts positifs et permanents sur la qualité de l'air.

Le réseau de tramway favorise le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun. Les effets sur la pollution atmosphérique sont donc positifs.

Pour ce qui concerne les sols et l'hydrogéologie, les études de conception permettent de prendre en compte les enjeux géologiques et hydrogéologiques et d'en supprimer les impacts. Un système de récupération des eaux de ruissellement sera mis en place.

Au titre de l'hydrologie, le projet prévoit l'imperméabilisation de nouveaux espaces qui modifieront les écoulements des eaux de ruissellement. Les études de conception analyseront la possibilité de recourir à des techniques alternatives d'infiltration des eaux pluviales de type noues urbaines et caniveaux filtrants, en fonction de la nature et de la perméabilité du sol.

Les impacts du projet sur l'environnement naturel et biologique

Une fois réalisé quasiment sur la voirie existante, le projet n'aura pas d'incidence sur les habitats naturels.

Les impacts du projet sur le patrimoine et le paysage

Une infrastructure d'ampleur telle que le tramway a un impact visuel important sur l'environnement dans lequel elle s'insère.

Une cohérence paysagère entre la ligne et son environnement a été prise en compte tout au long de l'élaboration du projet : mise en lumière, type de revêtement, prise en compte et création d'espaces verts, ...

Le projet engendrera un impact positif et permanent sur l'environnement paysager.

Les impacts du projet sur les risques naturels et technologiques

Le projet n'a aucun impact sur le risque inondation, il a été conçu en tenant compte des zonages du PPRI et de la compensation de l'imperméabilisation.

Les impacts du projet sur l'environnement humain

Pour ce qui concernent les effets sur la propriété privée, le projet impacte des immeubles soumis au régime de la copropriété particulièrement la résidence du Val de Croze.

Au plan socio-économique, le tracé touche des typologies d'occupation très diversifiées. Il connecte des quartiers prioritaires tels que Val de Croze, Cité Gély et des quartiers en développement tels Ovalie

Grace à l'attractivité renforcée des quartiers desservis, le projet entraînera de manière logique la création d'emplois relatifs à l'expansion du réseau de transport en commun.

Les usagers du réseau et les résidents des quartiers traversés bénéficieront ainsi d'un gain de temps de déplacement, d'avantages dus à la réduction du trafic automobile, d'une sécurité accrue des déplacements et d'un impact positif sur la santé résultant de la réduction des nuisances (bruit et pollution).

– **Les impacts du projet sur la mobilité, les déplacements et les transports**

Les résidents des quartiers traversés par le projet bénéficieront :

- D'une amélioration de la qualité de vie en raison de la réduction du trafic automobile et des nuisances qui l'accompagnent, par réaménagement des espaces publics et des espaces de vie. Ces effets entraîneront une hausse de l'attractivité des quartiers traversés.
- D'une augmentation de leur capacité de déplacement,

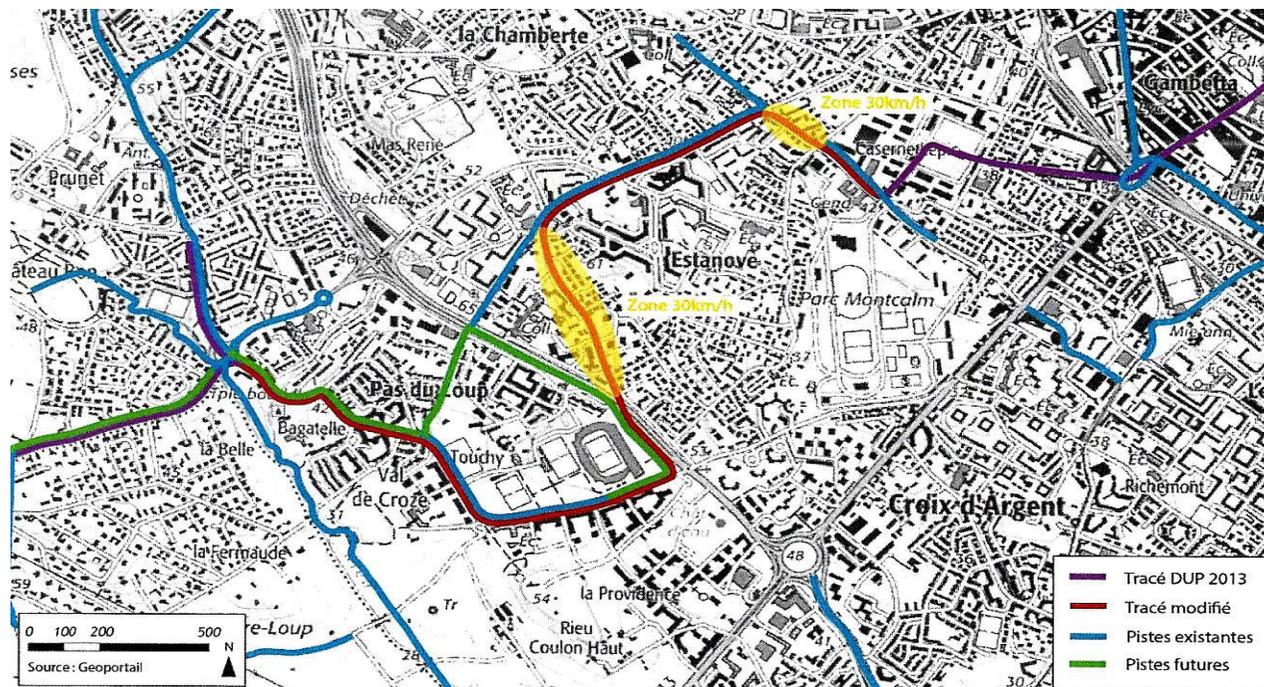
Une population nouvelle bénéficiera du tramway et de ses avantages. Il s'agit des quartiers de Val de Croze, Ovalie, Pas de Loup, Estanove et Cité Gély-Figueroles. En 2030, le potentiel de desserte dans un rayon de 500 mètres est de 28 500 habitants, 7 050 emplois et 1 520 étudiants et lycéens.

En ce qui concerne la circulation automobile, les principales problématiques de trafic et les grands principes associés sont les suivants :

- De l'actuel rond-point Paul Fajon à l'avenue de Vanières, la nature du trafic empruntant ces voies permet d'amorcer la requalification urbaine et paysagère de cette section. À terme, la réalisation du contournement ouest de Montpellier apaisera davantage la circulation dans ce secteur. Les sens de circulation ne seront pas modifiés. Le rond-point Paul Fajon sera supprimé.
- Sur le boulevard Paul Valéry, le double sens de circulation sera supprimé. La circulation sera en sens unique sud-nord, le sens supprimé sera assuré par la rue du Pas de Loup jusqu'à l'avenue de Vanières.
- Sur la rue du Pas de Loup et sur la route de Lavérune, la circulation à double sens sera maintenue, leur requalification urbaine et paysagère sera engagée,
- Sur la rue des Chasseurs, une voie de circulation sera supprimée. Elle sera mise en sens unique est-ouest, obligeant les véhicules à prendre d'autres itinéraires (avenue de la Croix du Capitaine, par exemple).

Les ajustements de la circulation automobile auront un impact modéré sur le boulevard Paul Valéry et sur la rue des Chasseurs, la réalisation du projet réduira de plus de 50% la circulation sur ces voies. Les autres voies ne verront pas leurs capacités respectives impactées.

Le projet induira la suppression de 178 places de stationnement. Des places seront créées dans les parcs-relais, ce qui diminuera la pression sur les secteurs desservis par le tramway.



En accompagnement pour les cyclistes, des pistes cyclables ou des aménagements de type zone 30 seront réalisés sur l'ensemble du corridor du projet, avec des aménagements complémentaires sur la rue du Pas de loup entre la place Fourier et Estanove pour raccourcir l'accès au centre à partir du quartier de Val de Croze.

La carte ci-contre (volume G0 page 37) indique les pistes cyclables associées au projet.

Pour les piétons, des trottoirs confortables sont prévus tout le long du projet, d'une largeur minimale de 2 m dégagée de toute émergence, alors que la largeur minimale à respecter est de 1,40 m.

Les aménagements des espaces piétons et des stations seront conçus pour permettre la meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Les résidents bénéficieront d'un cadre de vie rénové, amélioré avec des espaces publics embellis et des ambiances apaisées du fait de la réduction de la circulation automobile. La contribution sonore du projet est inférieure aux objectifs réglementaires sur la totalité des points de calcul et à la fois sur les périodes diurne et nocturne. Seule la rue de Cheng Du qui n'était pas soumise à une sollicitation de bruit verra le niveau sonore augmenter de 10 dBA.

Au plan de la sécurité générale, le site propre en réduisant les possibilités de conflit avec les autres modes de circulation, est un facteur actif de sécurité. L'expérience montre que lorsque le tramway est devenu familier aux habitants, il présente toujours un risque moindre que tout autre système pour les autres usagers de la ville et notamment les piétons pouvant le côtoyer. Les conflits possibles avec les véhicules routiers sont traités et limités par la mise en place d'une signalisation routière adaptée, d'un dispositif sonore (clochette) de prévention des piétons, ...

- Effets du projet sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique :

Identification des dangers pour la santé

La pollution des eaux chronique ou accidentelle peut avoir des répercussions sur la santé humaine par l'intermédiaire de la consommation d'eau potable, la consommation régulière de poissons, ...

Les objectifs de niveau sonore sont atteints sur la totalité du tracé tant la jour que la nuit.

Les effets du projet sur la santé et mesures proposées

Au regard des dangers identifiés, la santé humaine est peu soumise aux risques liés à la période de chantier, les mesures vis-à-vis du bruit, des vibrations, de la pollution des eaux et de la pollution atmosphérique, reprenant celles évoquées dans l'évaluation des impacts des travaux seront mises en place.

– **Synthèse des effets en phase travaux et en phase exploitation** ⁵

Thématiques	Effets pressentis en phase travaux	Qualification de l'effet			Effets pressentis en phase exploitation	Qualification de l'effet		
Milieu physique								
Climat et qualité de l'air	Émissions de poussières	Négatif	Direct	Temporaire à court terme	Réduction des émissions à effet de serre. L'impact carbone du projet est compensé en 10 ans et six mois grâce à l'impact positif du report modal de la voiture sur le tramway. La qualité de l'air sera améliorée à long terme avec une diminution de polluants d'origine automobile	Positif	Direct	Permanent et à long terme
	Émissions de gaz d'échappement et autre gaz							
	Nuisances olfactives							
Sol	Appauvrissement/ pollution de la terre végétale par stockages, déversements, accidents, fuites d'huile et de carburants.	Négatif	Direct	Temporaire à court terme	Le projet n'aura pas d'impact sur les sols grâce à la faible vulnérabilité des sous-sols calcaires et marneux. De très légers tassements de couches superficielles pourraient entraîner un faible affaissement de l'assise de l'infrastructure	Neutre		
Hydrogéologie	Le tracé ne concerne pas de périmètre de captage d'alimentation d'eau potable	Neutre			Le tracé ne concerne pas de périmètre de captage d'alimentation d'eau potable, ainsi il n'y a pas d'impact.	Neutre		
	Risque de pollution des matières en suspension en période de pluie.	Négatif	Direct	Temporaire à court terme	<u>Effet lié au franchissement</u> : Le projet franchit la branche du Rieucoulon, il franchit également le Lantissargues. L'altimétrie du projet ne sera pas supérieure des voies	Neutre		

⁵ Classeur 2 – volume G0 : « résumé non technique » - pages 41 à 43.

Thématiques	Effets pressentis en phase travaux	Qualification de l'effet			Effets pressentis en phase exploitation	Qualification de l'effet		
Eaux de surface					existantes pour ne pas modifier les conditions d'écoulement en cas de débordement sur les routes.			
	Risque de pollution par le départ du béton et le rejet d'effluents	Négatif	Direct	Temporaire à court terme	<u>Effet lié à l'imperméabilisation</u> : Sur le bassin versant du Rieucoulon le projet générera une imperméabilisation de 4750 m ² , et de 4330 m ² sur le bassin versant du Lantissargues.	Faible (Avant compensations)	Direct	Permanent et à long terme
	Risque de pollution accidentelle par le renversement d'un véhicule : fuites d'huile, de carburant, de béton.	Négatif	Direct	Temporaire à court terme	<u>Effet lié au ruissellement</u> : La végétation partielle de la plateforme limitera les rejets dans le milieu récepteur en favorisant l'infiltration.	Neutre		
Environnement naturel et biologique								
Espaces boisés classés	Pas d'impact sur l'espace boisé classé du Parc de Bagatelle.	Neutre			Aucun effet			
Habitats faune et flore	Risque de dérangement de la faune	Négatif	Direct	Temporaire à court terme	Dérangement des espèces lors du passage du tramway et effet de l'éclairage sur les espèces nocturnes	Neutre		
	Rupture de la continuité écologique entre la Zone de bagatelle et les jardins alentours	Négatif	Direct	Temporaire à court terme				
Patrimoine et paysage								
Paysage	Modification de la perception paysagère sur les zones de travaux, de stockage.	Négatif	Direct	Temporaire à court terme	Le projet va restructurer les rues. Son impact est jugé positif, la ligne étant conçue de manière réfléchie et adaptée au milieu	Positif	Direct	Permanent et à long terme
Sites classés et inscrits	Le tracé ne concerne aucun site classé ou inscrit	Neutre			Le tracé ne concerne aucun site classé ou inscrit	Neutre		
Patrimoine historique et culturel	Le tracé n'interfère aucun monument historique	Neutre				Neutre		
Patrimoine archéologique	En attente de la réponse de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC)	Neutre			En attente de la réponse de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC)	Potentiellement neutre		
SPR		Neutre				Neutre		
Risques naturels et technologiques								
Inondation	Le tracé traverse les zones du PPRi du bassin du Lantissargues, il y a risque de crue sur le chantier	Négatif	Direct indirect	Temporaire à court terme	Aucun remblai dans la zone inondable, donc pas de réduction du volume d'expansion.	Neutre		
Feu de forêt	Le tracé ne traverse pas de zone du PPRif de Montpellier	Neutre				Neutre		

Thématiques	Effets pressentis en phase travaux	Qualification de l'effet			Effets pressentis en phase exploitation	Qualification de l'effet		
Risque technologique et ICPE	Le tracé n'interfère aucun périmètre d'ICPE. Les axes routiers empruntés par le tracé ne sont pas concernés par le transport de matières dangereuses.	Neutre			Le tracé n'interfère aucun périmètre d'ICPE. Les axes routiers empruntés par le tracé ne sont pas concernés par le transport de matières dangereuses.	Neutre		
Environnement humain								
Activités économiques	Création d'emplois	Positif	Direct indirect	Temporaire à moyen terme	Attractivité économique des quartiers, emplois directe et indirects créés pour l'exploitation.	Positif	Direct et indirect	Permanent
	Gêne des activités économiques	Négatif	Direct	Temporaire à court terme				
Mobilités, déplacements et stationnements	Circulation générale : réduction des capacités des voies et mises en sens unique	Négatif	Direct	Temporaire à court terme	Desserte du territoire : une population nouvelle bénéficiera du tramway et de ses avantages avec 6 nouveaux quartiers desservis	Positif		
					Le tramway s'articulera sur un réseau de bus urbains et suburbains, des pôles d'échanges, de parcs-relais et aussi sur le réseau de voirie	Positif	Direct	Permanent
	Transports publics	Négatif	Direct	Temporaire à court terme	Circulation automobile : le tramway aura des impacts sur l'organisation de la circulation automobile en raison de la modification du plan de circulation avec réduction de 50% du flux automobile, rue Paul Valéry et rue des Chasseurs	Modéré	Direct	Permanent
					Il sera supprimé près de 180 places de stationnement	Modéré	Direct	Permanent
	Stationnement	Négatif	Direct	Temporaire à court terme	Le projet favorise l'intégration de modes de déplacements doux et des aménagements pour piétons	Positif	Direct	Permanent
					Les impacts sont limités sur la circulation avec mise en sens unique de l'avenue Paul Valéry et de la rue des Chasseurs	Modéré	Direct et indirect	Permanent
Cadre de vie	Perturbations des riverains pour l'accès aux habitations et pour les déplacements dans les rues.	Négatif	Direct	Temporaire à court terme	Attractivité des quartiers, rénovation des espaces publics	Positif	Direct et indirect	Permanent

Thématiques	Effets pressentis en phase travaux	Qualification de l'effet			Effets pressentis en phase exploitation	Qualification de l'effet		
		Négatif	Direct	Temporaire à court terme		Neutre		
	Gêne face aux nuisances sonores et aux vibrations induites par les travaux	Négatif	Direct	Temporaire à court terme	Acoustique : la contribution sonore du projet est inférieure aux objectifs réglementaires. Le projet est conforme à la réglementation	Neutre		
	Production de déchets pendant les travaux : câblages, huiles et déchets industriels	Négatif	Direct	Temporaire à court terme				
Socio-économie					Création d'emplois directs et indirects Amélioration de l'accessibilité des quartiers traversés Contribution au désenclavement des quartiers prioritaires	Positif		

– Dispositifs de suivi et de mesure en faveur de l'environnement

Pour le suivi environnemental du chantier, un interlocuteur désigné par l'entreprise sera identifié au démarrage des travaux. Il assurera le suivi du bon déroulement du chantier et apportera aux services de l'État toutes les informations nécessaires.

Après la mise en service de la ligne 5, des campagnes de mesures de trafic seront réalisées afin de confirmer l'impact estimé dans le présent dossier.

- Pour le bruit, les campagnes de mesures 3 ans après la mise en service permettront de vérifier les niveaux de bruits émis.
- Pour les vibrations, des mesures seront réalisées dès la mise en service.
- Un bilan socio-économique sera réalisé 5 ans après la mise en service.
- Des visites de site seront réalisées par un écologue pour vérifier le bon développement des espèces replantées.

La synthèse du plan de suivi des mesures⁶ indique par nature d'impact les mesures à suivre selon les phases et les procédures de l'opération (Cahiers des contraintes environnementales de chantier – CCEC, Plan d'assurance environnement – PAE, Schéma d'organisation et de gestion des déchets – SOGED, Bordereau des prix unitaires – BPU, Bilan carbone lors du jugement des offres).

Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

Le recensement des projets connus fait apparaître une seule opération : la reconversion de l'ancienne École d'Application de l'Infanterie (EAI) et du Parc Montcalm. Il sera préférable d'éviter le chevauchement des périodes de travaux afin de limiter le cumul des incidences.

Il n'y a pas d'effet cumulé en phase exploitation

⁶ Dossier 2 – Volume G0 « résumé non technique » - page 45

– **Vulnérabilité du projet**

- Incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques de catastrophes majeures

L'aire d'étude du projet est concernée par le risque inondation par débordement du Lantissargues.

En cas d'inondation, la liaison de tramway devra être suspendue au préalable.

– **Estimation des dépenses correspondant à la mise en place des mesures environnementales**

Certaines mesures environnementales proposées pour pallier des effets permanents ou temporaires du projet ressortent d'actions dédiées à la seule section modifiée (et peuvent donc être chiffrées individuellement). D'autres relèvent de l'ensemble de la ligne 5, leur évaluation est faite au prorata des éléments du projet longueur d'infrastructure, parc de matériel roulant ou nombre de stations par exemple.

Le tableau pages 49 et 50 du volume G0 « résumé non technique » - Classeur 2 donne les valeurs des mesures quantifiables.

Il ressort un total, en valeur 2019, de 18 800 milliers d'euros hors-taxes.

Les postes les plus importants sont :

▫ Environnement des chantiers	3 200
▫ Déplacement et offres de transports	8 800
▫ Acoustique et vibrations	1 100
▫ Sécurité	1 210
▫ Santé, hygiène et salubrité	1 430

– **Compatibilité du projet avec les documents de planification**

Le projet est compatible avec l'ensemble des documents de planification recensés dans le secteur d'étude hormis le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Montpellier, pour lequel une procédure de mise en compatibilité est engagée.

– **Analyse des coûts collectifs, de la consommation énergétique et des avantages pour la collectivité⁷**

L'analyse socio-économique a été conduite sur l'ensemble de la ligne 5 en prenant en compte la section modifiée.

- Les indicateurs de rentabilité interne⁸:

La VAN-SE (valeur actualisée nette socio-économique) est estimée à 97 M€ et le taux de rentabilité interne de 5%, selon les nouvelles règles de 2014.

Pour mémoire, le taux de rentabilité interne de 2013 était de 5.7%, calculé avec les anciennes règles. De ce fait, les VAN-SE brutes ne sont pas comparables.

⁷ Volume H – Évaluation socio-économique.

⁸ Volume H – Évaluation socio-économique – page 76

Toutefois, les taux de rentabilité interne entre 2013 et 2019 sont considérés comme étant très proches⁹.

En résumé, il convient de retenir qu'elle est positive, ce qui montre que le projet est rentable.

- Analyse des coûts et gains collectifs¹⁰

Les gains monétisés sont estimés pour l'ensemble des acteurs : la puissance publique (État, Métropole), les usagers (des véhicules particuliers et des transports en commun), l'exploitant du réseau, les tiers (riverains).

Ces gains représentent la part la plus importante du retour sur investissement d'un projet de transport en commun.

Ils mettent en évidence tous les effets directs et indirects liés à la réduction des nuisances, à l'utilisation de la voiture, à l'augmentation des rendements énergétiques et à l'amélioration de la qualité de vie.

La quantification des gains en 2040 s'élève à 21 663.4 K€ répartis par acteur selon le tableau suivant :

Acteurs	Rubrique	Montants en K€
Surplus pour les usagers	Billet	- 9 981.1
	Report des véhicules particuliers	5 563.2
	Gain de temps	15 294.4
	<i>Variation du surplus</i>	10 876.5
Surplus pour les riverains	Pollution atmosphérique	1 320.7
	Nuisances sonores	- 58.4
	<i>Variation du surplus</i>	1 262.3
Surplus pour la puissance publique	Sécurité	609.5
	Effet de serre	1 784.0
	Taxe TVA sur la billetterie	907.4
	<i>Variation du surplus</i>	3 300.9
Surplus pour les opérateurs de transports et gestionnaires d'infrastructures	Investissements privés et surcoût d'exploitation	- 2 850.0
	Recette billets	9 073.7
	<i>Variation du surplus</i>	6 223.7
<i>Total des gains</i>		21 663.4 K€

⁹ Volume h – Évaluation socio-économique – page 81

¹⁰ Volume H – Évaluation socio-économique – pages 77 et 78

- Bilan des consommations énergétiques¹¹

Le développement du réseau de tramway entraîne des réaménagements urbains favorables à la reconquête d'espaces pour les piétons et au développement de l'usage du vélo. Il favorise le développement de moyens de déplacements dans la cité, naturels, peu coûteux et non polluants, entraînant ainsi une utilisation plus rationnelle de l'énergie.

Le bilan énergétique de l'opération est basé sur trois données :

- Les économies de carburants liées au report modal de la voiture particulière vers les transports en commun,
- La consommation électrique liée à la mise en service du tramway et des équipements,
- Les économies de carburants liées à la restructuration des lignes du bus.

L'impact énergétique de la ligne 5 exprimé en Tonnes-Équivalent-Pétrole (TEP), il s'établit annuellement à :

Variation annuelle de la consommation	En TEP / an
Véhicules individuels	- 1 320
Bus	- 292
Tramway ligne 5	+ 1 640
Bilan énergétique global	- 28

Le projet se traduit par une réduction de la consommation énergétique globale annuelle, alors qu'il entraîne une forte croissance de l'offre de transports publics, et corrélativement de la mobilité globale dans la métropole.

Il ne tient pas compte des reports modaux de la voiture vers les deux roues à la suite de la forte amélioration des aménagements de pistes cyclables. Avec une affectation au prorata du kilométrage, environ un quart de ce bilan concerne le tracé modifié, soit 7 TEP/an.

– Analyses spécifiques aux infrastructures de transport¹²

En plus du taux de rentabilité de 5% et de la VAN-SE de 97 M€, le fort intérêt économique du projet s'apprécie également par la forte amélioration de la desserte en transports publics en 2030. Sur le périmètre modifié 28 500 habitants, 7 050 emplois et 1520 étudiants et lycéens sont directement desservis à moins de 500 mètres d'une station. Ceci se traduit par un gain de temps pour l'ensemble des habitants de l'agglomération de 1,137 million d'heures par an.

Sur la section modifiée : l'impact carbone de la construction présente un amortissement en 13 ans et l'impact de l'exploitation est positif de 800 teqC par an.

Le projet permet de forts gains environnementaux (amélioration de la qualité de l'air et valorisation du paysage). Il améliore sensiblement la sécurité des déplacements (report modal des véhicules et amélioration du réseau de transports en commun).

¹¹ Volume H – Évaluation socio-économique – pages 72 et 73

¹² Volume G0-résumé non technique page 57

8. Dossier relatif à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Montpellier

Présentation générale de la procédure

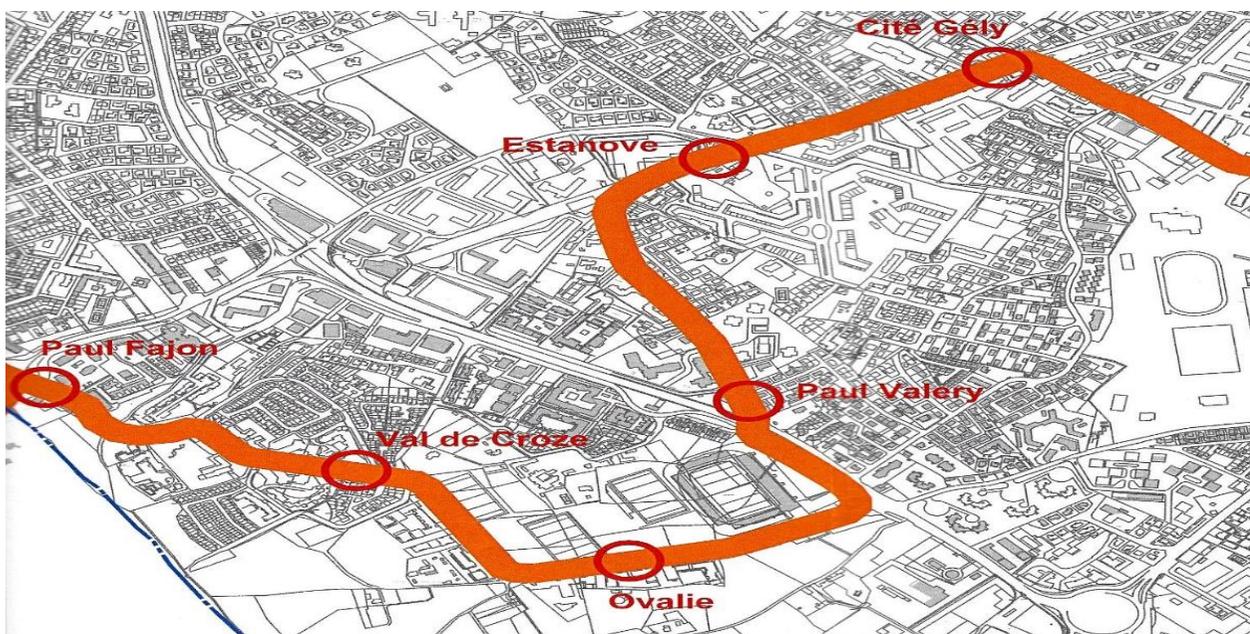
La procédure de déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU de Montpellier vise à permettre l'implantation de la ligne de tramway en modifiant ou supprimant les emplacements réservés existants et en en créant de nouveaux en application de l'article L 123-1-5 du code de l'urbanisme. Il conviendra de statuer sur la compatibilité des aménagements envisagés et aussi de redéfinir les limites des emprises respectives.

La ville de Montpellier a approuvé son PLU par délibération du Conseil Municipal du 2 mars 2005. Il a fait l'objet de plusieurs mises à jour et de modifications. La version actuelle est celle de la 13^{ème} modification du 31 janvier 2020.

Présentation générale du projet

Le tracé modificatif de la ligne 5 poursuit les objectifs tels que :

- Poursuivre la construction d'un réseau maillé de transports publics pour notamment 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, d'emplois et des grands équipements,
- Prendre en compte le désenclavement des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville.



Le tracé modifié retenu est celui qui rejoint le rond-point Paul Fajon à la rue des Chasseurs (entrée de l'EAI).

Il empruntera la rue Rouget de Lisle, la rue de 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 et la rue des Chasseurs jusqu'à l'entrée de l'EAI (tracé rouge sur la carte ci-contre).

Il constitue un programme support de la densité urbaine et un programme vecteur de désenclavement des quartiers prioritaire :

- La quartier Ovalie fait partie des grands projets de développement urbain de l'ouest montpelliérain, avec à proximité un équipement majeur : le stade de rugby,
- Le site de l'École d'Application de l'Infanterie (EAI) sert d'ossature à un quartier en pleine requalification qui sera intégré dans le fonctionnement urbain de Montpellier,
- L'arrivée du tramway à proximité du quartier Gély répond pleinement aux enjeux et objectifs identifiés dans l'opération Grand cœur. Comme le quartier prioritaire du Val de Croze, il bénéficiera d'un accès amélioré au centre-ville ainsi qu'à l'ensemble des connections de la ligne 5 avec les autres lignes à Saint-Denis ou à Albert 1^{er}.

Compatibilité du plan local d'urbanisme

Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise et que le projet est compatible avec le PLU, le code de l'urbanisme permet une mise en compatibilité accélérée du document, la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du PLU.

– Mise en compatibilité du rapport de présentation

Le rapport de présentation du PLU de Montpellier comprend dans le volume « Explications et justifications des choix retenus pour établir le PLU », un chapitre « III.3. Motifs des emplacements réservés » suivi d'un chapitre « III.3.1. Emplacements réservés de voiries » comprenant un tableau des emplacements réservés existants avec leurs bénéficiaires.

Les pages 10 et 11 du volume I – Mise en compatibilité du PLU de Montpellier comportent un tableau précisant les modifications à apporter au tableau des emplacements réservés. Il comporte cinq colonnes à savoir : la référence de l'emplacement, sa désignation, son emprise (selon plan), le bénéficiaire et les justifications.

Sept emplacements réservés sont concernés : C4, C109, C139, C102, C56a, C56, C126a avec changement du bénéficiaire (Métropole).

Les pages 11 et 12 du volume I - Mise en compatibilité du PLU de Montpellier comportent un tableau précisant les ajouts à apporter au tableau des emplacements réservés. Il comprend la même structure que le tableau précédent. Onze nouveaux emplacements y sont recensés : C261, C262, C264, C265, C266, C267, C268, C269, C270, C271 au profit de la Métropole.

– Examen de la compatibilité du projet avec les zonages du PLU et leur règlement

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 dossier Volume I – Mise en compatibilité du PLU de Montpellier rappelle les règlements attachés aux zones susvisées – pages 12 à 21.

Il en ressort que le projet de tracé modificatif est compatible avec le règlement des zones 2U1, 2U2, 2U4 et 7AU, en effet leur contenu respectif 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 pour construire la modification de la ligne 5 de tramway entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs (entrée de l'EAI).

– **Mise en compatibilité des emplacements réservés sur les planches graphiques**

- **État actuel des emplacements réservés :**

Les emplacements réservés sur le secteur d'étude du tronçon modifié sont portés en bleu sur les six planches (Volume I - pages 22 à 27).

L'analyse précise des emplacements réservés montre que :

- Certains emplacements réservés existants ont été créés spécialement pour la construction de la 5^{ème} ligne de tramway lors de la DUP de 2013. Ils sont donc compatibles avec le projet, moyennant éventuellement une évolution de ceux-ci.
- 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 donc pas compatibles avec le projet au regard de leur bénéficiaire et de leur justification.
- De nouveaux emplacements réservés sont à créer pour la section modifiée du tramway, hors voirie.

- **État modifié des emplacements réservés :**

Le tableau page 29 du volume I – Mise en compatibilité du PLU de Montpellier précise les modifications à apporter aux emplacements réservés existants. Il comprend six colonnes : La référence de l'emplacement réservé, sa désignation, son bénéficiaire actuel, les justifications de la modification, le futur bénéficiaire et la nature de la modification de l'emplacement réservé.

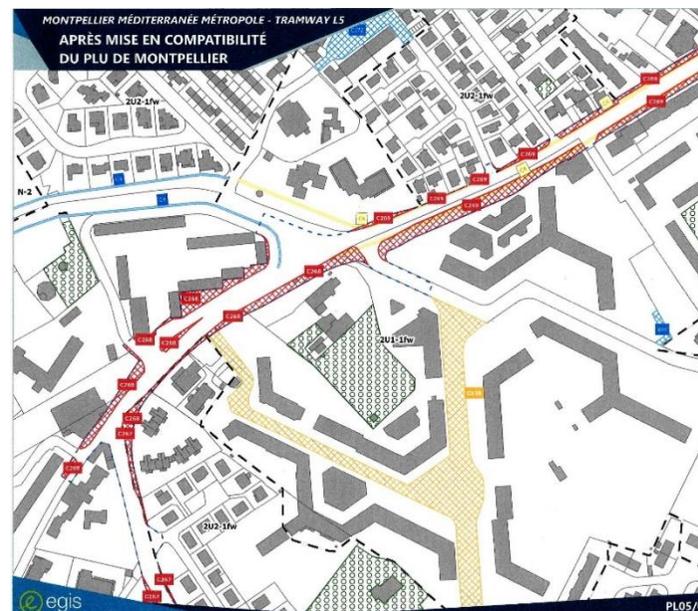
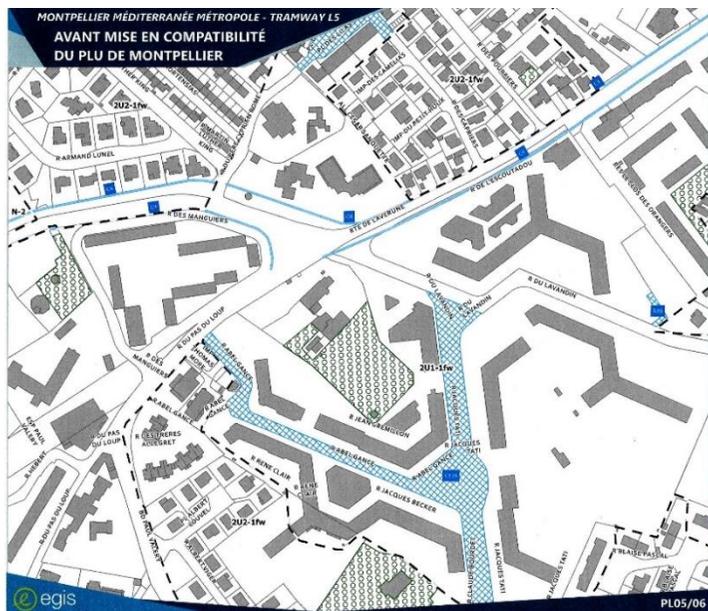
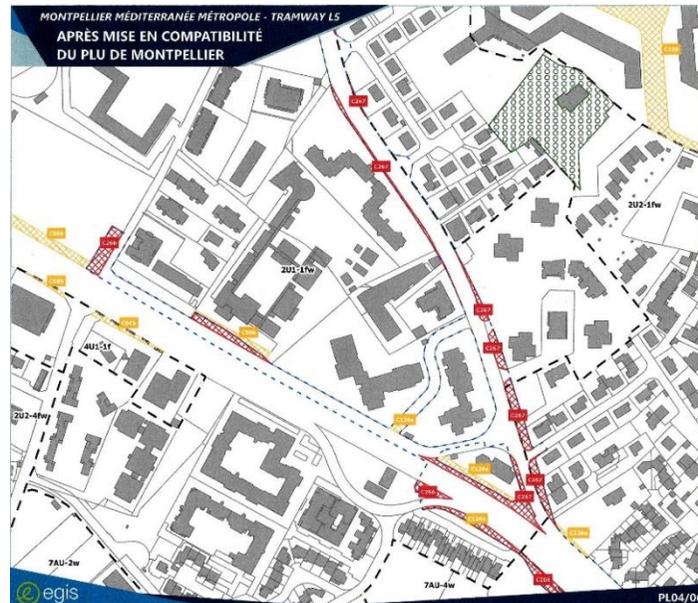
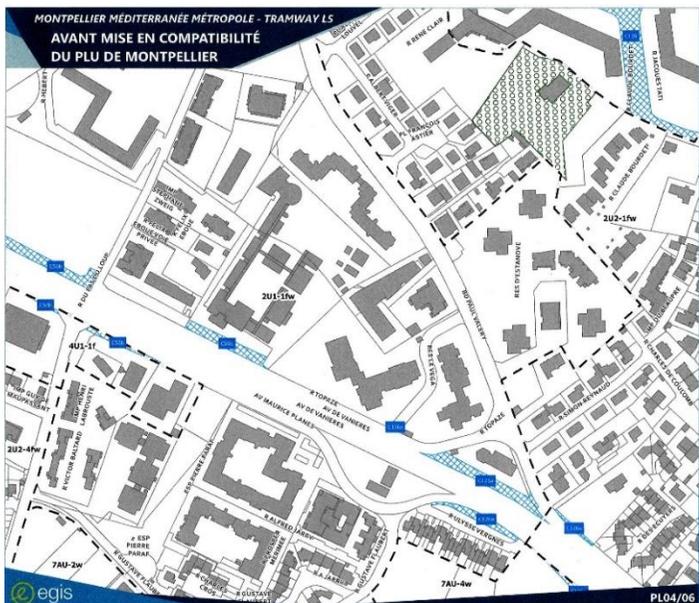
Le tableau page 30 du volume I – Mise en compatibilité du PLU de Montpellier précise les créations d'emplacements réservés.

Il comprend quatre colonnes : la référence de l'emplacement réservé, sa désignation, son bénéficiaire, sa justification.

Les modifications et les créations d'emplacements réservés sont portées sur les six planches suivantes :

- La colonne de gauche concerne les emplacements réservés existants :
 - En vert : les espaces boisés classés,
 - En quadrillé bleu : les emplacements réservés actuels.
- La colonne de droite concerne les emplacements après mise en compatibilité :
 - En tirets bleus : la limite des aménagements de la ligne 5,
 - En quadrillé rouge : les nouveaux emplacements réservés,
 - En quadrillé jaune : les emplacements réservés modifiés,
 - En quadrillé bleu : les emplacements réservés non impactés par le projet.





B. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

1. Désignation du commissaire enquêteur

À la suite de la demande de désignation d'un commissaire enquêteur relative à la modification de la déclaration d'utilité publique de la ligne 5 de tramway de Montpellier formulée par le Préfet de l'Hérault, la Présidente du Tribunal administratif de Montpellier m'a désigné commissaire enquêteur (décision n° E20000079/34 du 07 octobre 2020)¹³.

J'ai adressé à madame la Présidente du Tribunal Administratif de Montpellier la déclaration sur l'honneur selon laquelle je n'étais pas intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de mes fonctions conformément aux dispositions de l'article L 123-5 du code de l'environnement

2. Arrêté d'ouverture de l'enquête publique :

Le Préfet de l'Hérault a prescrit par arrêté n° 2020-I-1685 du 02 décembre 2020 l'ouverture d'une procédure d'enquête publique unique¹⁴ 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.

Cet arrêté définit :

- Le périmètre de l'enquête,
- Les dates de début et de fin d'enquête,
- Le siège de l'enquête qui est établi à la mairie de Montpellier,
- Les lieux de consultation du dossier d'enquête,
- Les adresses des sites internet pour la consultation et le téléchargement du dossier,
- Les modalités de présentation des observations et propositions du public,
- Les dates et heures des permanences,
- Les modalités d'information du public,
- Les modalités de clôture de l'enquête,
- Les modalités de publication et de consultation du rapport d'enquête,

¹³ III – Annexe 1

¹⁴ III Annexe 2

- Les décisions susceptibles d'être prises à l'issue de l'enquête,
- La personne responsable du projet.

3. Préparation de l'enquête :

Les modalités ont été arrêtées d'un commun accord avec :

- Madame Pierrette Ouahab, cheffe du bureau de l'environnement de la Préfecture de l'Hérault,
- Madame Martine Berri, du bureau de l'environnement de la Préfecture de l'Hérault,
- Madame Nathalie Debart, responsable du secteur ouest de la ligne 5 de tramway – Transports de l'agglomération de Montpellier (TaM),

Visites et entretiens réalisés avec l'ensemble des intervenants :

Date	Horaires	Lieu	Objet
28 octobre 2020	10h50 – 11h45	Préfecture de l'Hérault	Réunion avec Mmes Ouahab et Berri du Bureau environnement. J'ai pris possession du dossier d'enquête. Nous avons échangé sur le contexte de ce dossier particulier et esquissé un projet de planning en fonction des contraintes juridiques liées aux procédures notamment le dossier de mise en compatibilité du PLU de Montpellier pour lequel la date d'examen conjoint n'était pas arrêtée.
5 novembre 2020	8h55 – 11h30	Transports de l'agglomération de Montpellier (TaM)	Réunion avec : <ul style="list-style-type: none"> ▫ Madame Nathalie Debart, TaM, chargée de projet, ligne 5 ouest, ▫ Madame Volana Rakotoatovony, 3M, Direction des mobilités, Projets TCSP, ▫ Madame Imane Lorhmari, TaM, chargée de la communication, ligne 5, Premier contact pour faire le point sur : La procédure en termes de : <ul style="list-style-type: none"> ▫ Délais globaux notamment en raison du retard de présentation du dossier de mise en compatibilité du PLU de Montpellier et pour lequel l'examen conjoint n'est programmé que le 27 novembre, ▫ Dates possibles de prise de l'arrêté préfectoral qui conditionne les affichages et le début de l'enquête. Il a été convenu que la date du 14 décembre initialement envisagée pour le début de l'enquête ne pourrait pas être tenue. La date du 29 décembre a été envisagée avec une fin d'enquête le 28 janvier 2021, soit 31 jours. Sur le contenu du dossier :

Date	Horaires	Lieu	Objet
			<p>J'ai indiqué que le premier survol du dossier me permettait de dire qu'il s'agissait d'un dossier technique sur le nouveau tracé, sans que son rattachement au tracé initial apparaisse et permette, s'agissant d'une DUP, d'appliquer la théorie du bilan entre un tracé déclaré d'utilité publique en 2013, ce qui lui donne du poids, et un nouveau tracé dont il faut démontrer son intérêt général donc son utilité publique.</p> <p>À ce stade de la réunion, nous avons été rejoints par :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▫ Monsieur Luc Egoumides, TaM, directeur général, ▫ Monsieur Johann Salvignat, TaM, Directeur technique et projets, ▫ Madame Claire Rancoule, TaM, Chef de projet ligne 5. <p>Il a été convenu qu'un additif au dossier d'enquête serait proposé dans ce sens afin de traiter les avantages et inconvénients, forces et faiblesses des deux tracés aux plans techniques, économiques, financiers.</p>
10 novembre 2020	9h30 – 11h25	TaM	<p>Réunion avec Madame Nathalie Debart, TaM, chargée de projet, ligne 5 ouest.</p> <p>Au cours de cette réunion, nous sommes entrés plus dans le détail sur la justification du nouveau tracé retenu, les modifications apportées aux programmes EAI et parc Montcalm qui ont entraîné l'abandon du tracé initial. Nous avons affiné le calendrier et échangé sur des éléments de compréhension du dossier d'enquête.</p>
04 décembre 2020	9h00 – 11h25	TaM	<p>Réunion avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▫ Madame Nathalie Debart, TaM, chargée de projet, ligne 5 ouest, ▫ Madame Imane Lohmari, TaM, chargée de la communication, ligne 5 <p>Cette réunion a permis de faire un point d'étape sur la complétude du dossier avec ajout d'un avant-propos et d'un volume K – comparatif entre les deux tracés, sur les affichages, sur les consignes sanitaires à la mairie de Montpellier et aussi sur le paramétrage du site qui hébergeur du registre dématérialisé.</p>
15 décembre 2020	9h25 – 10h15	Préfecture de l'Hérault	<p>Réunion avec Mme Berri, bureau environnement.</p> <p>J'ai pris possession du dossier complété, j'ai côté et paraphé le dossier destiné au siège de l'enquête. Je l'ai moi-même remis au service d'accueil à la mairie de Montpellier (voir ci-après).</p>
15 décembre 2020	11h00 – 11h45	Mairie de Montpellier	<p>Réunion avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▫ Madame Nathalie Debart, TaM, chargée de projet, ligne 5 ouest, ▫ Madame Volana Rakotoativony, 3M, Direction des mobilités, Projets TCSP, ▫ Madame Agnès Cabassut, 3M, Guichet unique Ville – Métropole à la Mairie de Montpellier.

Date	Horaires	Lieu	Objet
			<p>Son objet était de consolider les consignes de gestion du dossier d'enquête, de réception du public, de respect des consignes sanitaires, de la réception des courriers et du traitement des pièces annexés au registre d'enquête.</p>
28 décembre 2020	16h50 – 17h40	Mairie de Montpellier	<p>Réunion avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▫ Monsieur Michael Delafosse, maire de Montpellier et Président de Montpellier Méditerranée Métropole, ▫ Madame Julie Frêche, Vice-présidente de 3M en charge des mobilités, ▫ Madame Nathalie Debart, TaM, chargée de projet, ligne 5 ouest, ▫ Madame Valérie Arnal, directrice du cabinet du Maire de Montpellier. <p>M. Delafosse a rappelé qu'il était dans l'opposition municipale lorsque la décision d'abandonner le tracé qui passait en lisière du Parc Montcalm a été prise et qu'il ne partageait pas toutes les options prises dans le traitement de ce dossier.</p> <p>Il considère que sa gestion a trop duré, c'est la raison pour laquelle dès sa prise de fonction à l'issue des élections, il a relancé la mise à l'enquête publique de la modification de la ligne 5 entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs. Les populations de l'ouest de la Métropole (et même au-delà) attendent cet investissement qui est indispensable à leur désenclavement.</p> <p>Le nouveau tracé va contribuer à désenclaver également des quartiers sensibles sur le territoire de Montpellier. Il a donné des instructions pour que les travaux de la ligne 5 apportent une nouvelle qualité de vie aux usagers de ces quartiers en particulier pour les piétons et les cyclistes. La ligne de tramway constituera l'axe d'une réhabilitation urbaine de grande qualité.</p> <p>Une forte politique de création de parkings évitera la pénétration de voitures dans l'agglomération de Montpellier.</p> <p>Nous avons ensuite évoqué le calendrier de l'enquête notamment la phase d'après l'enquête : la remise commentée du procès-verbal de synthèse et celle de son mémoire en réponse, pour un rapport d'enquête remis au mois de mars.</p> <p>S'agissant d'une enquête préalable à une déclaration d'utilité publique, j'ai insisté particulièrement sur mon obligation de procéder à l'analyse bilancielle.</p> <p>J'ai ensuite évoqué sur la nécessité de s'assurer que ses dernières décisions visant à la mise en œuvre de la gratuité des transports pour les ressortissants de la Métropole n'avaient pas de répercussion sur la Valeur Nette socio-économique (VAN-se).</p> <p>M. Delafosse s'est engagé à y répondre dans le mémoire en réponse.</p>

Visa du registre et des pièces du dossier d'enquête

Le 15 décembre 2020, en préfecture de l'Hérault, j'ai renseigné et paraphé le registre d'enquête ; vérifié et paraphé les documents constituant le dossier d'enquête publique qui seront à la disposition du public à la mairie de Montpellier.

Création du site internet dédié de l'enquête publique

Le 08 décembre 2020 j'ai créé et renseigné le site internet dédié à l'enquête publique dématérialisée à l'adresse :

<https://www.democratie-active.fr/tram5-montpellier3m-dupm/>

Le dossier d'enquête y était consultable et téléchargeable dès le 10 décembre 2020, jour de publication des avis dans la presse.

Je précise que les observations ne pouvaient être déposées qu'à compter du jeudi 29 décembre 2020 à 8h30, jusqu'au jeudi 28 janvier 2021 à 17h30.

Le site internet « DEMOCRATIE Active » dédié à l'enquête dématérialisée a été conçu et hébergé par : La société MICROPULSE à MILLAU.

Ce site dédié comprenait :

- La présentation de l'enquête publique,
- Le dossier dématérialisé de l'enquête publique,
- Un dépôt sécurisé d'observations et de fichiers sur le registre dématérialisé,
- Une visualisation des observations déposées,
- Une possibilité d'une prise de rendez-vous téléphonique avec moi-même.

4. Information du public :

Publicité légale dans la presse

Conformément aux prescriptions de l'article 8 de l'arrêté préfectoral n° 2020-I-1685 du 02 décembre 2020, le Préfet de l'Hérault a fait publier dans la presse l'avis au public¹⁵ dans les conditions suivantes ¹⁶:

- Jeudi 10 décembre 2020, première insertion : « Midi Libre » et « La Gazette de Montpellier »,
- Mardi 29 décembre 2020, deuxième insertion : « Métropolitain, 7 officiel »,
- Jeudi 31 décembre 2020, rappel d'insertion : « Midi libre »

¹⁵ III - Annexe 3

¹⁶ III - Annexe 4

Affichage de l'avis d'enquête

Conformément aux prescriptions de l'article 8 de l'arrêté préfectoral n° 2020-I-1685 du 02 décembre 2020, le Préfet de l'Hérault :

- La ville de Montpellier a affiché l'avis d'enquête sur les panneaux d'affichages réglementaires dès le 09 décembre,
- La ville de Montpellier et la Métropole ont affiché le 10 décembre l'avis d'enquête sur leurs bornes numériques,
- Le maître d'ouvrage a posé le 09 décembre, 28 affiches sur 26 sites aux abords du tracé initial et du nouveau tracé projeté, leur implantation est mentionnée en annexe.¹⁷

J'ai personnellement contrôlé les différents affichages lors de mes déplacements. Je n'ai pas relevé de défaut d'affichage.

Le Maire de Montpellier a un certificat d'affichage¹⁸.

Parallèlement, TaM mandataire du maître d'ouvrage a fait constater par huissier la présence des affichages tant sur site que sur les panneaux d'information de la Mairie et de la Métropole les 10 et 11 décembre 2020 (mise en place de l'affichage), le 29 décembre, (jour d'ouverture de l'enquête), le 15 janvier 2021 (à mi-enquête) et le 29 janvier 2021 (dernier jour de l'enquête). Les constats ont été effectués par Maître Bruno Durroux, huissier de justice associé, membre de la SAS EXADEX - 161 rue Yves Montand à Montpellier.

Sites internet

L'avis d'enquête et le dossier d'enquête publique étaient accessibles sur les sites internet suivants :

- Préfecture de l'Hérault : <https://www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques2>
- Démocratie active : <https://www.democratie-active.fr/tram5-montpellier3m-dupm/>

TaM, mandataire du maître d'ouvrage, a fait constater par le même huissier que ci-dessus, le 29 décembre 2020 (jour d'ouverture de l'enquête) et le 28 janvier 2021 (jour de fermeture de l'enquête) que l'arrêté d'ouverture de l'enquête, l'avis d'enquête et les pièces du dossier d'enquête étaient bien accessibles sur le site de Démocratie active mentionné ci-dessus.

Autres moyens de publicité

Des articles ont été insérés dans des journaux locaux :

- La Gazette de Montpellier n° 1696 parue le 17 décembre 2020 a consacré trois pages sur la ligne 5 du tramway notamment la future enquête. Suite à une erreur typographique rendant inopérant l'accès au site dématérialisé, un nouvel article est paru le 24 décembre dans le n° 1697-1698, corrigeant l'erreur sur l'adresse d'accès au registre dématérialisé, et rappelant en plus les dates de l'enquête et celles des permanences.

¹⁷ III - Annexe 6

¹⁸ III – Annexe 5



5. Exécution de l'enquête

L'enquête publique a été ouverte le mardi 29 décembre à 8h30.

Accès sur les lieux de l'enquête

Après le passage contrôlé par des vigiles à l'entrée dans l'Hôtel de Ville, l'accueil du public était assuré par le service d'accueil de la mairie de Montpellier au guichet unique de la Métropole et de la Ville.

Le dossier d'enquête y était consultable, sous le contrôle et la vigilance du personnel de l'accueil.

Lors des permanences, le dossier restait consultable dans les mêmes conditions pour le public ne souhaitant pas me rencontrer.

J'ai reçu le public dans une salle indépendante facilement accessible à partir du hall d'entrée et permettant la confidentialité des échanges.

Les conditions sanitaires y étaient respectées (gel hydroalcoolique, lingettes, port du masque obligatoire, accueil de 2 personnes maximum, disposition des bureaux permettant la distanciation, ...)

C'est également de cette salle que je rappelais le public qui avait pris un rendez-vous téléphonique sur le site qui hébergeait le registre dématérialisé.

Permanences

Je me suis tenu à la disposition du public en mairie de Montpellier – 1, place Georges Frêche - pour le recevoir physiquement, et pour pouvoir le contacter téléphoniquement après prise de rendez-vous aux dates suivantes :

Le maître d'ouvrage a élaboré le visuel de communication ci-contre comme vecteur de communication d'accompagnement

Il a été inséré dans la presse locale en dehors des pages réservées aux annonces légales, aux dates suivantes :

- Le 10 décembre 2020 : Midi libre, Hérault juridique et économique,
- Le 31 décembre 2020 : Midi Libre, Hérault juridique et économique,
- Entre le 04 janvier et le 08 janvier 2021, Mmmag, journal de Montpellier.
- Les 2, 3 et 4 janvier 2021 : distribution de Clap'infos, journal de Clapiers, et relais sur internet.

Journal de Lavérune et de Montferrier, et site internet

Journal de Saint-Jean de Védas.

Ce visuel a aussi été installé dans le hall de l'Hôtel de ville de Montpellier sous forme d'un kakémono, le 28 décembre 2020, date d'ouverture de l'enquête, jusqu'à la fin de l'enquête.

<ul style="list-style-type: none"> ▫ Le mercredi 30 décembre 2020 de 14h30 à 17h30, ▫ Le mardi 5 janvier 2021 de 14h30 à 17h30, ▫ Le jeudi 14 janvier 2021 de 09h00 à 12h00, ▫ Le vendredi 22 janvier 2021 de 09h30 à 12h30, ▫ Le mercredi 27 janvier 2021 de 14h30 à 17h30. 	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Le mardi 5 janvier 2021 de 9h00 à 12h00, ▫ Le jeudi 14 janvier 2021 de 14h00 à 17h00, ▫ Le lundi 18 janvier 2021 de 9h00 à 12h00.
---	---

Consultation dématérialisée des dossiers

L'ensemble du dossier était consultable et téléchargeable sur les sites internet susvisés, et consultable à partir du point numérique pour les usagers situés dans le hall d'accueil de la préfecture de l'Hérault, accessible sur rendez-vous pris auprès du bureau de l'environnement – téléphone 04 67 61 61 61.

Dépôt des observations et propositions du public

Le public a pu déposer et transmettre ses observations et propositions durant toute la durée de l'enquête du mardi 29 décembre à 8h30 au jeudi 28 janvier à 17h30, sur le registre d'enquête déposé à la mairie de Montpellier – 1, place Georges Frêche, par voie postale à l'adresse suivante : Monsieur Bernard Comas, « Modification DUP de la ligne 5 du tramway », 1 place Georges Frêche – 34267 Montpellier cedex 2 ou par voie électronique sur le site internet comportant le registre dématérialisé : <https://www.democratie-active.fr/tram5-montpellier3m-dupm/>

Fin de l'enquête

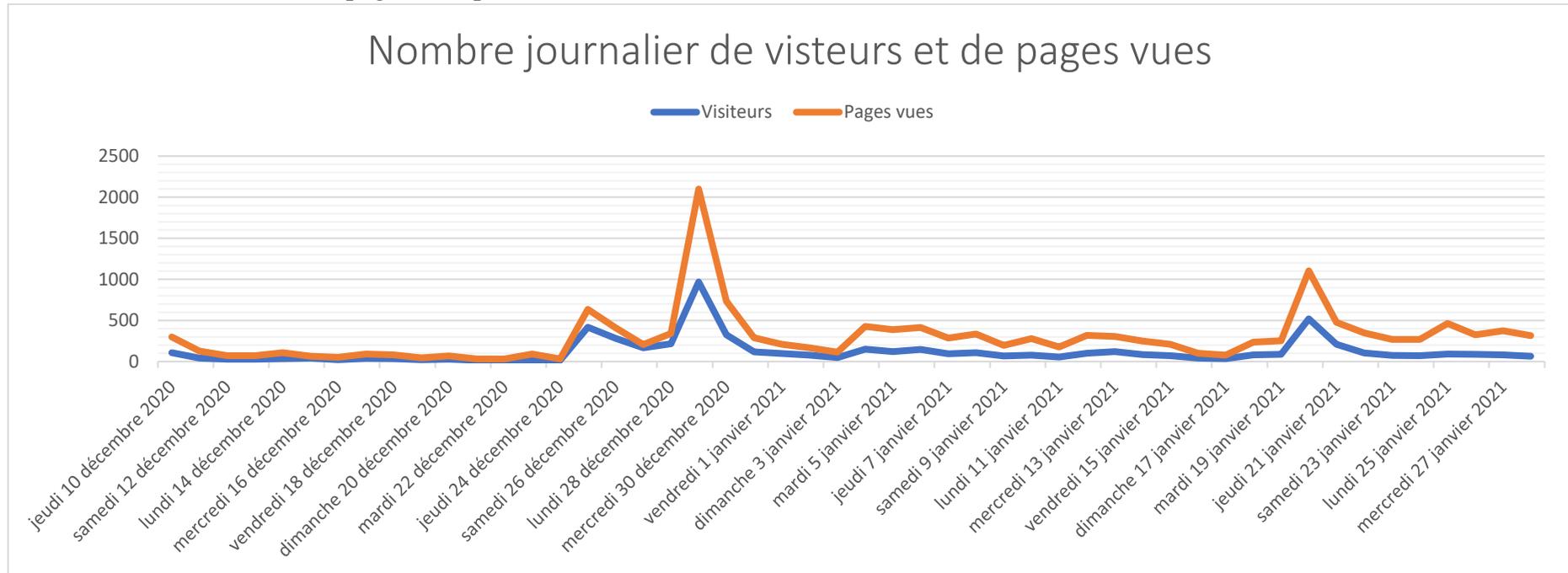
L'enquête s'est terminée le jeudi 28 janvier 2021 à 17h30. J'ai immédiatement clos le registre d'enquête et récupéré toutes les pièces du dossier d'enquête.

6. Bilan quantitatif

Accès au registre dématérialisé

Le registre dématérialisé a été mis en ligne dès le 10 décembre 2020, date d'insertion des avis dans la presse et de mise en place des affichages, uniquement pour consultation du dossier et téléchargement des pièces le composant.

Nombre de visiteurs et de pages vues par jour



Avant le début de l'enquête le site a été visité 2 093 fois (page d'accueil), le dossier d'enquête 508 fois et 1884 fichiers ont été téléchargés. Ces valeurs auraient été plus fortes si sur les articles parus dans Midi Libre et la Gazette de Montpellier, l'adresse d'accès au site avait été correcte.

On voit bien, sur le graphe que lors du rectificatif paru le jeudi 24 décembre, le nombre de connections a considérablement augmenté.

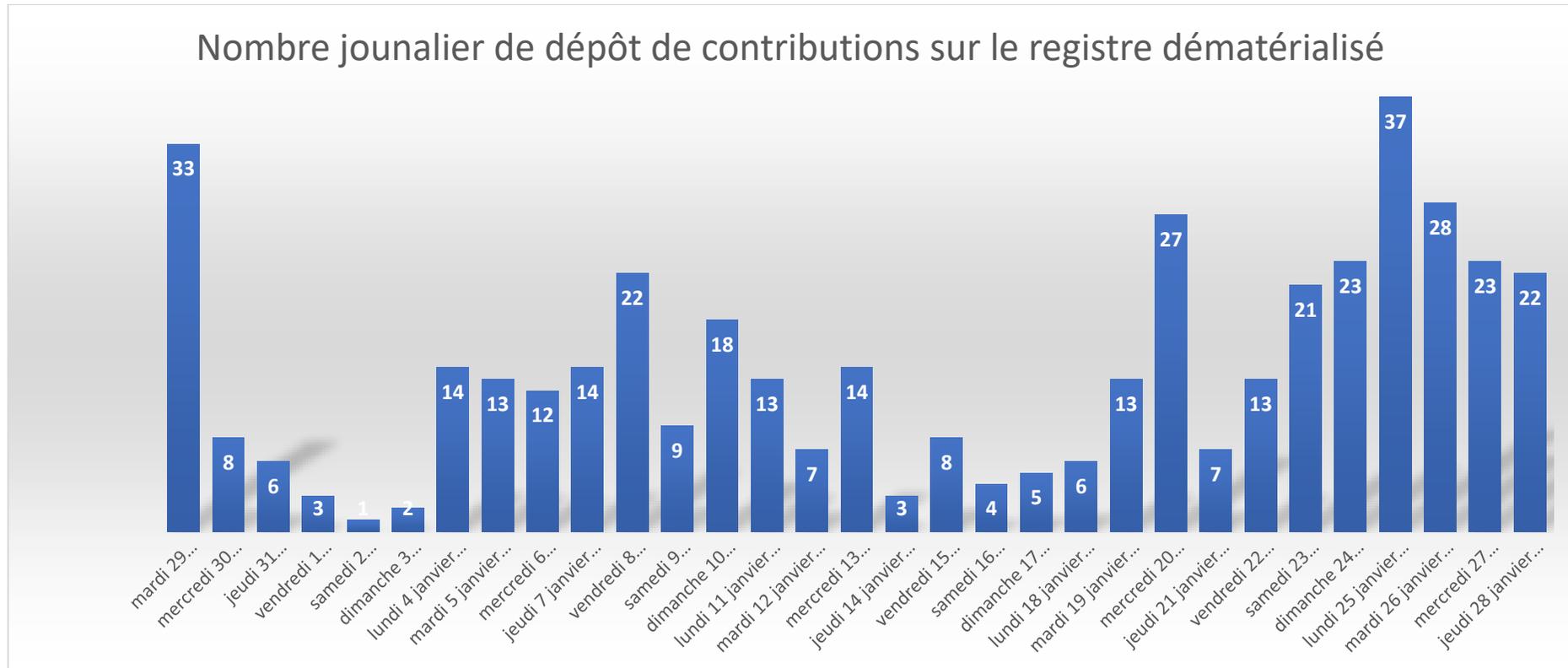
Au total, à la fin de l'enquête :

- Le nombre de pages vues s'est élevé à 14 592, dont 7 852 pour la page d'accueil, 1 982 pour la liste des observations, 2 080 pour le dossier et 2 180 pour l'accès au formulaire de dépôt.
- Le nombre de visiteurs uniques s'est élevé à 5 924.

Les contributions

– **Déposées sur le registre dématérialisé**

Le graphe suivant indique le nombre de dépôts journaliers sur le registre dématérialisé :



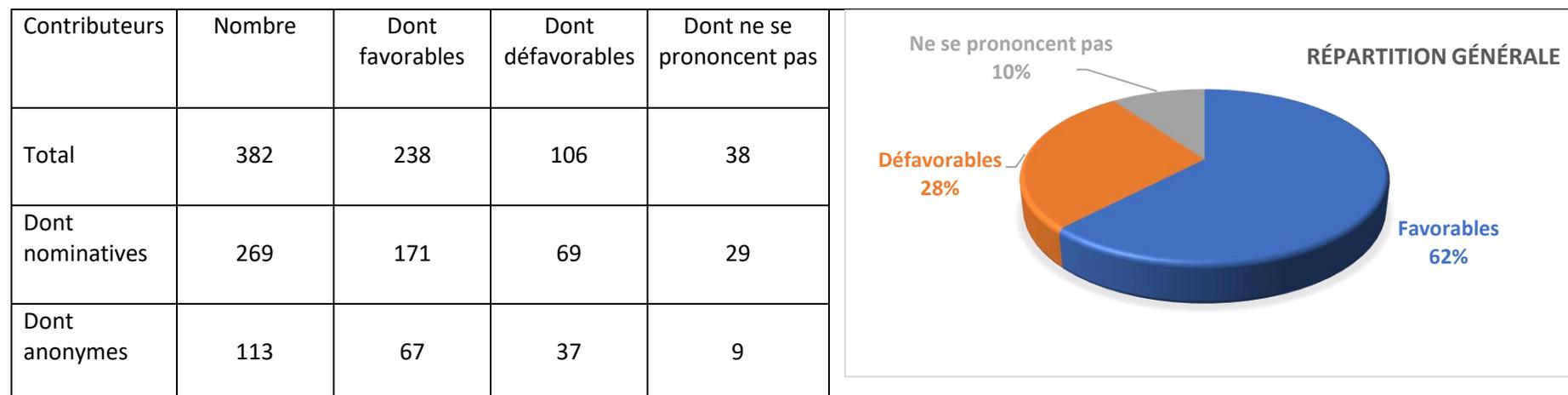
Le nombre total de dépôts sur le registre dématérialisé s'est élevé à 427, auquel il convient de déduire 11 doublons.

Dans ces conditions les contributions sur le registre dématérialisé sont au nombre de 416 dont 303 nominatives et 113 anonymes, ce qui représente toutefois 27 % d'anonymes.

Par ailleurs, des contributeurs ont déposé plusieurs contributions nominatives, le record s'établit à 15 contributions pour un même contributeur. Au total, 49 contributions multiples ont été portées par 15 contributeurs. Il n'est pas possible de savoir si des contributeurs anonymes ont fait des dépositions multiples. Le correctif ne peut porter que sur les contributions nominatives.

Dès l'accès au formulaire de dépôt des observations, avant le dépôt des observations, il était demandé au contributeur s'il était a priori favorable, défavorable au projet, ou s'il ne se prononçait pas. Il s'agit uniquement d'un indicateur, puisqu'il est arrivé que des commentaires ne correspondaient pas forcément à la tendance affichée préalablement.

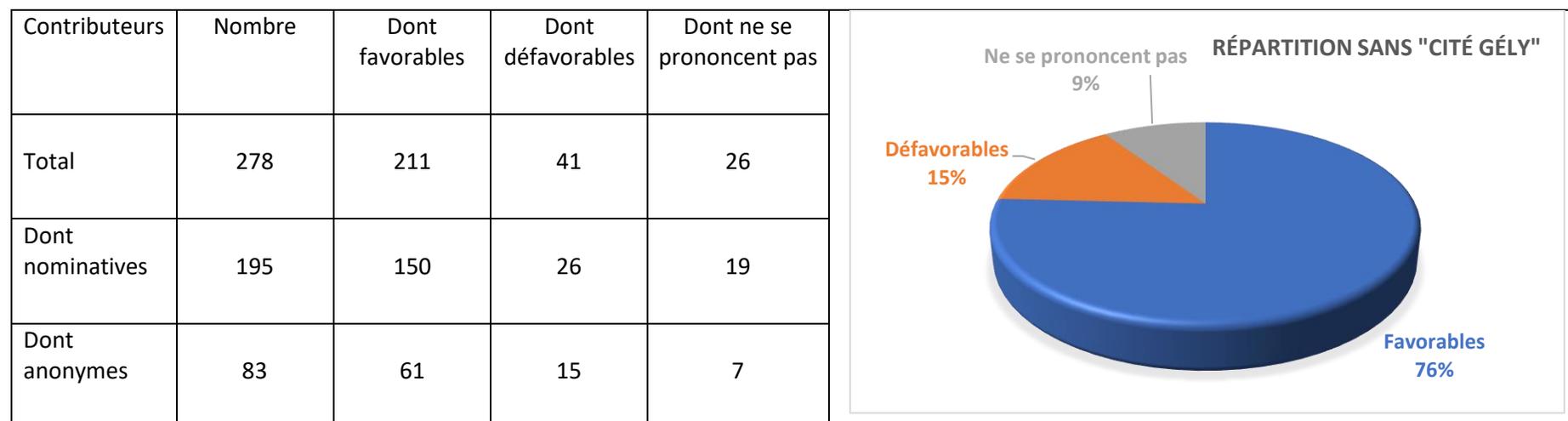
Toutefois, si on se réfère à cet indicateur, les tendances sont les suivantes :



Pendant la deuxième moitié de l'enquête, il y a eu un déferlement de contributions visant à s'opposer à la dénomination de la station « Cité Gély », sise route de Lavérune à proximité du carrefour avec la rue des Chasseurs.

Sur les 104 contributeurs recensés pour ce thème, 27 sont favorables, 65 sont défavorables et 12 ne se sont pas prononcé.

Ainsi, en retirant du recensement toutes les contributions relatives au rejet de la dénomination « Cité Gély », nous obtenons la répartition suivante :



Ainsi, on peut considérer que le pourcentage de contributeurs favorables au projet ayant utilisé le registre dématérialisé atteint au moins 76 %, les défavorables 15% soit un rapport de 87% et 13% entre favorables et défavorables.

– Contributions et dépositions recueillies hors du registre dématérialisé

Trois contributions ont été déposées sur le registre d'enquête : une avec dépôt d'une lettre, deux avec des mentions manuscrites.

Une lettre a été adressée par voie postale, et cinq documents m'ont été remis lors de permanences et annexés au registre d'enquête.

Lors des permanences présentielle, j'ai reçu 19 personnes et lors des permanences téléphoniques, j'ai contacté 11 personnes, Soit un total de 40 personnes.

Elles sont venues chercher des précisions sur le dossier, sur mon rôle et sur la procédure d'enquête publique, et faire part de leurs observations. Je leur ai toutefois conseillé de transcrire par écrit leur avis, soit sur le registre d'enquête, soit par courrier ou sur le registre dématérialisé. C'est ce qu'ont fait 19 d'entre elles.

Au final, en retirant les doublons relevés sur le registre dématérialisé et ceux provenant des contributions multiples, il ressort que 427 contributions ont été déposées par 393 contributeurs.

7 Les observations du public

Les 427 contributions comprennent 485 observations réparties par thèmes et sous-thèmes selon le détail ci-après :

Répartition des observations par thèmes et sous-thèmes			
Thèmes et sous-thèmes	Nombre	Thèmes et sous-thèmes	Nombre
Oppositions au projet		Déplacements	
Opposition au tracé	7	Circulation des automobiles	41
Tracé long, sinueux, lent et plus cher	15	Circulation des piétons	14
Quartiers, équipements mal desservis	6	Circulation des cyclistes	21
Cadre de vie détérioré	15	Sécurité routière	9
Acceptation du projet		Stationnement	50

Urgence à le réaliser	50	Intermodalité	10
Pertinence du tracé	110	Cadre de vie	9
Préservation du parc Montcalm	47	Environnement, biodiversité, qualité de vie,	14
Desserte des quartiers et des équipements	86	Espaces verts, plantations	16
Vitesse commerciale	2	Nuisances	
Variantes	27	Bruit	5
Projet		Éclairage nocturne	1
Dénomination des stations	104	Écoulement des eaux	8
Emplacement des stations	37	Impacts pendant les travaux	3
La plateforme		Financement et la valeur nette socio-économique	2
Structure	4	Le foncier	6
Profil en travers	8	L'enquête : son objet et son dossier	11
Accès riverains	17	Observations hors périmètre de l'enquête	56
Rames	3	Observations hors sujet	2
		Autres	7
		Total	485

C'est sur cette base qu'a été élaboré le procès-verbal de synthèse. Je l'ai remis et commenté le 3 février 2021 dans les locaux de TaM à :

- Mme Volana RAKOTOARIVONY Chargée des projets TCSP Montpellier Méditerranée Métropole,
- M. Johan SERVIGNAT Directeur des projets tramway TaM,
- Mme Nathalie DEBART Responsable du secteur ouest de la ligne 5 TaM,
- M. Maxime SIMON Coordinateur technique – projet tramway Montpellier Méditerranée Métropole,

C. ANALYSE DES OBSERVATIONS

1 - AVIS DES SERVICES ET ORGANISMES CONSULTÉS

Les avis concernés et les mémoires en réponses du maître d'ouvrage à l'Ae sont consignés dans la pièce K « Avis et bilan de la concertation ».

Nota : J'ai utilisé la charte graphique suivante :

- En police Calibri droite 11 : le résumé de l'avis de l'Ae,
- En police Calibri droite soulignée 11 : les recommandations de l'Ae,
- *En police Calibri italique 11* : les réponses du maître d'ouvrage,

En police Comic Sans MS italique grasse 10 : **mes commentaires.**

a. Avis de l'autorité environnementale (Ae) sur l'étude d'impact du projet.

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.

Le maître d'ouvrage rappelle qu'il est prévu que le secteur ouest fasse l'objet, au stade du projet, d'un dossier loi sur l'eau.¹⁹

Je note que le secteur ouest de la ligne de tramway fera l'objet d'une procédure dite « Loi sur l'eau ».

- 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 de trafic (qualité de l'air et bruit).

Sur le report du trafic :

Le maître d'ouvrage précise que les incidences du report de trafic ont été étudiées dans le dossier d'enquête avec pour objectif d'identifier les éventuelles mesures à prendre sur les sens de circulation, le fonctionnement des carrefours et le stationnement. Il précise que ce report de trafic est intégré dans une démarche globale visant à une organisation optimale de tous les transports de la Métropole de Montpellier en appliquant le dossier de voirie de l'agglomération, le plan de déplacements urbains et le plan local de déplacements, avec un objectif d'apaisement des circulations motorisées.

Les effets sur la circulation automobile est qualifiée de neutre à modéré, et les effets résiduels sont faibles.

Sur la qualité de l'air :

L'état initial de la qualité de l'air est présenté en pages 17 à 20 du volume G3.

La surveillance de la qualité de l'air est assurée régulièrement. Le dispositif de surveillance permanent d'Air Languedoc-Roussillon de Montpellier, composé de sept stations de mesure fixes, comprend une station à proximité du tracé modificatif. Les mesures réalisées en 2011 et 2012 présentaient une qualité de l'air globalement satisfaisantes. En complément des mesures collectées par l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air (AASQA) 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.

¹⁹ Cf Volume A – page 12.

Conformément aux mesures de suivi retenues²⁰, 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, même s'il induit des reports de trafic, participera à une réduction générale de la circulation automobile et par suite, aura une incidence positive sur la qualité de l'air

Le projet a, sur la qualité de l'air, un effet positif, direct, permanent et à long terme

Sur le bruit :

Une étude sur les impacts acoustiques a été confiée à la société Acouplus.

Huit mesures de bruit de 24 heures ont été effectuées, il en ressort que les modélisations du site ont permis de confirmer que 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 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.

Je considère que le maître d'ouvrage a bien pris en compte les incidences du report du trafic automobile, les effets sur la qualité de l'air et sur le 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.

Le maître d'ouvrage indique que s'agissant d'un projet d'infrastructure linéaire modifié seulement dans l'un des tronçons, l'économie de l'ensemble du projet n'est pas pour autant remise en cause et les impacts de la modification n'ont aucune incidence sur le reste du tracé. En conséquence, si le changement de tracé nécessite une enquête publique et une étude d'impact, cette étude est circonscrite au seul tracé modificatif, et une mise à jour de l'étude d'impact initiale n'a pas lieu d'être. Cependant du fait de la modification de l'étude d'impact suite au décret du 11 août 2016, l'analyse des enjeux inclut pour les grandes thématiques la totalité de la ligne.

Je considère cette réponse satisfaisante.

²⁰ Page 118 du volumeG4

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

- 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.

Par décision n° 2020DKO10, la MRAe considérant que le projet est compatible avec le règlement écrit des zones concernées, qu'il intègre les emplacements réservés au règlement graphique du PLU, qu'il n'engendre pas d'ouverture à l'urbanisation, qu'il se situe en dehors de secteurs à enjeux écologiques, paysagers ou agricoles ; et qu'en conclusion, au regard de l'ensemble des éléments susvisés, le projet n'est pas susceptible d'entraîner des impacts notables sur l'environnement, a décidé que le projet de mise en compatibilité du PLU de Montpellier suite à la déclaration de projet pour la modification de la ligne 5 du tramway n'est pas soumis à évaluation environnementale.

Je prends acte de cet avis.

c. Avis de la MRAe sur la mise en compatibilité du PLU de Montpellier par déclaration d'utilité publique modifiée concernant la ligne 5 de tramway de Montpellier en date du 8 juin 2020.

Par décision n° 2020AO31, la MRAe, constatant que le dossier présenté le 10 février 2020 par la Préfecture de l'Hérault indiquant que le dossier devait faire l'objet d'une évaluation environnementale avant sa mise à l'enquête, était techniquement le même que celui ayant conduit à décision de dispense d'évaluation environnementale, a maintenu ses conclusions du 24 janvier 2020.

Je prends acte de cet avis qui confirme le précédent.

d. Procès-verbal de l'examen conjoint.

Cette réunion prévue à l'article L153-54 du code de l'urbanisme s'est tenue le 27 novembre 2020 à 14h30, à la préfecture de l'Hérault, salle Érignac, sous la présidence de Monsieur Thierry Laurent, secrétaire général de la préfecture de l'Hérault.

Monsieur Servignat, directeur technique et projets, Transports de l'Agglomération de Montpellier (TAM), mandataire du maître d'ouvrage, précise que le projet qui se situe sur la partie ouest de la ligne 5 obéit à deux objectifs :

- La préservation du parc Montcalm qui vise à réaménager un vaste espace vert de loisirs,
- Une meilleure desserte de quartiers prioritaires de la ville de Montpellier.

Monsieur Parisot, chargé d'études environnement chez Egis, indique les enjeux environnementaux sont faibles à modéré, et que l'évaluation financière et socio-économique il ressort un projet rentable et justifié. Ce nouveau tracé a fait l'objet d'une concertation qui s'est déroulée entre novembre 2017 et février 2019.

La procédure de déclaration d'utilité publique du nouveau tracé de la ligne 5 entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs à l'entrée de l'EAI va impacter le plan local d'urbanisme (PLU) de la ville de Montpellier.

Aucune modification du règlement des zones traversées n'est à apporter.

Les évolutions portent uniquement sur les emplacements réservés : la modification d'emplacements réservés existants, la création de certains emplacements et rarement leur suppression.

Suivent deux tableaux : le premier concerne la modification de sept emplacements réservés, le second concerne la création de onze emplacements réservés.

Lors des discussions :

- Monsieur Nadal, chambre des métiers et de l'artisanat, demande si une commission d'indemnisation à l'amiable a été mise en place. Monsieur Servignat, confirme que la Métropole a mis en place cette instance et en détaille sa composition et son fonctionnement,
- Madame Debart, TAM, précise que les études phytosanitaires sont en cours et que les espaces boisés classés ont été préservés.
- Madame Perrier, DDTM 34, demande que lui soit explicité le lien avec les pistes cyclables. Il lui est répondu notamment que devant l'impossibilité de construire une piste cyclable avenue Paul Valéry, elle sera construite de la place de Chine avec des aménagements rue du Pas de Loup en sens unique pour desservir le collège Marcel Pagnol.
- Madame Rakotoarivony, Métropole, ajoute qu'il était indispensable que la thématique « cycle » soit traitée le long de la ligne 5.

Le projet de mise en compatibilité du PLU de Montpellier n'appelant pas d'autres observations, les participants ont mis un avis favorable.

Je prends acte de cet avis

2 –OBSERVATIONS DU PUBLIC ET RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le 6 avril 2021 le mémoire en réponse du maître d'ouvrage m'a été remis et commenté par :

- M. Johan SERVIGNAT - Directeur des projets tramway TaM,
- Mme Nathalie DEBART - Responsable du secteur ouest de la ligne 5 TaM,
- M. Maxime SIMON - Coordinateur technique – projet tramway Montpellier Méditerranée Métropole.

Au cours de cette réunion, j'ai pu engager un dialogue constructif et obtenir notamment des précisions complémentaires que je reprends dans mes commentaires.

Avec mon accord, la structure du procès-verbal de synthèse a été remaniée avec notamment des thèmes ou sous-thèmes regroupés afin d'éviter des redites et ainsi de permettre une meilleure lecture des réponses du maître d'ouvrage. La totalité des observations contenues dans le procès-verbal de synthèses a été traitée dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrages.

Le mémoire en réponses est reproduit ci-après en adoptant la charte graphique suivante :

Les observations du public :	
N° Contribution - Auteur	Observation
Rd n° ... (pour registre dématérialisé) Re n° ... (pour registre d'enquête papier) L n° ... (pour lettre, courrier, document) Op n° ... (Oral en permanence en présentiel) Ot n° (Oral en permanence téléphonique) Auteur :	Calibri (corps) 10
Mes constats :	Comic Sans M S droit 11
Mes questions :	<i>Calibri (corps) italique gras 11</i>
Les réponses du maître d'ouvrage :	Arial droit 11
Mes commentaires :	<i>Comic Sans MS italique gras 10</i>

Préambule

Le présent mémoire en réponse au procès-verbal du commissaire enquêteur est relatif à l'enquête publique modificative organisée du 29 décembre 2020 au 28 janvier 2021. Cette enquête publique concerne la modification de la Déclaration d'Utilité Publique initiale de la ligne 5 de tramway, sur le secteur allant du rond-point Paul Fajon à la rue des Chasseurs, jusqu'à l'entrée dans l'EAI.

L'ensemble de la ligne 5 de tramway reliera Lavérune à Clapiers sur un tracé de 16,3 km de longueur et 26 stations, dont 4 communes avec les lignes 1, 3 et 4.

Le tracé modificatif porte sur une section d'une longueur de 4,4 km et comprend 6 stations intermédiaires. La ligne modifiée desservira les quartiers EAI, Gély, Estanove, La Chamberte, Paul Valéry et reliera ensuite l'écoquartier Ovalie et son équipement phare, le stade de rugby, avant de passer au cœur du quartier Val de Croze.

L'ensemble de la ligne 5 de tramway a fait l'objet d'un arrêté n°2013-I-1656 déclarant d'utilité publique le projet en date du 28 août 2013.

Cet arrêté a fait suite à l'enquête publique organisée du 10 avril 2013 au 13 mai 2013, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral n°2013-1-548 du 18 mars 2013. Cette déclaration d'utilité publique a été prorogée pour cinq ans par arrêté préfectoral n°2018-I-638 du 13 juin 2018.

Conformément aux recommandations de la commission d'enquête, l'opération a démarré par le bouclage de la ligne 4. Les travaux ont été engagés au printemps 2014 et la mise en service a eu lieu le 1^{er} juillet 2016. Cette première section constitue le premier maillon de la ligne 5.

Les travaux sur la partie nord de la ligne 5 ont été engagés au cours de l'été 2019.

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 et une concertation pour revoir le tracé autour du parc Montcalm.

Une concertation sur le tracé modifié a été organisée du 5 au 28 juin 2018. Elle a été complétée par des réunions avec les associations et des réunions publiques ont été organisées du 6 septembre 2018 au 14 février 2019.

Cette concertation auprès de la population, des associations et des instances concernées, a permis de préciser le tracé privilégié et les partis d'aménagement associés. Le bilan de la concertation ainsi que le tracé modifié ont été approuvés par une délibération du Conseil de Métropole du 22 mars 2019 (délibération n° M2019-90).

Le Préfet de l'Hérault a prescrit par arrêté n° 2020-I-1685 du 02 décembre 2020 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

Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public :

- Au format papier à la mairie de Montpellier (siège de l'enquête) pendant la durée de l'enquête aux heures d'ouverture de la mairie au public, où il était possible de déposer des observations dans le registre papier, et y annexer des documents,
- Au format numérique dès le 10 décembre 2020, date de parution de l'avis dans la presse, pour être consulté et téléchargé à l'adresse suivante : <https://www.democratie-active.fr/tram5-montpellier3m-dupm/>. Le public a pu y déposer des contributions pendant la durée de l'enquête.

Enfin, le public pouvait adresser ses contributions par voie postale à l'adresse suivante :

Monsieur Bernard Comas, « Modification DUP de la ligne 5 du tramway » 1 place Georges Frêche – 34267 Montpellier cedex 2.

Le procès-verbal de synthèse présente une analyse :

- De la participation du public,
- Des observations du public recueillies du mardi 29 décembre 2020 à 8h30 au jeudi 28 janvier à 17h30, selon tous les moyens indiqués ci-dessus.

Le procès-verbal a été remis le 4 février 2021 par le commissaire enquêteur. En accord avec le commissaire enquêteur, il été convenu d'organiser les différentes thématiques du procès-verbal de synthèse selon le déroulé ci-après afin de clarifier les réponses du mémoire.

a - Acceptation du projet

- a.1. Urgence de sa réalisation

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 6 Auteur : Charles Morin	Il est urgent de finaliser cette Ligne5 que les Lavérunois attendent depuis trop longtemps
Rd 22 Auteur : anonyme	Il est plus que temps que cette ligne 5 soit finalisée.
N° 26 Auteur : GUILHEM RAULT	Il est grand temps
Rd 30 Auteur : Paul Mary	J'attends depuis si longtemps la ligne 5 !!! Elle devait être mise en service en 2017 et on l'attend toujours...
Rd 32 Auteur : Cyril Simon	J'attends avec impatience l'arrivée de cette nouvelle ligne
N° 37 Auteur : Julie Couhet-Guichot	Le tram sera un bonheur que nous l'attendons avec impatience !!!:
Rd 41 Auteur : Magali GUENOT	Nous attendons avec impatience le Tram
Rd 48 Auteur : Christelle RAMET	Vraiment une très bonne chose pour le quartier.
Rd 52 Auteur : Annie AMADOU-LAGARRIGUE	Tout d'abord un grand merci pour la rapidité avec laquelle vous remettez le projet Ligne 5 de Tram sur les rails.
Rd 74 Auteur : Michel BOUGET	Favorable à ce projet, pour réalisation au plus tôt, s'il permet de desservir plus de quartiers et aussi d'atteindre Lavérune.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 77 Auteur : Florent Goiffon	En tant qu'habitant du quartier Ovalie, largement concerné par le tracé proposé, je suis très heureux de l'arrivée de la ligne 5.
Rd 81 Auteur : Magali Perrin	VIVEMENT LA LIGNE 5
Rd 82 Auteur : Guilhem DALY-ERRAYA	Nous espérons voir le projet aboutir pour que notre quartier soit desservi par les transports en communs neutres en carbone !
Rd 84 Auteur : André Reyne	Cette ligne 5 est attendue par beaucoup de montpelliérains
Rd 85 Auteur : anonyme	Je suis entièrement favorable à la ligne 5 de tram
Rd 89 Auteur : Christophe Morales	Il est aujourd'hui temps de lancer le plus rapidement les travaux. L'utilité publique du tramway, de son réseau mieux maillé, de sa ligne 5 complète me semble incontestable. Je suis donc très favorable à ce projet de tracé modificatif.
Rd 93 Auteur : Martine Blanc Giordano	Nous attendons cette ligne 5 depuis si longtemps ! C'est donc un avis très favorable que j'émet
Rd 96 Auteur : Bernard PETIT	Il y a plus de 20 ans, M Georges Frêche proposait une cinquième ligne de Tramway qui devait relier Clapiers à Lavérune. 20 ans après toujours pas de ligne 5 en service !
Rd 99 Auteur : Patricia Ligerot	Soutien total au projet ! Nous sommes nombreux pas seulement Estanove et Bagatelle mais aussi à La Martelle à attendre la ligne 5 depuis des années !
Rd 109 Auteur : Pierre AMADOU	Et bravo pour cette relance du projet Ligne 5 de Tram qui n'a pris, jusqu'ici, que trop de retard.
Rd 111 Auteur : anonyme	Très bien que la ligne 5 se réalise enfin !
Rd 113 Auteur : Anny Ladri	J'ai donc fait partie dès le départ du collectif ligne 5 qui se bat pour que ce tram, très attendu, voit enfin le jour
Rd 114 Auteur : colL5ctif	À savoir que le collectif-ligne5-tramway n'a jamais pris position sur le tracé. Nous souhaitons par cette enquête faire part de l'attente et de l'urgence de mettre en place très rapidement la ligne5 comme la DUP l'exige de Lavérune à Clapiers.
Rd 118 Auteur : Nicole BIGAS	Le tracé de la ligne 5 qui devient vraiment indispensable me convient
Rd 119 Auteur : Alain RICATEAU	Le tracé de la ligne 5 qui devient vraiment indispensable me convient
Rd 120 Auteur : anonyme	Le fait que cette ligne 5 soit utile et attendue par la population est incontestable.
Rd 124	La ligne 5 est un bon tracé. Cette ligne 5 correspond bien à une attente forte de la population de Montpellier

N° Contribution - Auteur	Observation
Auteur : Francis Cauvy	
Rd 129 Auteur : Josefa Serra	Les modifications apportées au trajet de la ligne 5 me paraissent très intéressantes. Cette ligne 5 était attendue depuis longtemps...
Rd 131 Auteur : Bertrand Pageaut	VITE la 5ème ligne du TRAM ! Merci
Rd 136 Auteur : Chantal BOULIN	Je suis globalement d'accord avec le projet de tracé modificatif de la ligne 5 de tramway que j'attends depuis des années.
Rd 142 Auteur : Marie Morin	Grâce à la persévérance du "collectif ligne 5", le dossier est ressorti des "oubliettes".
Rd 144 Auteur : Tahina RAKOTO	Je suis enchantée par ce nouveau tracé et espère que la livraison se fera d'ici la fin de ce mandat
Rd 150 Auteur : Christian Boisson	Indispensable.
Rd 161 Auteur : Bastien DOUAY-GRUMELARD	Oui il faut le tramway
Rd 163 Auteur : Gérard BAUDUIN	Je suis favorable à la réalisation la plus rapide possible de la ligne 5
Rd 165 Auteur : Martine Blanc	Très favorable à la création de la ligne 5
Rd 173 Auteur : Christophe Courtieu	La ligne 5 est indispensable
Rd 178 Auteur : Angélica Nogueira	Je ne comprends pas pourquoi y a-t-il autant de polémique sur cette ligne de tram car elle nous avait été promise depuis très longtemps
Rd 180 Auteur : Denise Bauduin	Vite ! Il faut rattraper le temps perdu ! Cette ligne est INDISPENSABLE.
Rd 184 Auteur : Nathalie Ribes	J'ai envoyé déjà un commentaire où j'ai indiqué défavorable. Je suis favorable au tramway ligne 5. Par contre je suis défavorable à l'intention de modifier le tracé. Par contre je suis défavorable à l'intention de modifier le tracé. Le quartier Ovalie a besoin d'être mieux desservi. Il y a des années que les riverains attendent cette ligne.
Rd 196 Auteur : Manon Follain	Au-delà de ces quelques remarques, mes voisins et moi-même nous réjouissons de l'arrivée du tram dans notre quartier.
Rd 197 Auteur : Laure Lacheretz	Mon observation est favorable à la ligne 5 très attendue dans notre quartier mais...
Rd 199 Auteur : Jean-Pierre Boutonnet	Je suis aussi favorable à la réalisation rapide ce cette ligne

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 215 Auteur : anonyme	Le passage du tram a cet endroit est nécessaire
Rd 219 Auteur : Kevin HARSCOET	Je suis totalement pour, est impatient de l'arrivée de la ligne 5.
Rd 231 Auteur : Thyphaine Campos	Je suis totalement pour le nouveau tracé, est très impatiente
Rd 294 Auteur : Sacha PERZOFF	J'apprécie ce projet. J'attends avec impatience la réalisation et la mise en service.
Rd 322 Auteur : Vincent Siebert	C'est une bonne chose que cette ligne 5 se fasse et le tracé me paraît cohérent.
Rd 345 Auteur : Norbert Isern	La réalisation de la ligne 5 a pris trop de retard.
Op 3 Visiteuses : Mme RIBES Mme RUMEAU	Les intéressées sont très favorables à la réalisation de la ligne 5 qui était promise pour 2017.

Dans cette rubrique ont été recensées les 50 observations favorables au projet et qui présentaient une certaine impatience à la concrétisation rapide de la ligne de tramway.

Quel est le planning de réalisation ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le planning de réalisation de la ligne respecte l'indication de la Commission d'enquête de la DUP initiale de la ligne 5, dans son avis du 28 juin 2013, qui a recommandé :

- De commencer par le bouclage de la ligne 4 en vue d'améliorer sa rentabilité, de favoriser les interconnexions du réseau et de desservir le cœur de ville en priorité ;
- Compte tenu du montant élevé de l'opération et de la conjoncture économique actuelle, d'étaler les investissements, sans remettre en cause l'objectif final du projet. Dans cette optique, la Commission a proposé de différer l'exécution des travaux pour les trois tronçons Lavérune-Gennevieux, Paul Fajon – les Bouisses et Girac-Clapiers.

Conformément à ces recommandations, l'opération a démarré par le bouclage de la ligne 4. Les travaux ont été engagés au printemps 2014 et la mise en service a eu lieu le 1^{er} juillet 2016. Cette première section constitue le premier maillon de la Ligne 5.

En parallèle, une prorogation de la DUP a été demandée. Cette dernière a été prorogée pour cinq ans par arrêté préfectoral n°2018-I-638 du 13 juin 2018.

Les travaux sur la partie nord de la ligne 5 ont été engagés au cours de l'été 2019.

Montpellier Méditerranée Métropole met tout en œuvre pour livrer la totalité de la ligne 5 à la fin de l'année 2025, y compris sur la partie du tracé modifié.

Ce planning est présenté dans l'avant-propos du dossier soumis à l'enquête publique modificative.

Je prends acte de cette confirmation du planning pour lequel le nouvel exécutif de la métropole de Montpellier a avancé de deux ans la mise en service de la ligne 5 par rapport à la date initiale mentionnée dans le dossier d'enquête.

- a.2. Pertinence du nouveau tracé

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 4 Auteur : CYRIL BOESCH	Le tracé me semble pertinent
Rd 9 Auteur : Lionel Caron	Je suis d'accord avec ce changement de tracé
Rd 16 Auteur : Cerise Blottiere	Il est important pour nous que cette ligne de tramway soit faite.
Rd 17 Auteur : Jean-Noël COUTIER	Ce tracé est pertinent,
Rd 21 Auteur : anonyme	Favorable au nouveau projet
Rd 25 Auteur : Nicolas Lopez	De nombreux propriétaires ont investi dans des logements avec la perspective de la future ligne 5. Cet engagement doit être respecté.
Rd 31 Auteur : Alexis Coutant	Le projet est plutôt intéressant une ligne directe de tram s'avèrerait la bienvenue.
Rd 34 Auteur : Tiphaine Louis	La dernière modification du tracé est je pense la plus adaptée

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 38 Auteur : Mathieu Giudicelli	Je suis en total accord avec le trajet modifié proposé
N° 40 Auteur : Essia Sta-m'rad	La ligne 5 est primordiale
Rd 43 Auteur : Alain Many	Rien à dire sur le tracé en général.
Rd 44 Auteur : Marc Pastor	Naturellement très favorable à ce tracé de contournement.
Rd 45 Auteur : EMMY DAVID	J'habite à ovalie et tous les jours, je prends 2 bus pour aller au collège Clémenceau. J'aimerais que le tram passe dans mon quartier.
Rd 51 Auteur : Michel SALOM	Je trouve ce tracé plus cohérent
Rd 61 Auteur : Régis Hocdé	Favorable au projet modifié soumis à l'enquête publique
Rd 53 Auteur : anonyme	Le tracé entre le rond-point Paul Fajon et la rue des chasseurs ne doit pas traverser ce parc mais contourner ce dernier en passant par la route de Lavérune-bd Paul Valéry.
Rd 63 Auteur : Caroline Pernet	Elle est essentielle pour la vie de ce quartier, de NOTRE quartier !
Rd 64 Auteur : Fabienne Vernazobres	Habitant le quartier Ovalie, je suis pour le maintien du tracé de la ligne 5 précédemment voté à savoir que cette ligne doit passer par la route de Lavérune, le boulevard Paul Valéry, le stade de rugby, la rue de Bugarel et l'avenue du XV de France.
Rd 71 Auteur : Jean-Luc Fargier	Je suis tout à fait pour cette modification du tracé Enfin sur le principe, et concernant le tracé initial, il me semble aberrant de créer une nouvelle ligne de tramway pour ne desservir qu'un minimum de personnes.
Rd 73 Auteur : anonyme	Bravo
Rd 86 Auteur : Frédéric Navarro	La partie ovalie est primordiale.
Rd 87 Auteur : Nathalie Regnault	Bravo pour le nouveau tracé qui non seulement passe à proximité de mon domicile
Rd 88 Auteur : Jean Baptiste Quintrand	Je suis favorable à ce tracé
Rd 91 Auteur : Émilie MAS	Il est nécessaire que la prochaine ligne de tram passe par ce quartier (Ovalie) Nous sommes le seul quartier « neuf » qui n'est pas traversé par le tram, je trouve cela aberrant.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 92 Auteur : anonyme	Favorable
Rd 97 Auteur : Geneviève Mosser	Excellent tracé
Rd 98 Auteur : ANNE STAUFFER	Nous sommes très favorables au tracé modifié de la ligne 5
Rd 100 Auteur : Séverine Lafite	Je suis plutôt favorable à cette nouvelle ligne 5.
Rd 105 Auteur : anonyme	Tracé conforme à mes attentes sous condition que la voirie soit adaptée à tous les moyens de transports et que le "tout tram" ne soit pas le seul diktat !
Rd 106 Auteur : Clément Navarro	Je suis favorable au nouveau tracé de la ligne cinq
Rd 108 Auteur : Sylvie De Bearn	Je suis favorable à la modification du tracé de la ligne 5
Rd 110 Auteur : Mejdouline Kaïs	Je valide le nouveau tracé de la ligne de tram
Rd 115 Auteur : FREDERIC GRANDERT	Favorable à la ligne 5
Rd 123 Auteur : Aymeric Pariolleaud	Je suis pour la modification du tracé entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs
Rd 124 Auteur : francis cauvy	La ligne 5 est un bon tracé.
Rd 125 Auteur : Alain Pouget	FAVORABLE
Rd 126 Auteur : anonyme	Je suis favorable au nouveau tracé de la ligne 5,
Rd 127 Auteur : anonyme	Je suis favorable au nouveau tracé de la ligne 5,
Rd 129 Auteur : Josefa Serra	Les modifications apportées au trajet de la ligne 5 me paraissent très intéressantes
Rd 130 Auteur : AURELIEN COTTE	Je suis favorable au nouveau tracé
Rd 134 Auteur : Jacques DRAI	Le tracé décidé à la fin de la dernière mandature concernant le tronçon entre l'EAI et le rond-point Paul Fajon me semble adéquat.
Rd 143 Auteur : Raymond KRAUS	Je suis globalement favorable à la ligne 5.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 164 Auteur : Christiane FOURTEAU	Cette nouvelle ligne de tram va offrir une solution de transport à tout l'ouest
Rd 169 Auteur : Jean-François Holley	Le développement des transports en commun est une bonne chose, et l'intérêt d'un tramway provient d'un maillage important. En ce sens, la ligne 5 du tram est une bonne chose.
Rd 172 Auteur : Laurent SABATER	Je suis favorable à la modification du tracé de la L5
Rd 174 Auteur : Florent Goiffon	J'apporte une petite correction à ma première réponse (n°77). Je l'ai qualifiée de "Défavorable" parce que je pensais qu'en remettant en cause, comme je l'ai fait, une portion du tracé de la ligne, j'exprimais un avis défavorable au projet. Or, ce n'est en réalité pas le cas, et je crois que le reste de mes observations l'exprime clairement.
Rd 175 Auteur : Christiane SOULAS	Je suis favorable au tracé proposé de la ligne 5 du tramway
Rd 177 Auteur : Delphine Lecureuil	Je suis très favorable à ce nouveau tracé
Rd 179 Auteur : Nathalie Ribes	La ligne de tramway 5 doit passer par les quartiers Ovalie etc...
Rd 181 Auteur : Gérard COURTOIS	Favorable au tracé
Rd 183 Auteur : Jean BURGER	Pour compléter mon observation précédente, je suis bien entendu favorable à ce nouveau tracé
Rd 184 Auteur : Nathalie Ribes	J'ai envoyé déjà un commentaire où j'ai indiqué défavorable. Je suis favorable au tramway ligne 5. Par contre je suis défavorable à l'intention de modifier le tracé. Le quartier Ovalie a besoin d'être mieux desservi. Il y a des années que les riverains attendent cette ligne.
Rd 185 Auteur : Jérémy Bertiaux	Le tramway passant par le quartier Ovalie entre autres ? Une évidente nécessité
Rd 187 Auteur : anonyme	J'habite à côté de la rue de Bugarel et je trouve le tracé plus que correct vu qu'il n'y a pas beaucoup de place de parking pour se garer en centre-ville. Cela permettra d'y aller plus souvent
Rd 188 Auteur : Maximilien Deneufve	Je suis favorable car le quartier se développant,
Rd 190 Auteur : Claude REVERDY	Je suis favorable à la modification du tracé depuis le rond-point Paul Fajon jusqu'à la rue des Chasseurs.
Rd 193 Auteur : Valérie LONG ARAGON	Je suis favorable à ce nouveau qui tracé qui, à mon sens, présente de nombreux atouts
Rd 199 Auteur : Jean-Pierre Boutonnet	Je suis favorable à ce tracé.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 205 Auteur : IBAZIZENE SONIA	Je suis très favorable à la réalisation de ce nouveau tracé
Rd 206 Auteur : anonyme	Avis favorable
Rd 207 Auteur : Hugo Daval	Favorable à ce que la ligne 5 du tram passe rue de Bugarel
Rd 209 Auteur : Gabriel BREIT	Je suis favorable au tracé
Rd 211 Auteur : anonyme	Tout à fait favorable à ce nouveau tracé,
N° 214 Auteur : anonyme	Favorable
Rd 220 Auteur : anonyme	Le passage du tram à cet endroit est nécessaire car nous sommes uniquement desservis par le réseau de bus. Réseau qui est tributaire des conditions de circulation de la route.
Rd 221 Auteur : Rabiha HAJJI	Propriétaire d'un futur appartement rue William webb ellis, je souhaite que le tram passe par le quartier Ovalie,
Rd 225 Auteur : Thomas DUFFES	Je suis favorable au tracé de la ligne 5 proposé
Rd 229 Auteur : Jennifer CAMPOS	Très favorable au nouveau tracé ligne 5
Rd 230 Auteur : anonyme	Très bon choix
Rd 232 Auteur : anonyme	Très bon projet
Rd 234 Auteur : THIBAUD LAPLANCHE	Je suis favorable à la ligne 5 du tramway
Rd 235 Auteur : Zoé Chanteperdrix	Je pense que le nouveau tracé est mieux que l'ancien
Rd 236 Auteur : THIERRY CRABETTE	Bien entendu nous sommes favorables à cette nouvelle ligne de tramway qui permet aujourd'hui de faire vivre notre belle ville de Montpellier, mais pas au détriment des petits commerçants du Centre Commercial d'Estanove.
Rd 237 Auteur : anonyme	Je suis favorable au tram
Rd 238 Auteur : anonyme	Je suis favorable
Rd 239 Auteur : anonyme	Favorable

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 240 Auteur : Julien GABERT	Favorable au tracé.
Rd 244 Auteur : anonyme	Je suis partant pour cette ligne 5, elle a un bon tracé,
Rd 257 Auteur : Sonia Dumortier	Je suis propriétaire à la résidence Les Roses située au 49 route de Lavérune. Pour moi c'est un atout considérable d'avoir la chance de pouvoir bénéficier du tramway en bas de ma résidence.
Rd 263 Auteur : Audrey Bartheleix	Facilité d'accès au centre de Montpellier, notamment en soirée
Rd 283 Auteur : Matey Karassimeonov	Je suis très favorable à ce tracé
Rd 295 Auteur : anonyme	Je suis favorable au tram avec arrêt rue Bugarel
Rd 316 Auteur : anonyme	je pense que le tracé de la Ligne 5 de Tramway devrait passer devant le Stade et descendre la Rue de Bugarel pour soulager un peu les habitants et en même temps qu'on puisse profiter pour nous déplacer plus facilement.
Rd 329 Auteur : anonyme	Je suis favorable au tracé proposé
Rd 331 Auteur : anonyme	Je suis favorable au tracé proposé
Rd 335 Auteur : anonyme	Je suis favorable au tracé proposé
Rd 337 Auteur : anonyme	Je suis favorable au tracé proposé
Rd 340 Auteur : anonyme	Je suis favorable au tracé proposé
Rd 352 Auteur : Cécile Biscay	Je soutiens fortement le nouveau tracé de la ligne 5 du tramway car :
Rd 353 Auteur : PATRICK NOYGUES	Le dernier tracé de la ligne 5 me paraît le plus pertinent.
Rd 355 Auteur : Maelle Baptiste Noygues	Nous sommes pour le nouveau tracé du tram.
Rd 370 Auteur : anonyme	La ligne 5 est impérative pour nous.
Rd 375 Auteur : georges ardisson	Que les travaux démarrent des deux côtés afin que le chantier dure le moins de temps possible

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 388 Auteur : anonyme	Je suis pour la ligne 5
Rd 389 Auteur : anonyme	Co-proprétaire dans une résidence située sur la "Route de Lavérune", l'ensemble du projet me satisfait
Rd 390 Auteur : anonyme	Je suis pour la ligne 5
Rd 394 Auteur : anonyme	J'habite à Ovalie, donc le tracé est idéal pour moi. Bien cordialement
Rd 404 Auteur : anonyme	Nous sommes favorables globalement au projet de la ligne 5 et à sa modification,
Rd 409 Auteur : de Lavérune Mairie	Nous n'émettons aucune réserve sur ce tracé concernant la partie de ligne allant du rond-point Paul Fajon à la rue des chasseurs
Rd 411 Auteur : Madame JORDA	Avis favorable au projet
Rd 412 Auteur : Vincent LOYEZ	Le conseil syndical de la copropriété « Les Roses » donne à ce projet et au tracé retenu un avis globalement favorable en raison des commodités et de la valorisation que la réalisation de cette ligne 5 apportera à notre quartier
Rd 413 Auteur : Audrey Cheneaux	Habitante d'Ovalie je suis très contente que le tracé passe par chez nous.
Rd 414 Auteur : laura naudin	Je suis favorable au projet de la ligne 5 et à sa modification
Rd 419 Auteur : anonyme	Je suis favorable à la ligne 5 sur le parcours que vous proposez à l'enquête publique. Je souhaite que la ligne 5 passe par le tracé actuel, je remercie la nouvelle équipe municipale qui a lancé cette enquête de modification de la DUP avec l'espoir de pouvoir lancer les travaux d'intérêt général rapidement
Rd 423 Auteur : Boubacar SEYDI	Nous sommes naturellement favorables au passage du tramway dans notre quartier Ovalie. Il s'agit d'une position constante.
Rd 424 Auteur : anonyme	Ras
Op 2 Visiteur : Marie-Christine GOMEZ	L'intéressée approuve le tracé mis à l'enquête, elle est venue vérifier que le tramway n'empruntera pas la rue Bénézech
Re 3 Auteur : Michel BENADDI	Accord sur le tracé modifié, validation par la copropriété.
Op 11 Visiteur : Michèle OURLIAC	L'intéressée pense que l'arrivée du tramway est une bonne chose
L 2 Alain KLETHI	Ardent défenseur de la préservation du parc Montcalm dans son intégrité au sein de l'association ZARFA, je ne peux qu'être, très favorable à cette modification de la DUP concernant la ligne 5.

Dans cette rubrique ont été recensées les 110 observations favorables au projet sans, comme au chapitre précédent, manifester une vive impatience à la concrétisation de la ligne 5 de tramway.

Globalement, le nombre de contributeurs ayant expressément donné un avis favorable au nouveau tracé s'élève à 160.

- a.3. Cadre de vie amélioré

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 30 Auteur : Paul Mary	Nous aurons enfin grâce à l'arrivée de la ligne 5 un espace urbain réaménagé et embelli
Rd 38 Auteur : Mathieu Giudicelli	Tous ces points sont extrêmement positifs, notamment d'un point de vue écologique, pratique et citoyen. Je suis donc favorable à 100% pour modifier le tracé initial et vous remercie pour votre travail.
Rd 89 Auteur : Christophe Moralés	Le tracé modificatif de la ligne 5 du tramway de Montpellier, est une nécessité tant du point de vue de la protection de l'environnement, de l'amélioration de la qualité de vie et donc de la santé des habitants. La mobilité, douce, propre, confortable et rapide offerte, en complétant le réseau de tram déjà existant, est un atout pour une ville plus durable et son développement économique L'amélioration de la qualité de l'air, en phase exploitation mérite d'être particulièrement soulignée.
Rd 158 Auteur : Charles PAULET	En répondant à une attente forte des habitants et en protégeant la biodiversité du parc, le tracé de la ligne 5 participe également d'une politique écologique volontariste. La ligne 5 permettra aux usagers de se rendre dans les parcs urbains de Montpellier. En plaçant un parc à moins de 20 minutes en tramway de chaque riverain de la ligne 5, ce tracé répond également à une attente forte.
Rd 159 Auteur : Dominique PAULET	En répondant à une attente forte des habitants et en protégeant la biodiversité du parc, le tracé de la ligne 5 participe également d'une politique écologique volontariste. La ligne 5 permettra aux usagers de se rendre dans les parcs urbains de Montpellier. En plaçant un parc à moins de 20 minutes en tramway de chaque riverain de la ligne 5, ce tracé répond également à une attente forte.
Rd° 171 Auteur : anonyme	En effet, ceci contribuera à préserver la biodiversité du parc et s'inscrit dans une démarche de transition écologique à laquelle de plus en plus de montpelliérains sont sensibles. L'accès aux parcs urbains de Montpellier par le tram est également un point important, ces parcs étant pour des nombreux montpelliérains des espaces d'échange et de détente facilement accessibles sans avoir besoin d'utiliser la voiture.
Rd 201 Auteur : anonyme	Point positif : la proximité des parcs urbains.
Rd 205	Valider et accepter ce nouveau tracé c'est améliorer notre vie montpelliéraine au quotidien.

N° Contribution - Auteur	Observation
Auteur : IBAZIZENE SONIA	Répondre à l'intérêt public, est une ouverture à une vie meilleure, accessible à tous et satisfaire ses usagers. Cela permettrait de donner une dynamique dans ces quartiers, une nécessité absolue de favoriser cet aménagement et de développer notre ville.
Rd 227 Auteur : anonyme	Je trouve que le tramway qui passerait dans le quartier faciliterai les déplacements, surtout pour les personnes n'ayant pas de véhicule. Il permettrait aussi à certains commerces de venir si installer et de rendre le quartier plus agréable à vivre
Rd 296 Auteur : anonyme	La desserte du plus grand nombre doit rester une priorité. Il me semble que ces quartiers traversés remplissent ce critère De plus si le passage du tram pouvait entraîner une dynamique nouvelle dans certains quartiers excentrés avec des aménagements collectifs plus agréables, ce serait un autre objectif atteint
Rd 419 Auteur : anonyme	Habitants du quartier, nous avons trop souvent subi la pression du stationnement les jours et les soirs de match au complexe Yves Du Manoir/ GGL Stadium : impossible de recevoir des amis ou de la famille sans se garer en ne respectant pas les règles de stationnement. Le passage de la ligne 5 permettra aux habitants de recevoir les soirs de match les amis et la famille venus en tramway. Le quartier Ovalie est une dent creuse des transports de la ville de Montpellier et de la Métropole. Plus de 6000 personnes y habitent désormais et la desserte en transports en commun n'est pas adaptée ni suffisante. Je prenais personnellement le chemin de Poutingon pour rejoindre la ligne 2, chemin non éclairé encore à ce jour du côté du trottoir piétonnier. La proximité de la ligne 5 sera, pour les actuels habitants d'Ovalie une amélioration des transports en commun disponibles au quotidien.

Commentaire du maître d'ouvrage :

11 contributeurs précisent que le tracé modificatif de la ligne 5 va améliorer leur cadre de vie.

- a.4. Préservation du parc Montcalm

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 9 Auteur : Lionel Caron	Je suis d'accord avec ce changement de tracé qui préserve le parc Montcalm
Rd 17 Auteur : Jean-Noël COUTIER	Le tracé préserve le parc Montcalm
Rd 34 Auteur : Tiphaine Louis	Le tracé permet de préserver le parc Montcalm
Rd 37	Je tiens également à souligner l'importance du Parc Montcalm pour ce quartier.

N° Contribution - Auteur	Observation
Auteur : Julie Couhet-Guichot	
Rd 38 Auteur : Mathieu Giudicelli	- Il (le tracé) préserve le parc Montcalm
Rd 44 Auteur : Marc Pastor	L'aménagement du parc Montcalm est une réussite,
Rd 49 Auteur : anonyme	Favorable à la préservation durable du Parc Montcalm
Rd 53 Auteur : anonyme	Je ne conçois pas que le parc Montcalm soit traversé par une quelconque ligne. Ce parc permet aux montpelliérain de tout âge de se retrouver. Je ne conçois pas qu'une parcelle aussi infime soit elle, de ce parc soit dédiée à 600 logements et/ou à une ligne. Ce parc est l'un des poumons de Montpellier. Détruire ce parc et toute sa verdure n'est pas du tout concevable. Le tracé entre le rond-point Paul Fajon et la rue des chasseurs ne doit pas traverser ce parc.
Rd 59 Auteur : anonyme	Le tracé par la rue des chasseurs et non dans le Parc Montcalm est une bonne chose.
Rd 61 Auteur : Régis Hocdé	Favorable au projet modifié soumis à l'enquête publique car il prend en considération la préservation du Parc Montcalm,
Rd 76 Auteur : Jean-Pierre Faye	Un tracé qui répond à un maximum de préoccupations sociales et écologiques, il préserve le parc Montcalm
Rd 87 Auteur : Nathalie Regnault	Bravo pour le nouveau tracé qui non seulement passe à proximité de mon domicile et préserve le parc Montcalm
Rd 97 Auteur : Geneviève Mosser	Excellent tracé qui respecte le parc Montcalm
Rd 99 Auteur : Patricia Ligerot	Un projet avec préservation Montcalm parfait !
Rd 103 Auteur : Philippe Bascoul	Je suis favorable à l'ouverture d'une enquête publique en particulier sur le fait que le tracé qui était envisagé ne prévoyait même pas de desservir directement l'équipement public de premier ordre qu'est déjà le "PARC MONTCALM" actuel. Parc qui est appelé à devenir rapidement "le FUTUR CENTRAL PARK DE MONTPELLIER" et qu'il faut absolument rendre accessible à tous les Montpelliérains sans besoin de prendre sa voiture pour s'y rendre.
Rd 108 Auteur : Sylvie De Bearn	... qui préserve les espaces verts et répond ainsi aux attentes des montpelliérains.
Rd 123 Auteur : Aymeric Pariolleaud	... car celui - ci permettra la préservation du parc Montcalm
Rd 124 Auteur : francis cauvy	... parce qu'elle préserve le Parc Montcalm
Rd 129 Auteur : Josefa Serra car elles permettent d'abord de sauver le Parc Montcalm,
Rd 130	... qui épargne le parc Montcalm

N° Contribution - Auteur	Observation
Auteur : AURELIEN COTTE	
Rd 131 Auteur : Bertrand Pageaut	Ce tracé préserve le poumon vert qu'est Montcalm.
Rd 156 Auteur : Dominique PAULET	Cette modification sur ce secteur permettra : - d'adapter le tracé suite à l'abandon du projet urbain dans le parc Montcalm, - de préserver l'espace naturel du parc Montcalm,
Rd 157 Auteur : Charles PAULET	Cette modification sur ce secteur permettra : - d'adapter le tracé suite à l'abandon du projet urbain dans le parc Montcalm, - de préserver l'espace naturel du parc Montcalm,
Rd 158 Auteur : Charles PAULET	Il est important de préserver le parc Montcalm.
Rd 159 Auteur : Dominique PAULET	Il est important de préserver le parc Montcalm.
Rd 161 Auteur : Bastien DOUAY-GRUMELARD	Oui il faut conserver le parc Montcalm
Rd 164 Auteur : Christiane FOURTEAU	Il est important d'adapter le tracé suite à l'abandon du projet urbain dans le parc Montcalm et ainsi de préserver cet espace naturel.
Rd 171 Auteur : anonyme	Il me semble important de préserver le parc Montcalm.
Rd 177 Auteur : Delphine Lecureuil	... qui permettra de préserver le parc Montcalm tout en en assurant la desserte.
Rd 181 Auteur : Gérard COURTOIS	... préservant le parc Montcalm
Rd 183 Auteur : Jean BURGER	... qui épargne le Parc Montcalm
Rd 190 Auteur : Claude REVERDY	Ceci afin de préserver le Parc Montcalm qui doit rester une zone de verdure
Rd 193 Auteur : Valérie LONG ARAGON	Préservation du parc Montcalm
Rd 199 Auteur : Jean-Pierre Boutonnet	... qui préserve un espace vert très utile
Rd 205 Auteur : IBAZIZENE SONIA	Et bien bravo ! pour la préservation du parc Montcalm qui est un lieu de l'environnement à protéger et apporte équilibre à la vie des Montpelliérains

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 207 Auteur : Hugo Daval	... et évite le parc Montcalm pour le préserver
Rd 228 Auteur : Karima Kerkoub	Tout est bien indiqué. Le changement de tracé également tout en préservant l'environnement du parc Montcalm.
Rd 233 Auteur : Marie Maumus	Très favorable à la préservation du parc Montcalm qui est vraiment un havre de verdure pour les Montpelliérains qui ont su en prendre possession pour les activités sportives et promenades en famille ou entre amis.
Rd 283 Auteur : Matey Karassimeonov	... qui d'une part préserve le parc Montcalm
Rd 296 Auteur : anonyme	... sans dénaturer le parc Montcalm.
Rd 350 Auteur : anonyme	Le fait de desservir le parc me semble un plus pour les familles
Rd 352 Auteur : Cécile Biscay	- il est primordial de préserver le parc Montcalm en l'état (sans aucune construction additionnelle, ni tramway le « coupant en 2), afin qu'il puisse servir de poumon vert aux quartiers environnants et améliorer ainsi fortement la qualité de vie de leurs habitants
Rd 353 Auteur : PATRICK NOYGUES	... qui prévoit d'éviter le parc Montcalm Cela permet de conserver un poumon vert profitable à tous les quartiers environnants.
Rd 355 Auteur : Maelle & Baptiste Noygues	Nous voulons conserver le parc Montcalm, pour pouvoir pratiquer nos sports favoris en famille,
Rd 384 Auteur : Régis Hocdé	L'association "Les Riverains du Pigeonniers et des Cabries" est favorable au nouveau tracé qui permet de préserver le Parc Montcalm.
Rd 414 Auteur : laura Naudin	... pour préserver le parc Montcalm.
Ot 5 : Auteur : Céline LARUE	L'intéressée se réjouit de la préservation du parc Montcalm.

48 contributeurs ont manifesté leur accord pour la préservation du parc Montcalm.

Commentaire du maître d'ouvrage :

L'itinéraire modifié de la ligne 5 de tramway entre la rue des Chasseurs et le rond-point Paul Fajon, objet du dossier d'enquête publique modificatif, permet de contourner le parc Montcalm, au lieu de le traverser, et de préserver un peu plus d'un hectare de végétation.

Le parc demeure par ailleurs bien desservi avec la station EAI située à 370 m de distance de l'entrée principale sise rue des Chasseurs. La réalisation de la ligne 5 s'accompagnera de la mise en valeur de cette entrée. Un itinéraire piétons confortable et sécurisé, reliant la station au parc, sera aménagé dans le quartier de l'EAI.

Je prends acte de l'accord exprimé sur la préservation du parc Montcalm.

Je note, de plus la volonté du maître d'ouvrage de bien le desservir à partir de la station EAI.

- a.5. Vitesse commerciale

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 51 Auteur : Michel SALOM	Je trouve le tracé cohérent, pour 3 mn de plus ! C'était nécessaire.
Rd 61 Auteur : Régis Hocdé	Favorable même si le trajet est plus long de 3 mn et tortueux.

Par deux fois, la diminution de la vitesse commerciale, n'a pas été jugée importante.

Réponse du maître d'ouvrage :

La longueur supplémentaire de 800 mètres se traduit par un temps de parcours augmenté de 2'50".

Si l'augmentation de la longueur de la ligne conduit à un temps de parcours supplémentaires de 2 minutes et 50 secondes, la vitesse commerciale n'est, elle, pas affectée par la modification de tracé. Le gain de temps par rapport à la situation actuelle (sans réalisation de la ligne de tramway) est toujours très important, auquel s'ajoutent les conditions améliorées des déplacements, du fait de la régularité et la fiabilité de la ligne de tramway.

Je prends note de cette réponse.

b. Desserte des quartiers et des équipements

- b.1. Quartiers et équipements bien desservis

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 1 : Auteur : Florian Depret	La desserte du quartier Ovalie, 6000 habitants aujourd'hui, près de 10000 demain est une nécessité absolue. Car : Ovalie est sans transport en commun efficace aujourd'hui. Ovalie est équipé du stade du MHR, 15 000 spectateurs les jours de match. Les commerces peinent à s'ouvrir fautes de parking et de tramway.

N° Contribution - Auteur	Observation
	Si on ne veut pas qu'Ovalie conserve sa réputation de dent creuse des transports de l'Ouest Montpellierain, Ovalie doit être desservie, en passant par la rue de Bugarel.
Rd 2 Auteur : FLORIAN ANTOINE	La desserte du quartier Ovalie, 6000 habitants aujourd'hui, près de 10000 demain est une nécessité absolue. Car : Ovalie est sans transport en commun efficace aujourd'hui. Ovalie est équipé du stade du MHR, 15 000 spectateurs les jours de match. Les commerces peinent à s'ouvrir fautes de parking et de tramway. Ovalie doit être desservie, en passant par la rue de Bugarel
Rd 13 Auteur : anonyme	Le quartier ovalie doit être desservi par la ligne 5 en passant par la rue Bugarel. C'est un nouveau quartier et il doit y avoir le tramway (comme pour les Grisettes). Il y a le stade de rugby et des commerces
Rd 14 Auteur : Émilie Papereux	Pour que le quartier Ovalie en pleine expansion et le stade de rugby soient enfin desservis par des transports en commun adéquats à leur attrait
Rd 15 Auteur : Jérôme GRANDGIRARD	Propriétaire non résident d'un logement dans le secteur Ovalie (Résidence Cista Nova), il est nécessaire de dynamiser la zone avec les transports en commun.
Rd 16 Auteur : Cerise Blottiere	Propriétaire d'un appartement situé dans le secteur de l'Ovalie, résidence Cista Nova. Il est important pour nous que cette ligne de tramway soit faite.
Rd 17 Auteur : Jean-Noël COUTIER	Et dessert plus de quartiers que le tracé initial.
Rd 25 Auteur : Nicolas Lopez	La ligne 5 doit passer par le quartier Ovalie (rue Bugarel).
Rd 26 Auteur : GUILHEM RAULT	Il est grand temps que le quartier Ovalie / stade de rugby soit enfin desservi.
Rd 27 Auteur : Guilhem DAVID	Il faut que le tram passe par Ovalie et Pas du loup. De très nombreux habitants y vivent, plus encore si l'on inclut toute la rue de Bugarel.
Rd 30 Auteur : Paul Mary	Il a l'avantage de desservir plus de logements Et surtout de desservir deux centres commerciaux de proximité, en tant que commerçant, je ne peux être que satisfait !
Rd 32 Auteur : Cyril Simon	Propriétaire d'un appartement dans le quartier Ovalie je suis de prêt l'avancement du projet de la future ligne 5 de tramway.
Rd 34 Auteur : Tiphaine Louis	Habitante du quartier Ovalie, le tramway sera le bienvenu !
Rd 37 Auteur : Julie Couhet-Guichot	Je vous confirme que la desserte de cette zone du stade de rugby par le tram sera un vrai bonheur et que nous l'attendons avec impatience !!!:
Rd 38 Auteur : Mathieu Giudicelli	Il (le tracé) prend en considération les quartiers prioritaires. Il intervient sur un tracé où la population est bien plus dense et où il sera beaucoup plus utilisé qu'initialement.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 43 Auteur : Alain Many	Rien à dire sur la desserte de la rue de Bugarel en particulier...les programmes immobiliers neufs ont été vendus avec cette promesse
Rd 51 Auteur : Michel SALOM	(Tracé cohérent) avec desserte d'Ovalie
Rd 54 Auteur : Sabrina Rico	Le tramway est indispensable dans notre quartier OVALIE.
Rd 63 Auteur : Caroline Pernet	Après toutes ces heures de réunions publiques, IL FAUT que la ligne 5 passe devant le stade de rugby (comme c'est prévu dans les plans). Nous sommes très nombreux à avoir acheté un bien dans le quartier Ovalie car cette ligne était prévue.
Rd 65 Auteur : René Louis Labbé	Ligne 5 passant par ovalie
Rd 66 Auteur : Nordine Maktoubi	Bonjour, la volonté initiale du tram à Montpellier est de rattacher les quartiers populaires à la ville.
Rd 71 Auteur : Jean-Luc Fargier	. Le tracé permet de desservir un maximum de personnes notamment dans les anciens quartiers tel que Val de Croze et les nouveaux quartiers tel qu'Ovalie. Mais aussi il permettra de desservir également le stade de rugby
Rd 74 Auteur : Michel BOUGET	Il permet de desservir plus de quartiers et aussi d'atteindre Lavérune.
Rd 75 Auteur : Anthony Loup	La ligne 5 est une belle opportunité de développement du quartier Ovalie. Il est nécessaire pour nous, habitants de ce quartier d'avoir accès à cette nouvelle ligne à proximité de nos habitations
Rd 76 Auteur : Jean-Pierre Faye	De plus il permet un accès en transport en commun au complexe Yves du Manoir
Rd 78 Auteur : Nadia B A	Je souhaite que le tram passe par le quartier Ovalie Qu'il y est un arrêt de tram juste devant le stade de rugby pour faciliter la venue des futurs spectateurs.
Rd 79 Auteur : MICKAEL ANSEL	La desserte du stade de Rugby et plus largement du quartier Ovalie est un incontournable compte tenu des habitations actuelles et à venir et des fortes affluences/contraintes d'accès lors des matchs de Rugby.
Rd 80 Auteur : anonyme	Il est important que le quartier ovalie soit desservi
Rd 88 Auteur : Jean Baptiste Quinrand	Je suis favorable notamment dans la desserte du quartier Ovalie, val de Croze, Paul Valéry, Estanove. Le tramway doit être un lien pour tous. Le stade de rugby doit bénéficier de ce tramway. Le Quartier Ovalie tout entier attend avec impatience ce tramway pour aller fréquemment dans notre centre-ville soutenir nos commerçants
Rd 89 Auteur : Christophe Morales	Ce tracé en desservant les quartiers prioritaires de la ville concerne directement 36000 personnes, et 9550 emplois. Il est donc un instrument efficace de cohésion sociale.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 91 Auteur : Émilie MAS	Habitante du quartier Ovalie depuis maintenant plus de 5 ans, il est nécessaire que la prochaine ligne de tram passe par ce quartier. Nous sommes le seul quartier « neuf » qui n'est pas traversé par le tram, je trouve cela aberrant.
Rd 95 Auteur : Dominique Bochkovitch	Je pense que la mise en service de la ligne 5 permettra de desservir les quartiers prioritaires : Cité Saint Gély, EAI, Val de Croze, Fontcouverte et Estanove. Elle permettra d'accéder aux deux centres commerciaux d'Estanove et d'Ovalie. La desserte des deux pôles médicaux de la route de Lavérune répond également aux souhaits des habitants. En renforçant l'offre commerciale et l'accès aux centres médicaux, le tracé de la ligne 5 répond à des impératifs accentués par la crise sanitaire.
Rd 97 Auteur : Geneviève Mosser	Excellent tracé) qui va permettre une meilleure liaison vers le centre de Montpellier pour une population dense sur le tracé longeant de nombreuses résidences.
Rd 98 Auteur : ANNE STAUFFER	... desservant notamment l'arrêt ovalie. Le tram dans ce quartier en pleine expansion est indispensable.
Rd 106 Auteur : Clément Navarro	car en fort développement existe sur la zone Ovalie.
Rd 123 Auteur : Aymeric Pariolleaud	et une meilleure desserte des quartiers adjacents.
Rd 124 Auteur : francis cauvy	de plus elle permet la desserte des quartiers populaires : la Cité Gély, le Val de Croze, la Chamberte ainsi que le stade de rugby, le gymnase Marcel Cerdan et la MPT Marcel Pagnol.
Rd 129 Auteur : Josefa Serra	de desservir les quartiers Chamberte, cité Gély, et le stade de rugby.
Rd 130 Auteur : AURELIEN COTTE	et qui dessert le quartier d'Ovalie.
Rd 131 Auteur : Bertrand Pageaut	La desserte du quartier populaire Gely est importante, tout comme de Estanove et du secteur autour de Montcalm dite 2eme couronne où se logent de plus en plus de famille qui trouvent ici des biens plus abordables que dans Montpellier centre, les faubourgs ou Port Marianne et extension (l'immobilier privé est beaucoup trop tourné vers une classe supérieure ou des investisseurs et est déconnecté du potentiel investissement de la majorité des foyers).
Rd 144 Auteur : Tahina RAKOTO	Ce nouveau tracé dessert et doit desservir les quartiers prioritaires : la Cité Gély, l'EAI, le Val de Croze, Bagatelle, Fontcouverte, la Chamberte, Estanove. Ce nouveau tracé offrira un accès à deux centres commerciaux – le centre commercial d'Estanove et le centre commercial d'Ovalie – et longera un axe commerçant dense et varié. La desserte de deux centres médicaux route de Lavérune répond également à une demande forte des habitants. En renforçant l'offre commerciale et l'accès aux ressources de santé, le tracé de la ligne 5 répond à une série d'impératifs accentués par la crise du COVID 19. De même, cette nouvelle ligne permettra aux usagers de se rendre dans les parcs urbains de Montpellier : Clemenceau, Montcalm (à proximité immédiate), Bagatelle, le bois de Montmaur. En plaçant un parc à moins de 20 minutes en tramway de chaque riverain de la ligne 5, ce tracé répond également à une attente forte des habitants.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 146 Auteur : anonyme	Dans de cadre de la politique de la ville, il est absolument nécessaire que la ligne 5 du tramway passe par les quartiers dits "prioritaires" dont Ovalie et son stade de rugby !
Rd 148 Auteur : anonyme	Il est nécessaire pour les habitants que la modification du tracé depuis le rond-point Paul Fajon jusqu'à la rue des Chasseurs soit effectuée afin que la ligne 5 du tramway passe par ces quartiers.
Rd 152 Auteur : SYLVIE GANDOLFINI	Le tracé est certes tortueux comme le disent certains mais indispensable pour ouvrir les quartiers
Rd 153 Auteur : Sandrine JORDANE	Il est indispensable de prévoir que la ligne 5 puisse desservir le quartier Paul Valéry
Rd 154 Auteur : Lionel Pellerin	Il est indispensable de prévoir que la ligne 5 puisse desservir le quartier Paul Valéry
Rd 155 Auteur : Anouk JORDANE	Il est indispensable de prévoir que la ligne 5 puisse desservir le quartier Paul Valéry
Rd 156 Auteur : Dominique PAULET	- de proposer une desserte accessible à tous, dans les quartiers prioritaires de la politique de la Ville : EAI, Gély, Estanove, La Chamberte, Paul Valéry, l'écoquartier Ovalie et le stade de Rugby ainsi que Val de Croze.
Rd 157 Auteur : Charles PAULET	- de proposer une desserte accessible à tous, dans les quartiers prioritaires de la politique de la Ville : EAI, Gély, Estanove, La Chamberte, Paul Valéry, l'écoquartier Ovalie et le stade de Rugby ainsi que Val de Croze
Rd 158 Auteur : Charles PAULET	En incitant les habitants à prendre le Tramway, on change la ville ; on rééquilibre la Ville. Seule la partie Ouest de la Ville n'était pas encore desservie par une des quatre lignes de Tramway. La ligne 5 répond aussi à des enjeux de politique urbaine et sociale. Ce nouveau tracé dessert les quartiers prioritaires. Il offrira un accès à deux centres commerciaux – le centre commercial d'Estanove et le centre commercial d'Ovalie – et longera un axe commerçant dense et varié
Rd 159 Auteur : Dominique PAULET	En incitant les habitants à prendre le Tramway, on change la ville ; on rééquilibre la Ville. Seule la partie Ouest de la Ville n'était pas encore desservie par une des quatre lignes de Tramway. La ligne 5 répond aussi à des enjeux de politique urbaine et sociale. Ce nouveau tracé dessert les quartiers prioritaires. Il offrira un accès à deux centres commerciaux – le centre commercial d'Estanove et le centre commercial d'Ovalie – et longera un axe commerçant dense et varié
Rd 164 Auteur : Christiane FOURTEAU	Il est important également de proposer une desserte accessible à tous dans les quartiers à forte population comme la cité GELY, les quartiers Estanove, La Chamberte, Paul Valéry, Val de Croze....
Rd 171 Auteur : anonyme	La ligne 5 offre une "ouverture" à des quartiers jusqu'alors peu desservis et par là même un rééquilibrage de la ville en termes économiques et sociaux.
Rd 174 Auteur : Florent Goiffon	Cette ligne 5 de tramway doit absolument desservir les quartiers Ouest de Montpellier : Ovalie, ses milliers d'habitants et son stade de rugby en particulier. Ce quartier a connu une croissance extrêmement rapide en termes de constructions de logements, au cours de ces dix dernières années. Et cela, sans l'installation d'équipements, de services et de commerces de

N° Contribution - Auteur	Observation
	proximité en adéquation avec la dynamique démographique. Tout ceci manque aujourd'hui cruellement pour permettre une vie de quartier. L'arrivée du tramway aura donc un effet sur le dynamisme et le décroissement du quartier.
Rd 179 Auteur : Nathalie Ribes	Ce sont des quartiers à forte densité de population. Il est absolument nécessaire que le tramway passe par là, Val de Croze, Ovalie. Il s'agit de quartiers populaires qui ont besoin de ce mode de transport. La politique doit prendre en compte l'accessibilité du transport public pour tous.
Rd 180 Auteur : Denise Bauduin	Le trajet proposé semble contenter beaucoup de quartiers. En avant la ligne 5 !
Rd 181 Auteur : Gérard COURTOIS	et permettant de desservir les populations importantes des quartiers cité Gely Estanove Chamberte Paul Valéry etc.
Rd 183 Auteur : Jean BURGER	et vient desservir de nouveaux quartiers.
Rd 184 Auteur : Nathalie Ribes	Le quartier Ovalie a besoin d'être mieux desservi. Il y a des années que les riverains attendent cette ligne. C'est d'utilité publique... y aurait-il deux poids deux mesures... on est toujours les grands oubliés !!!
Rd 185 Auteur : Jérémy Bertiaux	Une évidente nécessité pour un quartier fort mal desservi en transport en commun,
Rd 189 Auteur : Christelle Schmitt	Je me réjouis de savoir Ovalie facilement accessible en tram. Il est important pour moi que le tram soit dans notre quartier.
Rd 192 Auteur : Mathieu MOUREAU	Habitant la ZAC OVALIE et travaillant dans la métropole 3M, le tracé modifié passant par la ZAC OVALIE a été un critère déterminant dans le choix de mon logement et du quartier familial dans lequel je vis, ainsi que de jeunes couples travailleurs. Dans mon entourage et voisinage, nous sommes nombreux dans ce cas. Par ailleurs, il est crucial de desservir une infrastructure telle que le stade de rugby, atout attractif de Montpellier et sa région. Les usages sont à la fois démultipliés, pour les jeunes actifs et l'accès aux structures sportives.
Rd 193 Auteur : Valérie LONG ARAGON	Valorisation de la vie de quartier par une desserte de la ville simplifiée.
Rd 201 Auteur : anonyme	Points très positifs : accès aux quartiers prioritaires
Rd 205 Auteur : IBAZIZENE SONIA	Car cela permettrait d'y avoir accès surtout pour le quartier Ovalie et de mettre en lien d'autres quartiers Une ouverture prometteuse et un développement très enrichissant des infrastructures...Une desserte bien pensée. En effet, le stade est un atout attractif de Montpellier et sa région d'où un accès utile pour les usagers (activités sportives, travail...) et vers le futur. Aussi, ce tracé permettrait que ces quartiers soient bien connectés.

N° Contribution - Auteur	Observation
	Je pense que ce nouveau tracé est le plus adapté aux quartiers qui ne le sont pas aujourd'hui par le tram et permettrait de relier les 2 axes
Rd 209 Auteur : Gabriel BREIT	Qui dessert le quartier Ovalie ainsi que le stade de rugby
Rd 213 Auteur : anonyme	La ligne 5 doit absolument passer par Ovalie et son stade de rugby.
Rd 221 Auteur : Rabiha HAJJI	Qu'il y ait un arrêt de tram juste devant le stade de rugby pour faciliter la venue des futurs spectateurs.
Rd 225 Auteur : Thomas DUFFES	qui va permettre de désenclaver le quartier Ovalie.
Rd 229 Auteur : Jennifer CAMPOS	Très bon travail qui dessert très bien les quartiers Ovalie, Estanove, EAI.
Rd 230 Auteur : anonyme	Très bon choix que de desservir ces quartiers prioritaires, Pour lui redonner vie. Sans toutefois modifier complètement le trajet et desservir, combien même à proximité des Halles tropismes.
Rd 231 Auteur : Thyphaine Campos	de l'arrivée de la ligne 5 à Ovalie
Rd 243 Auteur : anonyme	Cette ligne permettra de désenclaver et de revitaliser le quartier.
Rd 256 Auteur : Antoine Rich	La ligne 5 devrait passer par les quartiers résidentiels et commerçants les plus denses (populaires) et les plus éloignés des autres trams. Ainsi, par exemple, un passage par la route de Lavérune et la Cité Paul Valéry me paraît indispensable.
Rd 262 Auteur : Andrew Milledge	Le tram doit s'arrêter au stade de rugby. De plus, Ovalie se développe et a besoin du tramway.
Rd 271 Auteur : Rolland GAZULLA	À l'ouest, le projet dessert Estanove, Pas du Loup, Ovalie, avec une bretelle vers les Bouisses. Quartiers en plein développement : Accord complet.
Rd 274 Auteur : anonyme	Le quartier ovalie n'est pas assez desservi en transport en commun. Je suis donc favorable à l'arrivée de la ligne 5
Rd 283 Auteur : Matey Karassimeonov	et d'autre part permet la desserte de zones particulièrement denses et avec une mixité sociale importante.
Rd 352 Auteur : Cécile Biscay	- il est important que ce tramway puisse profiter au plus grand nombre, le nouveau tracé permettant la desserte de nombreux quartiers additionnels
Rd 353 Auteur : PATRICK NOYGUES	De plus ce tracé permet de toucher un plus grand nombre d'habitants.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 416 Auteur : Alice ALAIN	La ligne 5 va permettre une mobilité accrue des habitants de la métropole, va permettre de désenclaver les communes de l'Ouest de Montpellier, de rendre accessible Ovalie et Val de Croze.
Rd 419 Auteur : anonyme	Le tracé que vous proposez est certes plus long et sinueux que le tracé initial mais il dessert le second équipement sportif de la métropole
Ot 3 : Auteur : Amélie BADLEB	La desserte du Val de Croze est importante
Ot 5 : Auteur : Céline LARUE	Elle apprécie la desserte de quartiers comme la Cité Saint Gely et Paul Valéry.

- b.2. Quartiers et équipements mal desservis

Contribution - Auteur	Observation
Rd 8 Auteur : Julien Bernon	J'observe que la cité Paul Valéry, zone très populaire ne bénéficiera que peu du tracé de la ligne 5. Il faudra aux habitants soit rejoindre l'arrêt Estanove, soit l'arrêt Paul Valéry, encore plus loin.
Rd 46 Auteur : anonyme	Ce nouveau tracé laisse de côté des quartiers notablement défavorisés comme la cité Paul Valéry et le Pas du Loup. En effet, l'ancien tracé créait un arrêt entre la cité Paul Valéry et le Pas du Loup (arrêt Marcel Pagnol) alors que l'arrêt Paul Valéry du nouveau tracé est plus éloigné, tant de la cité du même nom que du Pas du Loup. - le tracé initial était donc davantage tourné vers les quartiers de l'ouest de Montpellier ayant besoin d'un renouveau des mobilités urbaines afin d'être désenclavés. - le nouveau tracé répond, notamment, à une exigence et à une mobilisation "fortes" des habitants du quartier Ovalie qui souhaitaient que le tram passe par la rue de Bugarel pour mieux desservir les immeubles se trouvant dans cette rue, face au stade de rugby (ce qui peut se concevoir). Pourtant, le tracé précédent leur permettait un accès direct avec l'arrêt Ovalie se trouvant à l'intersection entre l'avenue de Vanières et la rue de Bugarel, de même qu'il donnait un accès direct au stade de rugby
Rd 57 Auteur : Pauline Charoyan	Je trouve que les arrêts ne desservent pas vraiment les structures publiques qui sont à proximité. L'arrêt Paul Valéry est loin du collège Marcel Pagnol et n'a pas d'utilité pour desservir le stade qui est de l'autre côté de la voie rapide ayant un arrêt prévu à proximité. Ensuite l'arrêt Estanove également éloigné de la cité Paul Valéry et de différentes structures fréquentées dont la piscine Spilliaert, le gymnase Marcel Cerdan, le stade de foot, l'école primaire V. Schoelcher, un centre de formation Hérault rugby pourquoi ne pas le placer aux arrêts actuels Estanove de la ligne 6 ou Pas du loup de la ligne 11.
Rd 103 Auteur : Philippe Bascoul	Il n'est bien sûr pas question de le faire passer dans l'emprise du Parc. Mais il y a plusieurs possibilités de pouvoir le faire passer et de le desservir directement en sa bordure afin de ne pas finir par le "sanctuariser" de le privatiser au seul usage des riverains des quartiers qui le bordent.

Contribution - Auteur	Observation
	La variante qui avait été envisagée en passant par la RUE DU LAVANDIN est selon moi une excellente solution. Dans aucun doute la meilleure. Ce tracé aurait par surcroît l'avantage de pouvoir faire passer le tramway sur un pont déjà existant (le pont des chars) en passant par-dessus la rue des Chasseurs et ainsi permettre de ne pas l'engorger totalement.
Rd 178 Auteur : Angélica Nogueira	Je trouve qu'Ovalie, val de creuse, bagatelle, pas du loup sont un peu en oubli et ça n'arrange pas les choses surtout pour les quartiers avec faible revenu.
Rd 240 Auteur : Julien GABERT	Je regrette aussi que le quartier de la Chamberte ne soit pas bien desservi.

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

La desserte d'Ovalie a été citée 45 fois, celle du stade de rugby 23 fois, chaque fois d'une manière positive.

La citation des autres équipements apparaît 76 fois en positif et 13 fois en négatif selon la répartition du tableau ci-après :

Quartier ou équipement concerné	Nombre de citations	Bien desservi - N° du contributeur	Mal desservis - N° du contributeur
Paul Valéry	12	6 - Rd 88, 156, 157, 164, 181, Ot 5	6 - Rd 8, 46, 153, 154, 155, 256
Estanove	10	10 - Rd 88, 95, 131, 144, 156, 157, 164, 181	
Val de Croze	10	9 - Rd 71, 88, 95, 124, 144, 156, 157, 164, 416	1 - Rd 179
Cité Gély	10	10 - Rd 95, 124, 129, 131, 144, 156, 1578, 164, 181, Ot 5	
Chamberte	9	8 - Rd 124, 129, 144, 156, 157, 164, 181, 257	1 - Rd 240
Les quartiers en général	9	9 - Rd 74, 152, 171, 180, 183, 243, 256, 283	
Les quartiers prioritaires	8	8 - Rd 38, 66, 89, 146, 158, 159, 201, 230	
EAI	5	5 - Rd 95, 144, 156, 157, 229	
Pas de Loup	3	3 - Rd 27, 271	1 - Rd 46
Fontcouverte	2	2 - Rd 95, 144	
Bagatelle	1	1 - Rd 144	
Les centres commerciaux	4	4 - Rd 95, 144, 158, 159	
Gymnase Marcel Cerdan	2	1 - Rd 124	1 - Rd 57
Collège Marcel Pagnol	1		1 - Rd 57
Piscine Spillaert	1		1 - Rd 57

Quartier ou équipement concerné	Nombre de citations	Bien desservi - N° du contributeur	Mal desservis - N° du contributeur
Stade de football	1		1 - Rd 57

Quelles réponses apportez-vous en général sur la desserte des quartiers et des équipements, et notamment à ceux qui trouvent que certains quartiers ne seraient pas suffisamment bien desservis ?

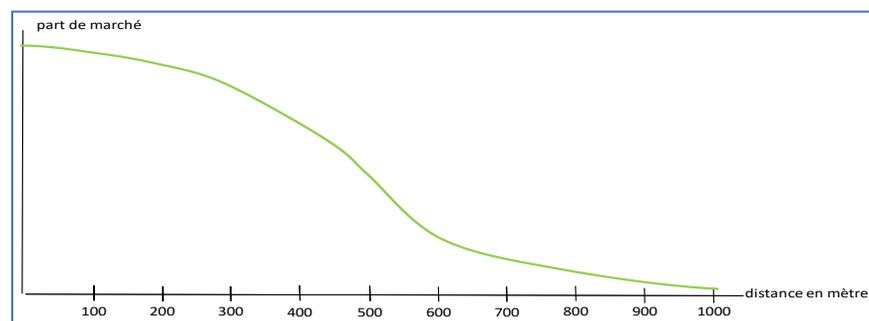
Réponse du maître d'ouvrage :

L'expérience des projets de transport en commun précédents montre que les usagers peuvent être considérés desservis lorsqu'ils se situent à une distance de moins de 500 mètres d'une station de tramway.

Cette donnée expérimentale s'est imposée pour les professionnels des transports publics. Le ministère chargé des transports, dans son quatrième appel à projets relatif aux transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux, du 15 décembre 2020, fait référence à cette distance de 500 m pour évaluer le nombre d'habitants et d'emplois potentiellement desservis par le projet. Ceci correspond :

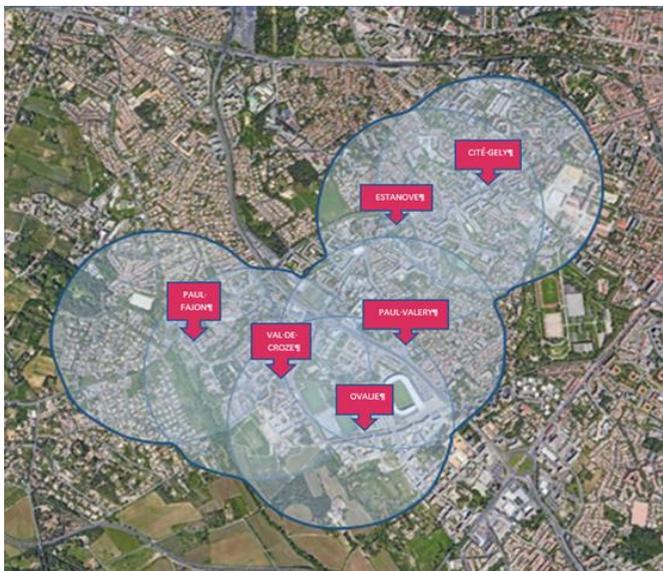
- Sensiblement à la distance entre stations ;
- À un temps de rabattement en marche à pied inférieur à 8 ou 9 minutes à la vitesse d'1m/seconde, soit 3,6 km/heure.

Cette distance correspond à un point d'inflexion dans la courbe indiquant l'attractivité d'une station par rapport à son éloignement (l'axe des ordonnées n'est pas quantifié car il peut y avoir de petites variations autour de cette valeur de 500 mètres en fonction du niveau d'attractivité du système de transports - fréquence de passage par exemple - ou de la qualité des cheminements piétonniers conduisant à la station - confort, agrément, sécurité).



Attractivité d'une station en fonction de la distance – source Egis

Il est constaté par ailleurs que 80 % des voyageurs font moins de 500 mètres pour accéder à une station et que la distance moyenne est de 400 m, la valeur médiane étant de 350 mètres.



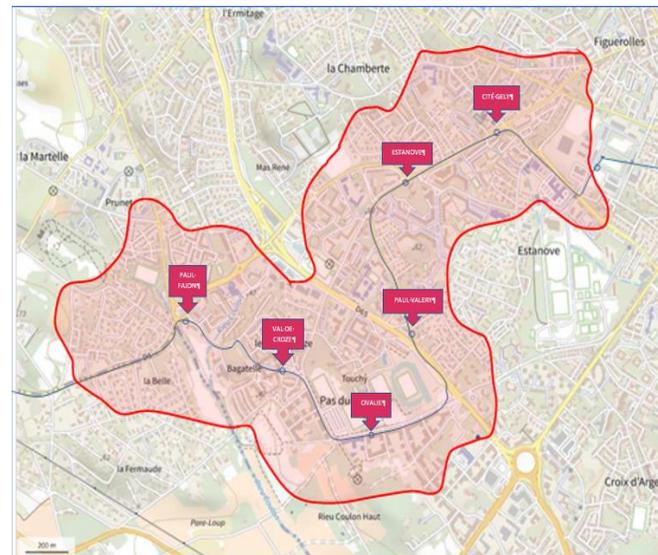
Isochrones à 500 mètres à vol d'oiseau des stations

Quartiers de la politique de la ville

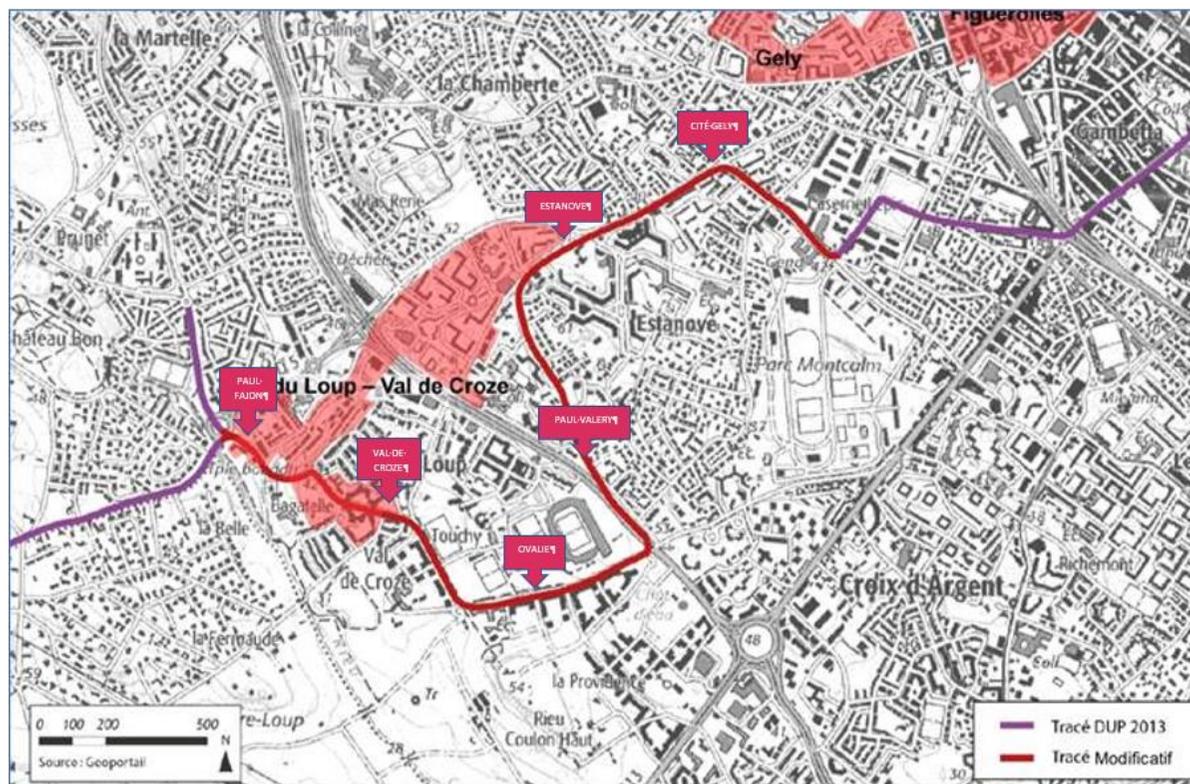
Le tracé modifié est celui qui optimise la desserte des quartiers de la politique de la ville. Val de Croze est desservi au niveau de sa centralité (place de Chine) alors que cette place était dans le tracé précédent à 490 m de la station la plus proche (Marcel Pagnol). La totalité du quartier se situe dans un rayon de 500 m de la station Val de Croze.

La totalité du quartier Pas du Loup se situe à moins de 500 mètres d'une station (les extrémités du quartier sont à 450 mètres et 150 mètres respectivement des stations Val de Croze et Estanove).

L'entrée de la Cité Gély est à 420 mètres de la future station Cité Gély alors qu'elle n'était desservie par le tracé de la DUP de 2013 que par la station de l'EAI située à 630 mètres de ce quartier.



Isochrones à 500 mètres réels d'une station (source : Géoportail)



Quartiers prioritaires de la politique de la ville et ligne 5 modifiée

Équipements et Ovalie

La ZAC Ovalie et ses 5 500 habitants sont complètement desservis avec le tracé modifié, alors qu'elle ne l'était que depuis l'avenue de Vanières dans le tracé précédent.

Le collège Marcel Pagnol est à 330 mètres environ de la station Paul Valéry. L'entrée du stade Yves du Manoir est à 200 mètres de la station Paul Valéry et à 300 mètres de la station Ovalie ; cet éloignement est volontaire de manière à permettre une dilution des très importants flux sortant du stade et rejoignant le tramway, afin d'éviter la saturation du réseau en fin de match. Par ailleurs, cette disposition des stations permet de bien desservir la ZAC Ovalie.

La piscine Spillaert est à 650 mètres de la station Val de Croze et à 600 mètres de la station Estanove. Le gymnase Marcel Cerdan est à moins de 200 mètres de la station Estanove. Le stade de foot Paul Valéry, rue du Pas du Loup, est à équidistance, soit 500 mètres, des stations

Estanove et Val de Croze. Le centre de formation de l'Hérault Rugby est à 200 mètres de la station Paul Valéry et à 300 mètres de la station Ovalie.

L'école Schoelcher est à 320 mètres de la station Estanove. S'agissant d'une école primaire, la carte scolaire ne requiert pas, en général, le recours au tramway.

Il est évidemment impossible pour une seule ligne d'offrir une desserte de proximité à tous les équipements d'un secteur aussi étendu. Il est essentiel que les équipements les plus structurants, à l'attractivité et l'usage de niveau métropolitain, soient effectivement les mieux desservis. En revanche, certains équipements ont une aire d'influence plus limitée au niveau du quartier ; il en est ainsi des écoles primaires, des petits squares, des gymnases non spécialisés. Ces équipements sont généralement fréquentés par une clientèle de quartier pour laquelle la marche à pied est le mode de déplacement privilégié.

Par ailleurs, le tramway est une composante du réseau de transports publics, ce réseau comportant également un ensemble de lignes de bus, qui viennent compléter la desserte des quartiers. Dans le secteur de la DUP modificative, le réseau de bus après restructuration liée à la mise en place de la ligne de tramway, ne laisse personne à plus de 500 mètres d'un arrêt, de bus ou de tramway.

Quartier de la Chamberte :

Le quartier de la Chamberte sera correctement desservi en transports en commun. Le quartier sera ceinturé au nord par la ligne de bus 7 et au sud par la ligne 5 de tramway avec les deux stations de tramway Estanove et Cité Gély, à l'entrée est du quartier de la Chamberte. Cette station permettra de desservir dans un périmètre de 500 m (soit 8 à 9 minutes à pied), la partie sud-est du quartier, dont le groupe scolaire Les Jonquilles (écoles élémentaires et collège). La station Estanove permettra de desservir la partie sud-ouest du quartier. Seront atteignables à moins de 500 m les secteurs du quartier situés jusqu'aux groupes scolaires Victor Hugo, Sun Yat Sen et les Jonquilles. En complément, la ligne 7 de bus dessert la Chamberte par les rues du Pont de Lavérune et de la Figairasse, en limite ouest et nord du quartier.

Ainsi la totalité du quartier sera desservi par un transport en commun accessible à moins de 500 m.

Je prends acte de ces réponses qui montrent contrairement à ce qui était perçu par certains que les quartiers et équipements sont globalement très bien desservis par le tracé modificatif de la ligne 5.

c. Opposition au projet

- c.1. Opposition au tracé soumis à enquête

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 11 Auteur: Nestor Julian	Le trajet de la ligne entre Gambetta et Lavérune est beaucoup trop sinueux. Au lieu de devenir une ligne droite et rapide, que la classe active de la population devrait utiliser quotidiennement pour se rendre au travail, elle deviendra une autre ligne de tramway utilisée une fois par an pour aller voir les lumières de la Comédie. En aucun cas, ceux qui utilisent une voiture personnelle ne la laisseront chez eux. Il servira aux promoteurs immobiliers qui pourront ajouter un accès tram à leurs annonces.
Rd 18 Auteur : Guillaume Coppey	Le tracé initial était plus court donc moins cher et surtout plus rapide. C'est une erreur de rallonger le temps de trajet sur un moyen de transport déjà lent.
Rd 46 Auteur : anonyme	La modification du tracé de la ligne 5 présente plusieurs incohérences et inconvénients par rapport au premier tracé : - de manière générale et au niveau technique, le nouveau tracé présente de nombreux virages "serrés" ce qui, de l'avis des spécialistes, contribue grandement à l'usure des rames et en augmente le coût (entretien et remplacement). Cela augmente également la durée du trajet car le tramway doit ralentir de manière plus marquée dans ces virages. Cela risque de décourager les usagers du quotidien qui perdront ainsi du temps dans un transport en commun déjà lent pour se rendre sur leur lieu de travail.
Rd 68 Auteur : GEORGES BOYER	Trajet trop long. et trop coûteux
Rd 69 Auteur : anonyme	Temps de trajet augmenté et coût de travaux augmenté
Rd 72 Auteur : Jean Yves Leber	Favorable à un tracé en Y plus rapide et non pas à celui en s très ralenti présenté par la précédente municipalité.
Rd 83 Auteur : Cyril Boesch	Je suis sceptique sur le tracé choisi en forme de serpent. Un tramway qui veut desservir tous les quartiers à la fois en zigzagant est un tramway lent comportant de très nombreux virages et donc avec une vitesse commerciale très faible. Pour encourager les automobilistes récalcitrants à prendre les transports en communs et donc le tramway, il faut que ceux-ci soient RAPIDES.
Rd 113 Auteur : Anny Ladrix	En ce qui concerne le tracé je laisse aux personnes compétentes ce choix en tenant compte des temps de parcours qui sont ainsi impactés. Un tram n'est pas un bus de ramassage qui doit sinuer dans toutes les rues mais un moyen de transport rapide et sûr au service de tous.
Rd 138 Auteur : Jean-François Daures	Il faut cesser ces trajets tortueux et consensuels qui n'ont pour autre vocation que de tenter de satisfaire tout le monde sans jamais y parvenir Dans toutes les villes européennes c'est l'utilisateur qui va au tramway et non le contraire
Rd 161 Auteur : Bastien DOUAY-GRUMELARD	Habitant COURNONTERRAL, je vais déjà devoir faire une correspondance à Lavérune pour prendre le tramway. Or, le nouveau tracé fait un crochet énorme pour passer par Ovalie. De fait, le tramway n'a plus d'intérêt par rapport à la voiture (ou même à pied) car ce détour va rallonger le temps de trajet.

N° Contribution - Auteur	Observation
	Nous avons déjà le problème avec la ligne 1 qui est aussi rapide qu'un piéton entre la gare Saint-Roch et la nouvelle Mairie (déjà testé) donc, recommencer sur la ligne 5 ferait perdre l'intérêt. Non il ne faut pas faire de crochet
Rd 173 Auteur : Christophe Courtieu	... les détours nuisent à son efficacité. Les trajets en Tram sont assez longs en cas de correspondance et la rapidité est un paramètre important. Les habitants des quartiers peuvent marcher 5 minutes pour rejoindre la ligne de Tram
Rd 222 Auteur : anonyme	- le nouveau tracé rallonge les temps de parcours au détriment des habitants de bout de ligne, déjà les moins bien lotis par le réseau de transports en commun de la métropole. Pourquoi chercher en permanence à rallonger les parcours ? De plus Le nombre d'habitants au kilomètre desservi est moins intéressant que sur le premier tracé proposé.
Rd 226 Auteur : anonyme	Défavorable au tracé qui emprunte la rue de Bugarel, rue déjà étroite, sauf à passer en diagonale sur les terrains d'entraînement du stade.
Rd 253 Auteur : Jérôme PIALOT	Le 1er tracé était aussi pas mal. Un arrêt au stade "avenue de Vanières" est suffisant pour desservir le quartier Ovalie.
Rd 254 Auteur : Cyril Boesch	Plus on s'éloigne du centre du disque représentant la métropole, plus les distances inter-quartiers sont grandes. La tentation électoraliste est donc forte de vouloir desservir tous les quartiers pour faire plaisir à tout le monde en créant une ligne de tramway en forme de serpent qui se mord la queue (cf. jeu célèbre sur Nokia 3310) Plus sérieusement, je pense qu'il faut cesser cette façon de développer le tramway dans cette ville. Un moyen de transport efficace ne prétend pas vouloir desservir tout le monde sur le palier de sa porte.
Rd344 Auteur : Philippe Barthe	Un tramway est un mode de transport en commun. Pour cela, il doit satisfaire un maximum de personnes (les usagers et les personnes impactées par le tracé) pour un coût raisonnable, surtout en cette période de crise ; il est donc important que le Tram5 emprunte les grandes artères de circulation. Il me semble que le tracé qui passait par les avenues de Vannières-Toulouse rassemble de nombreux avantages (desserte du quartier de l'Ovalie dans sa totalité, temps de parcours réduit depuis Lavérune, accès au parc Montcalm) et emprunte deux grandes avenues impliquant moins d'expropriations et donc un coût final moins important pour nous, les contribuables de la Métropole de Montpellier Méditerranée. Il n'est pas judicieux que le tramway cherche à serpenter dans le quartier d'Estanove, réduisant les temps de trajet et cherchant à éviter le parc Montcalm, qui, pour qu'il soit vivant et attractif, doit être facilement accessible (surtout aux familles avec enfants) afin d'éviter qu'il ne devienne une friche insalubre réservée aux toxicomanes et sans-abri. Je m'oppose donc au tracé tel qu'il est proposé et je vote en faveur du tracé qui passait par les avenues de Vannières-Toulouse
Rd 350 Auteur : anonyme	Le tracé initial me semble beaucoup plus logique et direct, avec un coût bien moindre

Mon constat :

Les opposants au tracé sont essentiellement adeptes d'un tracé direct, le plus court possible permettant aux usagers les plus éloignés du centre urbain d'y accéder rapidement alors que le projet soumis a été dicté par le souci de desservir au plus près le plus de quartiers.

Ma question :

Pouvez-vous expliciter et comparer les deux démarches ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La modification de tracé entraîne un allongement de la ligne de 800 mètres. La longueur n'est pas un critère en soi, l'objectif étant de s'assurer que les longueurs supplémentaires correspondent bien à un service rendu supplémentaire, ce que l'évaluation socio-économique confirme.

Il en est de même pour le coût d'investissement, pour lequel il convient de s'interroger sur les avantages supplémentaires qu'apporte le surcroît d'investissement. Les pages 80 et 81 du dossier H « évaluation socio-économique », indiquent qu'après harmonisation des méthodes et hypothèses de l'évaluation socio-économique, la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) pour l'ensemble de la ligne 5, passe de 146 M€ à 296 M€ du fait du changement de tracé. Ce changement de tracé, et l'augmentation corrélative de la longueur du projet, augmentent ainsi très fortement la rentabilité socio-économique du projet.

Le nouveau tracé permet de desservir directement 5 450 habitants et 2 150 emplois supplémentaires.

	Tracé DUP 2013		Tracé modificatif
	avec projet urbain Montcalm	sans projet urbain	
Longueur en mètres	3 600		4 400
Habitants desservis	33 400	30 550	36 000
Habitants desservis par km	9 300	8 500	8 200
Emplois desservis	7 800	7 400	9 550
Emplois desservis par km	2 200	2 050	2 200
Scolaires desservis	1 500	1 500	1 500
Scolaires desservis par km	400	400	350

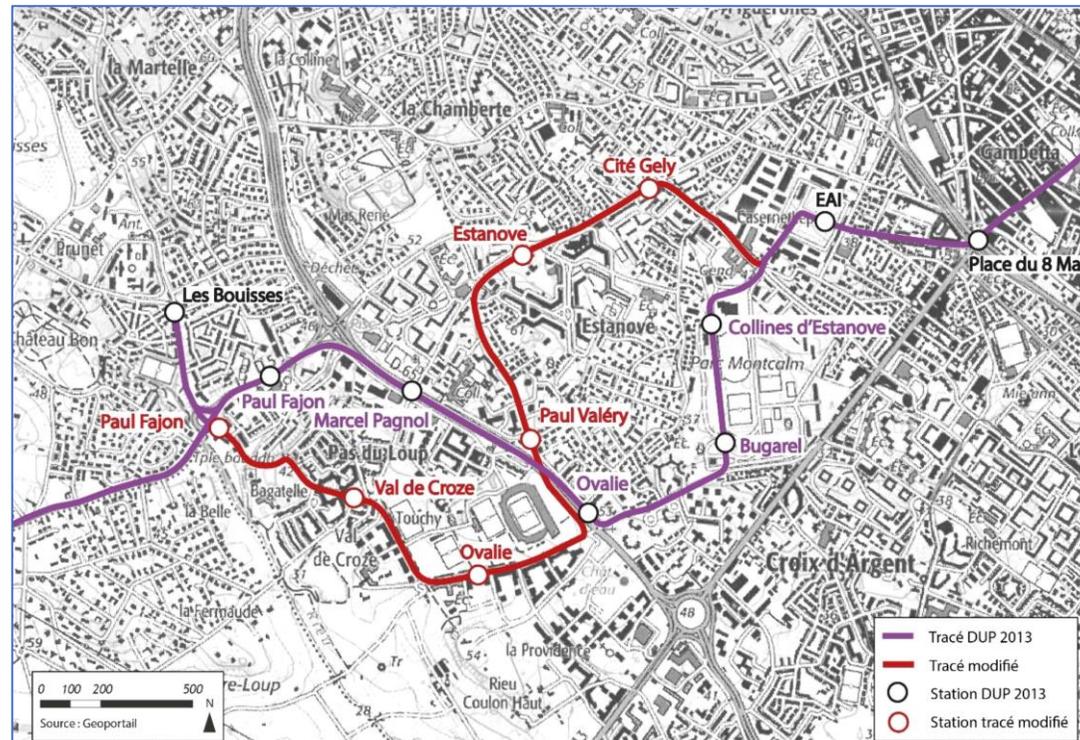
La sinuosité du tracé est un facteur a priori pénalisant pour une ligne de tramway qui s'accommode mal des virages serrés, ceux-ci imposant des vitesses de passage réduites, du fait principalement de l'impératif de confort des passagers, soumis dans les courbes à l'accélération centrifuge, qu'il convient de limiter à un seuil d'inconfort acceptable. Ceci conduit à retenir les valeurs suivantes :

Vitesse de passage dans les courbes	
Rayon de la courbe en mètres	Vitesse en km/heure
25	14,7
50	20,8
75	25,5
100	29,5

La sinuosité du nouveau tracé est cependant comparable à celle de l'ancien tracé et elle n'est pas différente de celle des autres lignes du réseau de tramway de Montpellier (la ligne 1 est plutôt plus sinueuse, particulièrement entre les stations Comédie et Léon Blum, et est pourtant la ligne de tramway de province la plus fréquentée), ni de celles des lignes des autres réseaux français. Ceci correspond simplement à une adaptation fine des tracés à des configurations historiques de nos villes.

Cinq courbes principales marquent l'itinéraire du tramway entre Paul Fajon et l'entrée de l'EAI, soit du sud vers le nord :

- Au carrefour de l'avenue du XV de France et de la rue de Bugarel : la courbe se situe à proximité de l'école Olympe de Gouges et la vitesse sera de toute façon limitée ;
- Sur le parvis du stade du rugby : la courbe peut être atténuée compte tenu des espaces disponibles ; elle se situe à proximité immédiate de la traversée de l'avenue de Vanières qui impose de toute manière un ralentissement,
- Au carrefour du boulevard Paul Valéry et de la rue du Pas du Loup, la courbe n'est pas très marquée du fait de l'angle formé par les deux axes,
- Au point de rencontre de la route de Lavérune et de la rue des Chasseurs : la courbe est contiguë à la station, les rames sont donc en phase d'accélération ou de freinage et leur vitesse est donc faible de toute façon,
- À l'entrée de l'EAI sur la rue des Chasseurs, la courbe est le seul point réellement pénalisant.



Tracé de la DUP 2013 et tracé de la DUP modificative

La longueur supplémentaire de 800 mètres se traduit par un temps de parcours augmenté de 2'50''.

Si l'augmentation de la longueur de la ligne conduit à un temps de parcours supplémentaires de 2 minutes et 50 secondes, la vitesse commerciale n'est, elle, pas affectée par la modification de tracé.

Le gain de temps par rapport à la situation actuelle (sans la réalisation du projet) est toujours très important, auquel s'ajoutent les conditions améliorées des déplacements, du fait de la régularité et la fiabilité de la ligne de tramway.

Cette longueur supplémentaire et le surcoût qui en résultent améliorent la rentabilité et sont donc positifs.

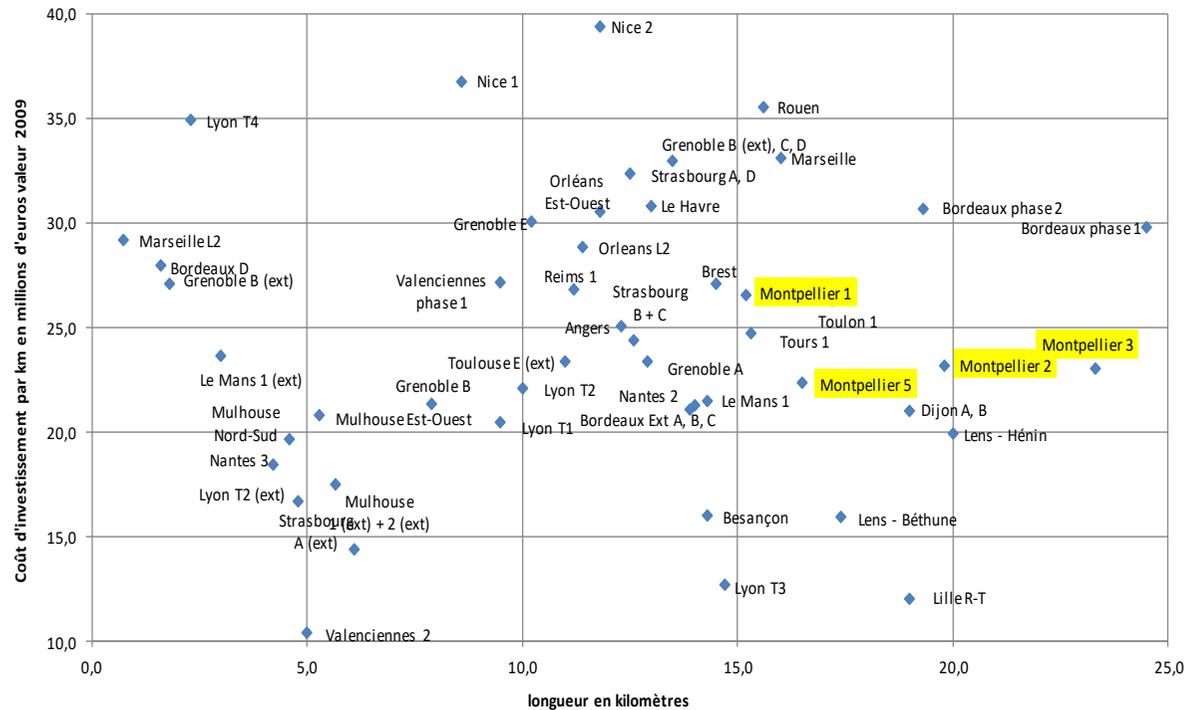
Temps de parcours et vitesse commerciale sur quelques liaisons-types

Liaison	Actuel	Horizon du projet		
	Temps de parcours *	Temps de parcours	Longueur commerciale	Vitesse en km/heure
Lavérune-Clapiers	64 min	50 min	15,7 km	18,8
Lavérune-Agropolis	64 min	44 min	13,6 km	18,5
Les Bouisses-Saint Denis	21 min	18 min	5,7 km	19,0
Ovalie-place Albert 1 ^{er}	37 min	17 min	5,2 km	18,4
Estanove – Saint-Denis	20 min	8 min	2,5 km	18,7

* source : site Internet TaM – temps de parcours en transport collectif pour la situation actuelle aux heures de pointe

Le coût de la section modifiée ramené à sa longueur est inférieur au coût kilométrique moyen de la ligne 5.

Comparaison du coût d'investissement de tramways en France



Le coût de la ligne 5, à l'instar des autres lignes du réseau montpelliérain, se situe tout à fait dans la moyenne des réalisations françaises (les coûts affichés dans le graphique ci-contre sont exprimés en euros hors taxes valeur 2009).

Le coefficient d'indexation entre 2019 et 2009 étant de 0,838 ;
 Le coût total de la ligne 5 s'établit ainsi à $440 \times 0,838 = 368,7$ M€ valeur 2009,
 Soit un coût kilométrique de 22,60 M€/km en valeur 2009,
 (440 M d'€ étant le coût total de la ligne 5 modifiée).

Point particulier de la rue de Bugarel

Les rues derrière le stade (Bugarel et XV de France) sont les plus larges avenues dans le quartier avec plus de 20 mètres de large. Après l'esplanade du stade, la rue de Bugarel comporte ainsi deux sens de circulation disposant de places de stationnement de part et d'autre. Un large trottoir borde le nord de la voirie, qui longe les abords des parkings et des terrains de sport du complexe. Cette rue longe de nouveaux immeubles au sud. Elles permettent donc une insertion plutôt aisée.

Point particulier de la desserte du parc Montcalm

Le nouveau tracé évite le parc Montcalm. Cependant, celui-ci sera toujours bien desservi par la ligne 5 de tramway. L'entrée du parc Montcalm, rue des Chasseurs se situe à 370 m de la station EAI et à 450 m de la station Cité Gély, située à l'intersection de la route de Lavérune et de la rue des Chasseurs.

La réalisation de la ligne 5 s'accompagnera de l'aménagement et la mise en valeur de l'entrée du parc « rue des Chasseurs » et de l'aménagement d'un itinéraire piétons confortable et sécurisé reliant les stations au parc.

Je note :

- *Que le projet modifié n'est pas plus sinueux que le tracé initial de 2013*
- *Qu'il permet de desservir 5 450 habitants de plus et 2 150 emplois de plus par rapport au tracé de la DUP de 2013 avec l'abandon du projet urbain du parc Montcalm, cela pour un allongement de trajet de l'ordre de 800 mètres pour une durée de parcours de 2 minutes 50 secondes, et sans affecter la vitesse commerciale.*
- *Qu'il présente un coût d'investissement au kilomètre de ligne qui se situe en dessous des valeurs des lignes 1, 2 et 3 de Montpellier et dans une fourchette moyenne des valeurs pour les lignes d'autres villes françaises*
- *Que pour l'ensemble de la ligne 5, la VAN-SE passe de 146 M€ (avec le tracé initial) à 296 M€ (avec le tracé modifié).*

Par ailleurs, je prends note des réponses particulières relatives à la rue de Bugarel et à la desserte du parc Montcalm.

- c.2. Cadre de vie détérioré

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 11 Auteur : Nestor Julian	De plus, la ligne traversera de mauvais quartiers (Cité Gely), qu'elle ne nettoiera certainement pas (voir Mosson, Celleneuve Mas Drevon). L'ouest et le sud de la ville, avec tous les investissements, semblent perdus (personne ne veut y aller vivre).
Rd 19 Auteur : anonyme	Désagrément pour les habitations aux alentours notamment pour les résidences en face du Parc qui bénéficient actuellement d'un calme non négligeable. La plus-value que devait apporter l'aménagement du tram va finalement causer des nuisances sonores et regroupement de personnes = dévalorisation des immeubles = baisse du prix de vente
Rd 43 Auteur : Alain Many	Cela soulève néanmoins la question du devenir des larges trottoirs et des arbres du côté des immeubles d'habitation, bien agréables, en particulier pour se promener vers le Rieucoulon, sans parler de la desserte de l'école Olympe de Gouges. Laissons un peu de place aux piétons et à la verdure dans un quartier déjà ultra bétonné
Rd 70 Auteur : anonyme	Je ne souhaite pas subir les nuisances sonores des travaux, et de la circulation du tramway
Rd 216 Auteur : anonyme	Je ne suis pas favorable car trop de risque de délinquance en plus, de vol est agression
Rd 247 Auteur : Audrey De Abreu	Une ligne de tram en face de chez moi ne m'enchant pas du tout
Rd 249 Auteur : anonyme	C'est du gâchis ce tram qui va passer sur l'avenue du XV de France, fini la petite nature, notre bouffée d'oxygène en ville et vive l'urbanisme à outrance sur un quartier qui a à peine 12 ans de vie.

N° Contribution - Auteur	Observation
	Détruire et refaire l'avenue, quelle stupidité. Pourquoi avoir changer le trajet, pour les quartiers "défavoriser" qui peuvent faire quelques mètres pour atteindre le tram sur une avenue peu urbaniser comme il avait été prévu. Ce quartier change et l'arrivée du TRAM ne va pas l'arranger
Rd 253 Auteur : Jérôme PIALOT	Le passage de la ligne au cœur de la cité et résidence du "val de Croze" va complètement dénaturer celle-ci. Cette résidence formant un "cirque", l'écho et la résonnance sonore liés au passage du tramway vont certainement être très perturbants pour le voisinage et les habitations proches.
Rd 423 Auteur : Boubacar SEYDI	Nous aimerions que les habitants se sentent en sécurité au regard de la circulation des véhicules motorisés. Enfin, le fonctionnement avec le stade de rugby, notamment les jours de match, doit être repensé. En effet, les habitants du quartier subissent de nombreuses nuisances et plusieurs désagréments les jours de matchs. Ils leurs sont imposés sans doute illégalement avec la bienveillance implicite des pouvoirs public. Des agents de sécurité filtrent les passages, exercent des missions de police... ces jours. Le tracé du tramway et les aménagements prévus devront intégrer cette composante. Nous nous tenons à disposition pour aider à mettre en œuvre ce projet d'utilité publique.
Rd 425 Auteur : Vincent Durand	L'enquête publique ne fait état a aucun moment des mesures mises en place par le concessionnaire afin de faire face à l'insécurité. Pour rappel, les vols sur les particuliers dans la rue ou les lieux publics sont en augmentation, ainsi que le nombre de victimes de coups et blessures. À cet effet, la métropole ne peut l'ignorer, le Président de la collectivité ayant fait campagne lors des précédentes élections qui ont conduit à son élection sur le thème " un Maire qui protège". Ce sujet est important et aucune mesure ne figure dans l'enquête publique.
Rd 426 Auteur : Jacques JULLIAN	Merci de porter attention à l'implantation des poteaux de soutènement des caténaires de manière à ne pas les positionner devant les façades des résidences.
Op 8 Visiteur : Miloud KEDIR, M.BERNAL	Les intéressés indiquent que les résidents du Val de Croze n'ont pas participé aux réunions de concertation, et de ce fait n'ont pas fait entendre leurs souhaits. Ils sont contre le passage du tramway sous les arches, et la démolition des logements correspondants. Ils ne veulent pas que leurs espaces publics où jouent les enfants soient traversés par la ligne de tramway. Ils vont constituer un comité de défense pour s'opposer à la traversée de la place de Chine.

Ce thème 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 ...

Pouvez-vous apporter des réponses générales et particulières sur les points soulevés ?

Réponse du maître d'ouvrage : Sentiment d'insécurité

La réalisation d'une ligne de tramway s'accompagne de l'aménagement des espaces publics aux abords avec, comme 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. L'amélioration de la qualité des espaces publics traversés, intégrant les dernières recommandations, retours d'expériences et innovations en matière de sécurité dans l'espace public, l'attention portée à l'éclairage public, contribuent à améliorer l'usage et la fréquentation des espaces publics et ainsi à réduire considérablement le sentiment d'insécurité.

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 espaces 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.

Par ailleurs, 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.

Sur le sentiment d'insécurité :

Je prends note de la volonté du maître d'ouvrage d'accompagner la construction de la ligne de tramway par 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 nouveaux espaces publics, l'installation d'équipements (bancs, stations pour vélos, arbres, etc.) qui permettront aux riverains et usagers une meilleure appropriation de l'espace.

Réponse du maître d'ouvrage : Point particulier de Val de Croze

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 entourant 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 l'implantation de commerces et services.

Sur le point particulier du Val de Croze :

Je prends note du projet d'accompagnement de l'arrivée du tramway dans cet ensemble construit visant à supprimer 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.

Réponse du maître d'ouvrage : Point particulier d'Ovalie

Actuellement, le stade de rugby situé à Ovalie est desservi par deux lignes de bus et une navette faisant le lien avec l'arrêt Sabines de la 2^{ème} ligne de tramway. Les spectateurs viennent majoritairement en voiture et véhicule motorisé à deux roues. 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 voiries, multipliant les risques d'accident.

L'optimisation de la desserte en transports en commun, avec une liaison directe et rapide (à quatre stations de distance) au parking relais de Genevieux , ainsi qu'un accès par la ligne 5 au parking relais de Girac pour le nord, accompagnés d'une augmentation de la fréquence des passages de tramway 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.

Concernant la qualité des espaces publics existants, les études en cours préservent au maximum les aménagements et les plantations réalisés. Avenue du XV de France et rue de Bugarel, les alignements d'arbres du côté des immeubles seront conservés.

Sur le point particulier d'Ovalie :

Je prends note de ces réponses visant à améliorer la situation lors des matchs de rugby, et préservant les alignements d'arbres le long de la rue de Bugarel.

Réponse du maître d'ouvrage : Point particulier de la Route de Lavérune – Estanove

L'aménagement de la route de Lavérune, 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 automobile, l'élargissement des trottoirs, contribueront à favoriser la place des cycles et piétons au détriment de la voiture et à apaiser la circulation.

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.

Les cartes de bruits en situation actuelle et en état projeté de la route de Lavérune, présentées dans les volumes G3 (analyse de l'état initial de l'environnement) et G4 (analyse des effets sur l'environnement et mesures associées), montrent une légère amélioration de la situation, au niveau acoustique, des façades aux abords de la route de Lavérune, après les aménagements réalisés.

Sur le point particulier de la route de Lavérune - Estanove :

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 réguleront la circulation et d'un nouveau plan de circulation du quartier avec des sens uniques qui limitera le flux de voitures, donc le bruit.

Réponse du maître d'ouvrage : Implantation des mâts caténares

Une attention particulière est portée au positionnement des mâts caténares avec pour objectifs de préserver l'ensemble des accès, ne pas encombrer les cheminements et ne pas nuire à la qualité architecturale des bâtiments. Afin de ne pas multiplier le nombre d'émergences dans l'espace public, les mâts d'éclairage et les mâts caténares sont, chaque fois que cela est possible, mutualisés.

Je prends acte de cette réponse.

d. Variantes au tracé proposé à l'enquête :

Deux options d'aménagement se sont affrontées lors de l'enquête :

- Celle qui milite pour une desserte des quartiers les plus peuplés au plus près, même si le tracé s'en trouve plus « tortueux », plus long et plus lent.
- Au contraire, celle qui milite pour un tracé le plus direct possible, donc plus rapide et selon eux moins coûteux.

Certains contributeurs souhaitent le maintien du tracé de la DUP initiale.

Des variantes de tracé ont été faites, tant au § « Acceptations du projet » qu'au § « Oppositions au projet » ci-dessus.

Les variantes sont classées ci-après en trois catégories :

- Tracé de la DUP de 2013
- Tracés ayant été examinés dans la phase de concertation et non retenus lors du choix du tracé soumis à la présente enquête publique,
- Propositions de nouveaux tracés et même de nouvelles options de transport.

- d.1. Tracé de la DUP de 2013

N° Contribution - Auteur	Observation
Passage dans le parc Montcalm	
Rd 133 Auteur : Bernard Ghesquière	La traversée du parc Montcalm sans y ajouter de constructions type logement devrait largement laisser de place aux promeneurs et autres joggers tout en respectant la nature Et peut-être aussi diminuer le coût de la construction de cette ligne 5 en n'en simplifiant le tracé.
Rd 258 Auteur : anonyme	Ce tracé n'a aucun sens. Il va perturber tout le monde. Je ne comprends pas pourquoi il ne passe pas par le parc Montcalm cela aurait pu éviter nombre de nuisances SANS impact sur les espaces verts...coûts et travaux économisés.
Rd 385 Auteur : Claudie Benezeth	Je suis pour que le tramway passe par le parc Montcalm, déjà moins cher
Rd 418 Auteur : anonyme	La ligne de tram 5 devrait plutôt passer au parc Montcalm. Sur la route de Lavérune il y a pleins de petit commerces et le temps des travaux ils risquent d'en pâtir.
Op 12 Visiteur : Mme CARAMIGES	L'intéressée est contre le nouveau tracé, elle préfère le tracé initial passant en lisière du Parc Montcalm.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le tracé initial de la DUP de 2013 traversait le parc Montcalm depuis la rue de Bugarel jusqu'à la rue des Chasseurs. En 2014, la ville de Montpellier et la Métropole ont souhaité aménager le parc en un vaste espace vert de loisirs de 20 hectares ouvert à la population. Ce choix a conduit à annuler le programme urbain prévu sur le site. Le tracé initial de la ligne 5 dans ce secteur devenait incompatible avec cette ambition et son intérêt aurait de plus fortement diminué car les potentiels alors desservis s'en trouvaient réduits.

Pour rappel, dans la DUP de 2013, les potentiels desservis étaient estimés en considérant les hypothèses suivantes pour le projet urbain dans le parc Montcalm, hors secteur EAI :

- Logements : 80 000 m² soit 1 150 logements et habitants et 2 850 habitants environ,

- Activités : 10 000 m² soit environ emplois 400 emplois,
- Réalisation du conservatoire à rayonnement régional de Montpellier sur 11 000 m² de surface avec une fréquentation en pic de 1500 élèves.

Plus généralement, le choix du tracé modifié s'est fait :

- Après une concertation approfondie,
- Sur la base de comparaison de toutes les solutions techniquement envisageables entre le rond-point Paul Fajon et la place du 8 mai 1945.

Les critères retenus pour comparer les options possibles et qui ont conduit au choix final sont les suivantes.

Critère		Définition
Paysage et insertion urbaine	Patrimoine	Prise en compte de l'insertion du tramway au sein du patrimoine architectural existant des secteurs traversés.
	Composantes paysagères	Observer les impacts du tramway sur les aménagements paysagers existants, sur la forme urbaine ou sur les espaces naturels traversés.
	Cohérence avec les projets d'aménagement	Identifier l'adéquation du projet tramway avec les projets urbains afin d'en optimiser la desserte.
Environnement naturel	Enjeux faune-flore	Observer les incidences du projet tramway sur la création ou la destruction d'espaces verts et sur les enjeux écologiques existants (espaces naturels sensibles).
	Bilan vert	Identifier l'impact tramway sur les arbres existants le long des voies empruntées.
	Cadre de vie : nuisances sonores/pollution atmosphérique	Prendre en compte de l'impact du projet en termes de nuisances sonores et de pollution.
Environnement humain	Environnement démographique	Optimiser la desserte des habitants, emplois, scolaires par le tramway dans un rayon de 500 mètres.
	Aspect milieu humain : impacts sur les ouvrages et installations existantes	Analyser les effets du projet sur les ouvrages et installations existantes.

	Critère	Définition
	Cadre de vie : participation du projet à la vie du quartier	Analyser le changement que peut apporter le tramway au sein du quartier traversé, par exemple sur la tranquillité, la dynamique des commerces...
	Les modes doux de déplacement	Observer les impacts du projet sur les itinéraires cyclables et sur les cheminements piétons.
	La circulation automobile	Analyser l'impact du projet sur la circulation générale : desserte des riverains, trafic de transit
	Organisation du réseau / stationnements / Attractivité/performance	Analyser les impacts du projet sur la restructuration du réseau bus associé. Définir l'impact du projet tramway sur le stationnement existant. Définir l'attractivité du tramway au vu de sa performance (temps de parcours et vitesse).
Réalisation technique	Les risques naturels et technologiques	Analyser les risques naturels (risques d'inondation et d'incendie) ainsi que les risques technologiques sur les espaces traversés par le projet tramway.
	Les points durs d'insertion	Observer les lieux où le passage du tramway est rendu difficile par un rétrécissement de la voirie, par des fronts de bâtis continus ne permettant pas d'acquisitions foncières par exemple.
Impact des travaux	Emprise des travaux	Étudier l'impact, en phase de réalisation, sur les emprises qu'il sera nécessaire de mobiliser pour les travaux.
	Acoustique et vibration	Analyser les nuisances sonores et vibratoires engendrées par les travaux.
	Impacts circulation automobile / circulation bus	Prendre en compte de l'impact des travaux sur la circulation automobile (nécessaires déviations, rétrécissement de la capacité de la voirie...) Observer l'impact des travaux sur la circulation bus (passage du bus possible ou nécessaire déviation de son itinéraire).

	Critère	Définition
Économie du projet	Acquisitions foncières	Identifier l'importance des acquisitions foncières à réaliser afin de permettre l'insertion du tramway.
	Impact sur le coût d'exploitation	Comparer les longueurs du tracé et les vitesses pour déterminer l'importance du coût annuel d'exploitation (personnel de conduite, énergie, maintenance des installations fixes et du matériel roulant, ...).
	Impact sur le coût d'investissement	Analyser les effets du tracé sur le coût d'investissement nécessaire à la réalisation du projet tramway dans toutes ses composantes : infrastructures, systèmes, matériel roulant, acquisitions foncières...

Tableau 4 du volume B – notice explicative – page 45 – Définition des critères constituant la grille d'analyse des variantes

Je note acte de cette réponse qui rappelle les critères d'analyse et de comparaison des options.

- d.2. Tracés examinés lors de la phase de concertation :

Pour chaque proposition, pouvez-vous rappeler les critères qui ont été retenus pour écarter l'option proposée et apporter, si nécessaire, des éléments complémentaires à ceux qui figurent dans le dossier d'enquête.

Réponse du maître d'ouvrage :

Tous les tracés envisageables dans le secteur d'étude ont fait l'objet d'une analyse et d'une comparaison multicritère, les critères étant ceux rappelés dans le tableau reproduit ci-dessus. Certaines options de tracé présentent des caractéristiques intéressantes qui ont justifié une réflexion approfondie avant le choix final, qui s'est porté sur l'itinéraire qui apparaissait au global le plus intéressant, en fonction des objectifs de la collectivité.

N° Contribution - Auteur	Observation
Passage par l'avenue de la Croix du capitaine	
Rd 58 Auteur : anonyme	Si l'intérêt général était réellement de rechercher le tracé passerai comme proposé dans une variante par l'avenue de la croix du capitaine afin de desservir la cité de la paille, la cité Gely et la cité du clos de l'étoile

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 101 Auteur : anonyme	Selon vos tableaux seul la variante 1 permettaient de desservir le plus grand nombre d'habitants. L'intérêt général de la collectivité de desservir les quartiers populaires cité de la paille cité Gely, cité l'Étoile etc.... Si cet intérêt avait réellement et sincèrement été rechercher alors la variante 1 encore une fois aurai primé. Au vu de ces données incontestables d'autres intérêts ont été privilégiés
Ot 1 Auteur: Georges DABRIN	Personnellement, je préfère le tracé empruntant la rue Croix du Capitaine
Rd 298 Auteur : Cyril Boesch	Je ne comprends pas du tout ce tracé. Si la cité Gely est un quartier prioritaire alors il faut faire passer le tramway par l'avenue de la croix du capitaine avec une station pour desservir l'EAI. Je ne vois vraiment pas où est le problème d'insertion dans cette rue. J'attends des explications argumentées pour faire passer le tram en plein cœur de l'EAI avec une succession de virage à 90°... La cité créative peut être desservie par une station sur l'avenue de la croix du capitaine.
Rd 330 Auteur : Cyril Boesch	La cité Gely n'a pas bonne presse, c'est le moins qu'on puisse dire... Et vous voudriez que le tracé écarte totalement la cité Gely ? Soit on part du principe que ce quartier est irrécupérable, un territoire perdu de la république et il ne sert donc à rien de le desservir ce qui va certainement l'isoler encore plus, soit on le transforme totalement en passant au cœur de la cité Gely depuis la station plan Cabane mais avec une ligne de tramway ultérieure. Une solution intermédiaire de mon point de vue est de passer par la rue de la croix du capitaine auquel cas on aurait effectivement une station au plus proche de ce quartier.
Rd 383 Auteur : Cyril Boesch	Je suis pour un itinéraire empruntant la rue de La Croix du capitaine pour desservir au plus près ce quartier (<i>d'Estanove</i>)

Réponse du maître d'ouvrage au passage par l'avenue de la Croix du capitaine

La DUP modificative porte sur la seule section EAI – rond-point Fajon, la desserte de l'EAI en son cœur ayant été jugée un objectif essentiel de la ligne 5. L'avenue de la Croix du Capitaine se situant en dehors de ce périmètre, c'est pourquoi la présentation de cette option, qui a été étudiée dans le dossier de 2013, n'est plus reprise dans le dossier de DUP modificative.

Dans le dossier de 2013, l'itinéraire par la rue de la Croix du Capitaine n'a pas été retenu pour les principales raisons suivantes :

- Absence de synergie entre le grand projet d'aménagement du site de l'EAI et le tramway,
- Nécessité de supprimer l'alignement d'arbres sur la rue de la Croix du Capitaine.
- Impact fort de la phase travaux pour les habitants de la rue de la Croix du Capitaine qui auraient dû emprunter la rue de Claret ;

Ce tracé présente par ailleurs un potentiel d'habitants et d'emplois desservis, à l'issue de l'aménagement de l'EAI, sensiblement inférieur.

Il convient de noter qu'il est prévu, dans le cadre de l'aménagement de l'EAI, des ouvertures dans le mur d'enceinte existant le long de la rue de la Croix du Capitaine, permettant notamment un accès direct à la station de l'EAI depuis cette rue. À ce jour, un percement a déjà été réalisé. Cette disposition place la station de l'EAI à moins de 200 mètres de la rue.

Sur le passage par l'avenue de la rue de la Croix du Capitaine :

Je prends acte de cette réponse.

Je savais que cette voie n'était plus dans le périmètre de l'enquête, mais j'ai conservé les observations correspondantes parce cette voie était présente au début de la concertation. En effet, lors de la première réunion, le choix des tracés partait de la place du 8 mai 1945, et l'avenue de la Croix du Capitaine y figurait en tant qu'option.

N° Contribution - Auteur	Observation
Ne pas emprunter le boulevard Paul Valéry	
Rd 66 Auteur : Nordine Maktoubi	Le tram doit donc continuer sa route jusqu'au croisement rue du pas du loup/ avenue de la Vanières afin de desservir véritablement le quartier Paul Valéry, le stade Pas du Loup, les commerces et le collège Marcel Pagnol tout en proposant un arrêt supplémentaire pour desservir le stade de rugby et en sécurisant ce croisement dangereux. Le tram en continuant sa route jusqu'au croisement avenue de la Vanières/rue de Bugarel pour desservir Ovalie. Il n'y a aucun intérêt à emprunter la route boulevard Paul Valéry.
Rd 70 Auteur : anonyme	Pourquoi ce passage sur le boulevard Paul Valéry qui comporte de nombreuses habitations et immeubles, alors que l'avenue de Vanières était plus propice au passage de celui-ci en desservant, en outre, le stade de rugby, et qui n'est pas bordée de beaucoup d'immeubles et d'habitations.
Rd 77 Auteur : Florent Goiffon	J'émet toutefois quelques réserves sur certains points du tracé : - plutôt que d'emprunter le boulevard Paul-Valéry, le tramway devrait poursuivre son chemin rue du Pas du Loup pour tourner ensuite sur l'avenue de Vanières. Les bénéfices sont évidents : le tramway desservirait toutes les habitations de la cité Paul Valéry (quartier prioritaire) ainsi que le collège Marcel Pagnol (prioritaire); les habitants du boulevard Paul Valéry pourront quand même aisément accéder au tram, mais l'accès sera aussi facilité pour les habitants des quartiers Ovalie et Bugarel qui résident de l'autre côté de l'avenue de Vanières; le passage du tramway avenue de Vanières permettrait aussi de sécuriser la traverser de l'avenue pour les piétons et mobilités actives en ralentissant le trafic routier.

Réponse du maître d'ouvrage au passage par le boulevard Paul Valéry

Afin d'optimiser les potentiels desservis, la Métropole a souhaité desservir le quartier Ovalie et son stade.

Pour éviter le boulevard Paul Valéry depuis le quartier Ovalie, il faudrait passer par l'avenue de Vanières et la section nord de la rue du Pas du Loup. 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 l'avenue de Vanières à la rue du Pas du Loup,
- 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.

Sur le passage par le boulevard Paul Valéry :

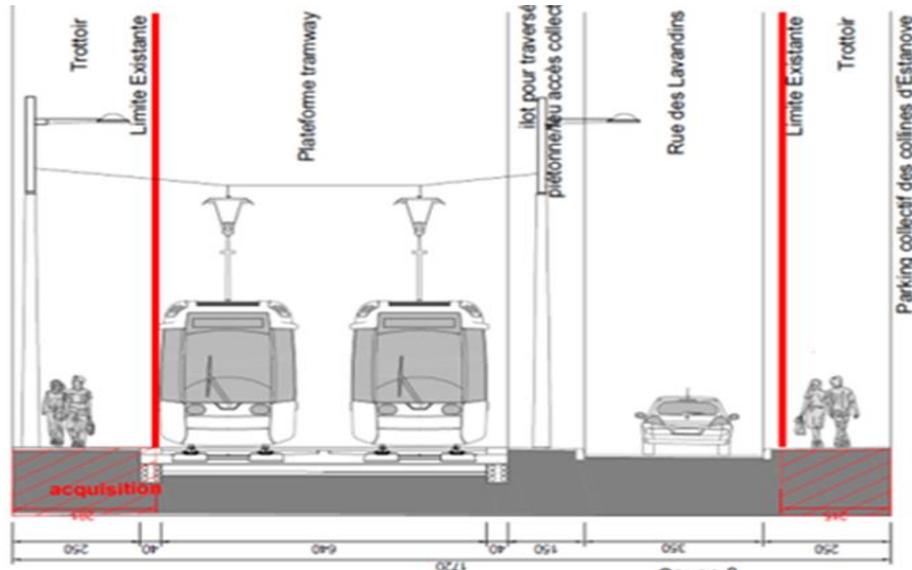
Je prends acte de cette réponse qui privilégie le passage boulevard Paul Valéry, plus large que la rue du Pas de Loup, plus court de 260 mètres pour rejoindre le secteur d'Ovalie.

N° Contribution - Auteur	Observation
Passage par la rue du Lavandin	
Rd 103 Auteur : Philippe Bascou	<p>Il n'est bien sûr pas question de le faire passer dans l'emprise du Parc. Mais il y a plusieurs possibilités de pouvoir le faire passer et de le desservir directement en sa bordure afin de ne pas finir par le "sanctuariser" de le privatiser au seul usage des riverains des quartiers qui le bordent.</p> <p>La variante qui avait été envisagée en passant par la RUE DU LAVANDIN est selon moi une excellente solution. Dans aucun doute la meilleure.</p> <p>Ce tracé aurait par surcroît l'avantage de pouvoir faire passer le tramway sur un pont déjà existant (le pont des chars) en passant par-dessus la rue des Chasseurs et ainsi permettre de ne pas l'engorger totalement.</p> <p>Nul doute que les amoureux de verdure, d'air pur et les personnes sensibilisés aux problématiques environnementales l'apprécieraient.</p> <p>Car ne pas l'envisager aujourd'hui serait à nouveau une erreur "Urbanistique" majeure compte tenu des enjeux climatiques actuels.</p>

Réponse du maître d'ouvrage au passage par la rue du Lavandin

En empruntant la rue du Pas du Loup et la rue du Lavandin, cette variante passe au cœur du quartier Estanove avant de rentrer dans le quartier de l'EAI qu'elle dessert en son cœur. Depuis l'EAI, le tracé 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 donc des acquisitions foncières avec destruction de bâti pour relier le parc à l'impasse.

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. La rue passe devant l'école primaire Churchill, et traverse une zone résidentielle, principalement des immeubles. Elle se rétrécit ensuite et atteint à certains endroits une emprise limite de 12 mètres. Elle a actuellement un caractère très paisible car ne constituant pas un axe naturel de circulation. 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.



La coupe en travers, pourtant réalisée sur une des sections les plus larges, montre toute la difficulté d'insertion dans cette rue.

Enfin, et surtout, 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, et le tracé longeant ensuite des espaces non bâtis, une école - s'agissant d'une école primaire, la carte scolaire ne requiert pas, en général, le recours au tramway – et des quartiers résidentiels très peu denses.

Sur le passage rue du Lavandin :

L'option de passage dans cette rue apparaissait a priori séduisante.

Mais :

- Elle nécessiterait la démolition d'au moins deux constructions importantes et de qualité dans l'impasse Fontcouverte pour sortir de la partie nord du parc Montcalm, et une autre construction également de qualité au carrefour de la rue Fontcouverte et de la rue du Lavandin,
- Le long de la rue du Lavandin, les impacts seront importants sur les alignements d'arbres, et aussi sur les espaces verts et arbres de haute tige des propriétés riveraines.

De plus, cette option sortirait de la zone d'influence du tramway la cité Gély et une partie de la Chamberte, c'est donc à juste titre qu'elle n'a pas été retenue.

N° Contribution - Auteur	Observation
Passage par l'Avenue de Toulouse	
Rd 138 Auteur : Jean-François Daures	Le tracé de la ligne 5 doit suivre la logique à savoir emprunter l'avenue de Toulouse entièrement la voie express et aller directement vers Lavérune. Dans toutes les villes européennes c'est l'utilisateur qui va au tramway et non le contraire
Rd 173 Auteur : Christophe Courtieu	Un trajet direct par l'Avenue de Toulouse est bien plus logique.
Rd 426 Auteur : Jacques JULLIAN	1-1 Tracé global. Le tracé proposé et les variantes étudiées ne comportent que des dessertes en tramway. Le dossier présente un surplus de temps de parcours inférieur à 10min pour la desserte via Ovalie et le val de Croze. Quel est le point de comparaison ? cela ne peut pas être avec une desserte directe via la variante V4B... Je serais favorable à une variante reprenant une desserte directe tramway via V4B/V4A + BHNS sur avenue de Toulouse pour la desserte du quartier Ovalie et Stade (poursuite possible du BHNS vers le terminus tramway de Saint Jean de Vedas ou autre). Une telle alternative permettrait la desserte du quartier Ovalie qui est absolument nécessaire pour ses habitants (sans la reprise des réseaux avenue de Toulouse) en conservant une fréquence et une qualité de service similaire au tramway sans impacter le temps de trajet de la ligne 5.

Réponse du maître d'ouvrage au passage par l'Avenue de Toulouse

Le tronçon passant par l'avenue de Toulouse est éloigné de l'EAI et n'en dessert de ce fait qu'une très faible partie. De plus, ce tronçon desservirait une zone d'influence qui recouvre largement la zone d'influence de la ligne 2.

Par ailleurs, 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. En tenant compte des potentiels déjà desservis par la ligne 2, cette variante est celle qui présente le plus faible potentiel. L'élimination de cette variante est largement compensée

par la qualité de l'offre de transports publics sur cet axe, avec la desserte par les lignes de bus 6 et 7, avec une intermodalité avec la ligne 5, au niveau de la place du 8 mai 45.

Enfin, et surtout, dans cette configuration, la Cité Gély, Pas du Loup, Estanove et la Chamberte ne sont plus du tout dans la zone d'influence du tramway.

Sur le passage par l'avenue de Toulouse :

Je prends acte de cette réponse à cette proposition :

- *Dont la zone d'influence chevaucherait celle de la ligne 2 du tramway,*
- *Qui réduirait considérablement le nombre de voies de l'axe structurant qu'est l'avenue de Toulouse, reportant la circulation sur des axes parallèles moins bien dimensionnés,*
- *Sortirait les quartiers suivants : cité Gély, Pas de Loup, Estanove et la Chamberte de la zone d'influence du tramway.*

C'est donc à juste titre que cette option n'a pas été retenue

N° Contribution - Auteur	Observation
Passage par la rue Rouget de Lisle	
Rd 253 Auteur : Jérôme PIALOT	La vie de cette cité (Val de Croze) qui est un peu protégée et close sur elle-même va en être fortement perturbée. Pourquoi ne pas passer au-dessus de la cité le long de la rue Rouget de Lisle ? Ou pourquoi ne pas pousser la ligne en prolongement de la rue Bugarel et la faire passer prêt ou au pourtour du bassin de rétention, terrain plus ouvert et le long du "Rieu Coulon". Le 1er tracé était aussi pas mal. Un arrêt au stade "avenue de Vanières" est suffisant pour desservir le quartier Ovalie.

Réponse du maître d'ouvrage au passage par la rue Rouget de Lisle

Cette variante est la plus longue de toutes les variantes. La rue Rouget de Lisle est composée d'une voie à double sens que longent deux trottoirs de part et d'autre. Elle est bordée dans sa partie ouest jusqu'à la rue de Cheng Du par des espaces verts. 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, la rue Rouget de Lisle 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.

Parmi les différentes variantes envisageables, la collectivité a retenu un tracé qui s'éloigne et préserve la trame bleue du Rieucoulon. Certaines variantes étudiées longeaient le Rieucoulon et elles ont été écartées, notamment pour préserver l'environnement immédiat du ruisseau. En outre, le potentiel desservi serait très faible.

Sur le passage dans la rue Rouget de Lisle :

Je prends acte de cette réponse qui fait apparaître un cumul de handicaps de l'emprunt de la rue Rouget de l'Isle dans l'analyse multicritères, c'est donc à juste titre que cette option n'a pas été retenue.

Par ailleurs, je note que le maître d'ouvrage a souhaité préserver la trame bleue le long du Rieucoulon.

N° Contribution - Auteur	Observation
L'ancienne variante « E »	
Rd 326 Auteur : anonyme	L'ancienne proposition "E". Certainement le meilleur des tracés, à tous points de vue.

Réponse du maître d'ouvrage à la variante E

Depuis le rond-point Paul Fajon, la variante E emprunte successivement la route de Lavérune, l'avenue de Vanières, la rue du Pas du Loup en direction du sud puis l'avenue du XV de France et la rue de Bugarel pour revenir sur l'avenue de Vanières et rejoindre le boulevard Paul Valéry puis la route de Lavérune.

Son tracé est le plus long de toutes les options de tracé étudiées avec une longueur de 4 960 mètres du rond-point Paul Fajon à la place du 8 mai, soit 1 360 mètres de plus que le tracé de la DUP 2013 et 560 mètres supplémentaires par rapport au tracé modificatif retenu.

Son tracé est très tortueux et se referme sur lui-même. Sur l'avenue de Vanières, le tracé venant du sud est à 450 mètres du tracé allant vers le nord, les zones d'influence des stations sur cet axe se recoupent donc largement et, au final, cette longueur supplémentaire n'amène pas de potentiel desservi supplémentaire et donc certainement pas de gains supplémentaires dans le bilan socio-économique. Du fait du coût supplémentaire lié aux 400 mètres de longueur en plus, cette variante présente donc un bilan socio-économique moins bon que le tracé retenu.

La rue du Pas du Loup présente, au sud de l'avenue de Vanières, une largeur de l'ordre de 11 mètres sur 380 mètres de longueur et n'est pas rectiligne ; l'insertion du tramway impose une largeur de l'ordre de 6,40 mètres en alignement droit, un peu plus en courbe et ne laisserait donc que 4,60 m pour les autres fonctions urbaines (trottoirs, piste cyclable bidirectionnelle, voie pour la circulation routière) ; des acquisitions foncières seraient nécessaires, alors que le bâti est à moins de 2 mètres de la rue ; l'impact serait donc considérable sur les maisons de toute la rue.

Ces deux raisons (manque d'intérêt par rapport à la variante retenue et impacts fonciers) ont conduit à ne pas retenir cette option de tracé.

Sur l'ancienne variante « E ».

Je prends acte des raisons qui ont éliminé cette variante « E » :

- *Sa longueur 1360 mètres de plus que le tracé initial, et 560 mètres de plus que le tracé modifié. Une longueur supplémentaire qui n'amène pas de potentiel desservi supplémentaire,*
- *Son tracé très tortueux qui se referme sur lui-même.*
- *Un impact très fort sur le bâti de la rue du Pas de Loup au sud de l'avenue de Vanières.*

C'est à juste titre que cette proposition n'a pas été retenue.

N° Contribution - Auteur	Observation
Éviter les petites rues derrière le stade	
Rd 284 Auteur : MICHEL VIGOGNE	Je suis très défavorable au projet actuel. Il serait préférable que le tracé du Tramway 5 passe par l'avenue de Vanières au lieu de passer par les petites rues derrière le stade.

Réponse du maître d'ouvrage concernant les petites rues derrière le stade

Les rues derrière le stade (Bugarel et XV de France) sont les plus larges avenues dans le quartier avec plus de 20 mètres de large. Après l'esplanade du stade, la rue de Bugarel comporte ainsi deux sens de circulation disposant de places de stationnement de part et d'autre. Un large trottoir borde le nord de la voirie, qui longe les abords des parkings et des terrains de sport du complexe. Cette rue longe de nouveaux immeubles au sud. Elles permettent donc une insertion plutôt aisée.

Sur « l'évitement des petites rues derrière le stade »

Je prends acte de la réponse qui montre que les rues de Bugarel et du XV de France ne sont pas petites, mais de bonnes offrent des conditions d'insertion. Toutefois, je m'interroge sur le sens qu'il convient de donner au terme « derrière le stade ». S'agit des petites rues qui n'ont pas été retenues parmi les tracés étudiés (rue Bénézech, ...), le vœu du contributeur est exaucé puisqu'elles ont toutes été rejetées.

- d.3. Propositions non envisagées lors de la concertation

N° Contribution - Auteur	Observation
Desserte en construisant des fourches	
Rd 83 Auteur : Cyril Boesch	Pourquoi vouloir à tout prix passer par tous les quartiers avec une seule ligne ? Ne serait-il pas plus opportun de faire une fourche et donc avec une branche qui desservirait le stade de rugby ?

N° Contribution - Auteur	Observation
	On aurait de ce fait un tracé rectiligne pour desservir Lavérune et une branche pour desservir les quartiers Ovalie et Val de Croze en voie unique. De la même manière que l'on a fait une branche pour desservir Lattes Centre, Juvignac ou Jacou ?
Rd 104 Auteur : Cyril Boesch	Une fourche depuis Estanove se séparant en deux branches aurait plusieurs avantages : <ul style="list-style-type: none"> - une liaison rapide vers Lavérune - une déserte du quartier Paul Valéry, quartier prioritaire via 2 stations : Une station sur la branche A pour desservir la piscine et une station sur la branche B pour desservir le collège Marcel Pagnol - une station au plus proche du quartier Estanove - une desserte à voie unique du stade de Rugby en terminus. - une station Chengdu - une station Ovalie Terminus
Rd 162 Auteur : Cyril Boesch	Je partage les avis 161, 143 et 138. Vouloir desservir tous les quartiers par une seule ligne n'est pas la bonne solution. La meilleure solution est une séparation en deux branches depuis la station Estanove : une pour desservir Ovalie, une autre pour Lavérune. Du point de vue de la fréquence, on peut envisager une branche à voie unique vers Lavérune et une à voie unique vers les Bouisses tandis que la branche vers Ovalie serait à double voie. Ce qui donne en termes de flux : O L O B O L O B... etc. (O pour Ovalie, L pour Lavérune, B pour Bouisses)
Rd 195 Auteur : Cyril Boesch	La ligne 5 doit être plus efficace, plus directe, plus rapide pour desservir Lavérune mais en desservant également Ovalie qui est un quartier désaxé par rapport à l'axe principal pour desservir Lavérune. Je propose donc : <ul style="list-style-type: none"> - de desservir le collège Marcel Pagnol avec une station la plus proche possible de ce dernier et ce pour éviter les accidents de piétons ou de cyclistes ainsi que pour desservir le quartier Paul Valéry qui est un quartier prioritaire. - de desservir le quartier Val de Croze via la rue Chengdu comme dans le tracé proposé. - de faire une branche à partir de la rue Chengdu pour desservir Ovalie en terminus partiel et à voie unique. - de déplacer la station Estanove au niveau du Centre Commercial en face du magasin SPAR, centre commercial durement touché par l'effondrement de la toiture et qui mérite d'être desservi au plus près - de déplacer la station Estanove au niveau du Centre Commercial en face du magasin SPAR, centre commercial durement touché par l'effondrement de la toiture et qui mérite d'être desservi au plus près. On aurait donc un tracé principal à double voie via la rue du pas du loup, une station au niveau de l'actuel arrêt de bus Marcel Pagnol et un franchissement unique de la route de vannière au niveau de la boulangerie Ange puis le tracé se poursuit en ligne droite via la rue du pas du loup pour rejoindre la rue Cheng Du. De là, le tracé principal rejoint le tracé prévu par le dossier de l'enquête auquel on rajoute une branche pour desservir le stade de rugby en terminus partiel et à voie unique.

N° Contribution - Auteur	Observation
	<p>Pour résumer, on aurait donc un tracé à double voie jusqu'à Lavérune (L), un terminus partiel à voie unique à Ovalie (O) depuis la rue Cheng Du, un terminus partiel à voie unique aux Bouisses (B). Ce qui donne en terme de flux : L O L B L O L B... etc.</p>
<p>Rd 203 Auteur : Cyril Boesch</p>	<p>Je suis défavorable au tracé actuel, plus exactement la portion comprise entre les stations Cité Gely et Cheng Du pour plusieurs raisons:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pas de desserte du quartier prioritaire Paul Valéry - pas de desserte du collège Marcel Pagnol au plus proche de celui-ci. Les parents ayant la fâcheuse habitude d'accompagner leurs enfants à 1 millimètre de la porte d'entrée peu importe l'établissement. (exemple : collège Joffre) Si la station Paul Valéry reste à l'emplacement prévu, les parents continueront à déposer leurs enfants en voiture devant la porte d'entrée. - le franchissement de l'avenue de Vanniere sera extrêmement périlleux avec des accidents quotidiens entre voitures qui roulent trop vites et rames de tramway. <p>Le franchissement de l'avenue de Vanniere au niveau de la boulangerie Ange me semble moins périlleux car les voitures sont déjà habituées à s'arrêter à ce carrefour.</p> <p>Si vous pensez que le franchissement de la route de Sete (2x1 voie) est périlleuse pour la ligne 2 (photo ci jointe), il sera 10 fois plus dangereux de traverser l'avenue de Vanniere. (2x2 voies).</p> <p>Le franchissement par le pont me paraît beaucoup plus logique (D5). On utilise une infrastructure existante pour séparer les flux tramway/voitures/piétons/cyclistes.</p>
<p>Rd 212 Auteur : Cyril Boesch</p>	<p>Voici une proposition de tracé qui permet de franchir l'avenue de Vannières sans croisement via le pont avec une branche vers Ovalie depuis le rondpoint Paul Fajon. Avantages :</p> <ul style="list-style-type: none"> - desserte du quartier Paul Valéry - desserte de la piscine au plus proche de celle-ci - séparation des flux tramway/véhicules par le franchissement de l'avenue de Vannières par-dessus le pont existant. Réduction des risques d'accidents. - itinéraire rapide pour les habitants de Lavérune et d'Ovalie. <p>Voir proposition de tracé ci-joint.</p> <p>A : station EAI B : station Cité Gely C : station Estanove D : station Paul Valéry E : station commune aux 3 branches Paul Fajon F : station les Bouisses H : station Cheng Du</p>

N° Contribution - Auteur	Observation
	I : station Ovalie
Rd 217 Auteur : Cyril Boesch	Complément à la note 212. Possibilité de créer éventuellement une ligne 5bis Ovalie-Les Bouisses.
Rd 254 Auteur : Cyril Boesch	Il doit être rapide, ponctuel, confortable et donc sans virage trop prononcé. C'est pour cela que j'ai proposé un trajet direct entre 8 mai 45 et Paul Fajon en passant par le pont existant. Depuis Paul Fajon, 3 branches à voie unique : - Vers Lavérune - Vers Ovalie - Vers les Bouisses. On peut comparer la station Paul Fajon à la station Boirargues sur la ligne 3 d'où part une branche vers Lattes Centre, une branche vers Perols Étang de l'Or et potentiellement une branche vers l'aéroport.

Réponse du maître d'ouvrage :

Certains des auteurs proposent une desserte en fourche pour couvrir le maximum de quartiers.

Si cette solution peut être adaptée en périphérie, elle ne l'est pas pour une zone dense ; en effet, elle impose de diviser par deux 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 tronç 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, sont également 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.

Sur les propositions visant à utiliser des dessertes dites « en fourche » :

Je prends acte du fait que ce type de voies dites « en fourche » n'est pas adapté à la desserte de zones denses comme le quartier Ovalie en période normale, et encore moins lors de manifestations sportives au stade de rugby. En effet, la voie unique n'est pas adaptée en termes de flux, de cadencement pour desservir ce type de secteurs. Les lignes existantes montrent leurs limites en exploitation. C'est le cas de la ligne 3 à Pérols quand un événement important se déroule au parc des expositions ou à l'Aréna Sud de France.

Ces propositions ne peuvent pas être retenues.

N° Contribution - Auteur	Observation
Autres moyens de transport	
Rd 139 Auteur : anonyme & Rd 140 (carte)	Le choix du moyen de transport sur ce secteur de Montpellier n'est pas adapté. Ci-joint une carte des points stratégiques à desservir par la ligne 5. Je pense que si on avait choisi le funiculaire pour la partie sud de la ligne 5 entre Saint Denis et Lavérune, alors on aurait pu également desservir le parc Montcalm sans impact foncier sur le parc. (Pas de rail, pas de projet immobilier). La liste des stations : - Saint Denis, 8 Mai 45, EAI, parc Montcalm, Collège, Stade, Chengdu, Paul Fajon, Oliviers, Gêneveaux, Lavérune
Rd 36 Auteur : Laurent Delaporte	Je suppose qu'il est déjà trop tard, tout est à présent engagé de telle sorte que l'on ne peut revenir en arrière, n'empêche, je tiens à dire combien je pense qu'il est dommage que l'on n'ait pas pensé plutôt au trolleybus, tellement moins cher à tous points de vue (construction, entretien, exploitation), tellement plus rapide à installer, Installé en site propre, les risques de décrochage des perches sont réduits. Peut-être y pensera-t-on pour d'autres lignes, 6, 7, 8 etc. etc. ... je pense qu'il est dommage que l'on n'ait pas pensé plutôt au trolleybus, tellement, pour les riverains plus silencieux.

Réponse du maître d'ouvrage :

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).

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.

L'entrée principale du parc, située rue des Chasseurs se situe à 370 m de la station EAI, place Niki de Saint Phalle (place centrale de l'EAI).

Sur la proposition d'un transport urbain par câble

Je prends acte de la réponse qui indique que ce moyen de transport n'est pas adapté à la topographie ni la densité urbaine d'une agglomération importante comme celle de Montpellier. Cette proposition doit être rejetée.

Quant à la proposition du trolleybus, ce mode de transport a été rejeté dans les années 1990 au profit du tramway.

Commentaire général 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 1 150 logements soit 2 850 habitants, 400 emplois et 1 500 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 dans la rue des Chasseurs au débouché de l'EAI 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.

e. Projet

- e.1 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.

Je n'ai pas jugé utile ni nécessaire de reprendre le contenu des observations.

Ainsi j'ai pris le parti de :

- Rédiger un résumé,
- Mentionner uniquement les références des contributions.

Devant la nécessité pour l'usager, de pouvoir se repérer facilement par rapport à un tissu urbain existant, la cité Gély étant spatialement trop éloignée, des contributeurs ont proposé d'autres dénominations possibles telles que :

- « Les Roses », car devant la « Résidence des Roses », la « Maison médicale des Roses », le « Centre commercial des Roses » et en remplacement de l'actuel arrêt « des Roses » des lignes de bus n° 11 et 38,
- « Les Chasseurs », car au carrefour de la route de Lavérune et de la rue des Chasseurs et près de la « Résidence des Chasseurs,
- « Montcalm », car proche de la « Pharmacie du Parc Montcalm ».

Contributeurs nominatifs

Rd 33 Auteur : Chantal Fraquet	Rd 57 Auteur : Pauline Charoyan	Rd 166 Auteur : Guy Pannetier	Rd 169 Auteur : Jean-François Holley
Rd 186 Auteur : Frédéric Daudé	Rd 241 & 412 Auteur : Vincent Loyez	Rd 242 Auteur : Geoffroy Routin	Rd 246 Auteur : Monia Akkou
Rd 248 Auteur : Lucie Blanc	Rd 250 Auteur : FREDERIC RICHERT	Rd 255 Auteur : Frédéric Matelet	Rd 257 Auteur : Sonia Dumortier
Rd 259 Auteur : Roland DEJEANTE	Rd 264 Auteur : Rodolphe Hang	Rd 268 Auteur : Sonia CAM	Rd 272 Auteur : SANDRINE CLEMENT BERNABE
Rd 273 Auteur : Françoise ALARY	Rd 275 Auteur : Chantal Climent	Rd 276 Auteur : Alain Rolant	Rd 277 Auteur : Hervé Lotanne
Rd 278 Auteur : René Baccalado	Rd 280 Auteur : Jean Ferrand	Rd 282 Auteur : Antoine Gutierrez	Rd 285 Auteur : MARC CAZETTE
Rd 286 Auteur : Chris DUCROS	Rd 287 Auteur : André CLAUSTRES	Rd 291 Auteur : Pierre BRAKA	Rd 293 Auteur : Paul VIALA

Rd 297 Auteur : Jean-Philippe DOMMEE	Rd 298 & 383 Auteur : Cyril Boesch	Rd 299 Auteur : Alison Lorent	Rd 300 Auteur : Montserrat RIBES
Rd 301 Auteur : Kathy Chabaud	Rd 302 Auteur : MIRALLES GIVAUDAND	Rd 305 Auteur : Georges DABRIN	Rd 306 Auteur : Nargisse Rafiq
Rd 308 Auteur : Gilbert De Meulenaere	Rd 310 Auteur : Henri Royo	Rd 311 Auteur : Florian Soukhomlinoff	Rd 312 Auteur : Pascal Contamine
Rd 313 Auteur : Marie Rose Contamine	N° 314 Auteur : Nathalie ContaminRd	Rd 315 Auteur : Pascal Contamine	Rd 318 Auteur : Christophe Collin
Rd 319 Auteur : Valérie Knoderer	Rd 320 Auteur : jean pierre Richard	Rd 322 Auteur : Vincent Siebert	Rd 324 Auteur : Zoubir Mesli
Rd 328 Auteur : Suzy Malpièce	Rd 334 Auteur : marie pierre Cazalot	Rd 336 Auteur : Isabelle Lacombe	Rd 339 Auteur : Sandra Many
Rd 347 Auteur : Françoise Dreameau	Rd 348 Auteur : Laurent BARTHELEMY OLIVIER	Rd 354 Auteur : Emmanuelle Marsy	Rd 356 Auteur : Ralf AGOUNIZERA
Rd 358 Auteur : Oscar FEDRIGO	Rd 359 Auteur : Jérôme Capdeville	Rd 360 Auteur : DIDIER BOUSQUET	Rd 361 Auteur : Bernard vantal
Rd 363 Auteur : Sabrina LAURENT	Rd 372 Auteur : Michele OURLIAC	Rd 373 Auteur : Jean-Marie PACHECO	Rd 378 Auteur : Massinissa KHICHANE
Rd 391 Auteur : ROBERT JARROUSSE	Rd° 392 Auteur : Quentin Debarbouille	Rd 396 Auteur : Christiane Bernabé	Rd 398 Auteur : Nancy GALDIN
Rd 399 & 407 Auteur : Monique CAVAROC	Rd 400 Auteur : Jean Michel Pioche	Rd 401 Auteur : Julie G.	Rd 405 Auteur : Marie-Françoise GAUTHIER
Rd 408 Auteur : Marion Morhain	Rd 414 Auteur : laura naudin	Rd 426 Auteur : Jacques JULLIAN	

Nota : La proposition de Mme Nathalie Lambert, adressée par l'intermédiaire du formulaire de contact du site « Démocratie directe », visant à proposer le nom « Les roses » n'a pas été comptabilisée, car n'ayant pas utilisé un des quatre moyens d'expression autorisés dans l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Contributeurs anonymes :

Rd n° : 102, 245, 258, 266, 267, 270, 279, 281, 288, 289, 290, 292, 303, 307, 325, 327, 329, 338, 341, 342, 343, 349, 350, 362, 379, 376, 377, 397, 404, 418.

Réponse du maître d'ouvrage :

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 de l'enquête pour retenir le choix des noms des stations.

Je prends acte de la réponse qui indique que les dénominations des stations dans le dossier d'enquête étaient indicatives et qu'il sera tenu compte des observations lors du choix définitif par la maîtrise d'ouvrage.

- e.2 Emplacement des stations

Le positionnement des stations, leur espacement a fait débat au titre du projet présenté ou en harmonie avec les nouvelles propositions de tracé.

Il est regretté que certains quartiers et équipements publics ou privés ne soient pas suffisamment bien desservis, ou même pas du tout. Certains n'en veulent pas D'autres trouvent leur espacement trop grand, ...

Pouvez-vous faire un point précis et exhaustif sur ce thème tant au plan général qu'au plan particulier ?

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 76 Auteur : Jean-Pierre Faye	Un tracé qui répond à un maximum de préoccupations sociales et écologiques ; tant au niveau de la localisation des stations
Rd 145 Auteur : Loïc Thomas.	Les "footeux" ont leur arrêt devant le stade. Il est temps que le monde du rugby ait le sien.
Rd 202 Auteur : Rose-Marie PELLEGRINO	Quant aux arrêts du tram, pourraient-ils être conçus avec des matériaux recyclés et dotés d'un toit écologique : panneaux solaires, toit végétalisé.
Rd 235 Auteur : Zoé Chanteperdrix	Que les arrêts qu'il desservira sont bien plus utiles pour tout le monde, surtout pour les étudiants du secteur.
Rd 323 Auteur : Philippe Bascoul	Je ne comprends pas le nombre des commentaires qui parlent juste des futurs noms des futures stations . . . L'enjeu est de "modifier le tracé" et donc aussi de modifier l'emplacement des stations. C'est une fois que les nouvelles localisations des stations auront été actées qu'il sera temps d'en évoquer les noms.
Op 3 Visiteuses : Mme RIBES Mme RUMEAU	Elles ont souhaité s'assurer que le nouveau tracé n'avait pas subi de modification depuis les réunions de concertation. Elles ont repéré les emplacements des stations.
Ot 3 : Auteur : Amélie BADLEB	Les stations Paul Fajon, Val de Croze et Ovalie sont bien positionnées.
Rd 330 Auteur : Cyril Boesch	Le nombre de commentaires pour choisir un nom de station... Il ne s'agit pas de choisir un nom de station ici mais de confirmer ou infirmer un tracé.

Station Estanove	
Rd 8 Auteur : Julien Bernon	La cité Estanove regroupant des populations plus aisées, ne serait-il pas plus juste de déplacer l'arrêt Estanove au niveau du gymnase Marcel Cerdan ? Cela faciliterait l'accès en tram aux équipements sportifs à proximité : les stades de foot, le gymnase et bien sûr la piscine Spilliaert, mais également l'école du quartier, ce qui permettrait éventuellement aux scolaires de l'emprunter
Rd 191 Auteur : ROMAIN LECARPENTIER	Je représente la laverie automatique du centre commercial d'Estanove et bientôt une agence de service à la personne dans ce même centre. Je ne suis pas favorable à l'implantation des arrêts de TRAM comme il est stipulé dans la nouvelle implantation. Le centre commercial a énormément souffert de la chute de son toit en 2018 suite à la neige. Il serait préférable de revoir la position de l'arrêt de TRAM pour favoriser les commerces et l'emploi du centre commercial surtout en ces temps de crises. Notre pays affronte une crise inédite et chacun doit faire de petits choix qui au final relancera notre économie. Je vous demande donc de choisir l'implantation face au centre commercial.
Rd 210 Auteur : DIANE PICHARD	L'emplacement de la station reste à proximité du centre commercial Les collines d'Estanove
Rd 200 Auteur : charles ruf	Propriétaire d'un local dans le centre commercial des collines d'Estanove je suis très inquiet par la station de tram qui n'est pas située aux abords du centre commercial mais excentrée au pas du loup. L'arrêt de la ligne de bus est pour l'instant devant le centre.
Rd 236 Auteur : THIERRY CRABETTE	Propriétaire du Magasin SPAR au Centre Commercial d'Estanove, je ne peux que m'indigner de l'emplacement de la future station d'arrêt du tramway. 4) La future station du tramway se situe à 250mètres de la zone commerciale La survie du Centre Commercial a-t-elle été vraiment bien étudiée, après tant d'aléas et d'investissements. Peut-on prendre le pari d'une station déportée ?
Rd 357 Auteur : Monique Mazerole	Il faut que la station du tram soit devant les commerces d Estanove. Cordialement
Rd 369 Auteur : Christine Bertrand	Exerçant dans le centre commercial d'Estanove depuis plus de 20ans, nous sommes très inquiètes quant à son devenir. Pour qu'un centre commercial de quartier vive, il faut que son accès soit pratique pour la clientèle, à pied en voiture et en transport en commun. Aujourd'hui un arrêt de bus dessert le centre et il y a plus de 50 places de parking devant les commerces. La station est prévue au niveau du Pas du Loup et non devant les commerces, les usagers du tram n'ont pas d'accès direct aux commerces.

Station Ovalie	
Rd 35 Auteur : Robert Bousquet	Pour avoir un arrêt près du stade de rugby au quartier Ovalie
Rd 38 Auteur : Mathieu Giudicelli	La localisation des stations est bien plus cohérente. Avec ce trajet modifié, la station OVALIE repositionnée rue de Bugarel est une excellente option pour les habitants du quartier mais aussi pour les supporters de rugby : cela va contribuer à rendre les déplacements plus faciles et pousser la population à utiliser les transports en commun, c'est une certitude.
Rd 130 Auteur : AURELIEN COTTE	Cependant l'emplacement de l'arrêt de tram Ovalie est je trouve malvenu, en effet je ne comprends pas pourquoi ce dernier a été placé en face d'une résidence dans la rue de Bugarel
Rd 225 Auteur : Thomas DUFFES	Enfin, il faudra s'assurer de la bonne intégration de la station de tramway aux abords de l'école Olympe de Gouges.
Rd 226 Auteur : anonyme	Je suis favorable à une desserte du stade par l'avenue de Vannières au centre de la 4 voies
Rd 234 Auteur : THIBAUD LAPLANCHE	avec passage et arrêt Rue BUGAREL, car actuellement le tram le plus proche est à plus de 15 minutes à pied (ARRET SABINES).
Rd 237 Auteur : anonyme	avec arrêt rue bugarel
Re 2 Auteur : Guy SOUCHON	Le nouveau tracé repositionne la station Ovalie en bas de la rue de Bugarel, face au terrain d'entraînement de rugby. Lors de la DUP (toujours valable) cette station était positionnée sur le parvis du stade GGL. Cela permet aux habitants de la rue de Bugarel côté « Ville » (lotissements Haut d'Argency I et II, Erasma, Turin + villas) d'avoir accès au tram à moins de 500 m.) La situation actuelle d'Ovalie : 1 km, ainsi d'ailleurs que la station Paul Valéry D'après le dossier d'enquête, les stations sont très espacées : Val de Croze -> Ovalie : 622 m, Ovalie -> Paul Valéry : 715 m, Paul Valéry -> Estanove : 744 m. (Espace de moins de 500 m pour les autres stations !) De plus la fréquentation journalière prévue est importante Ovalie = 3000, Paul Valéry = 1800, Estanove = 2200. Donc je demande le rétablissement d'une station sur le parvis du stade GGL, qui en plus de desservir au plus près cette structure, permettrait l'accès à de nombreuses personnes pour la nouvelle ligne. J'ai noté aussi le coût très faible de la réalisation des stations sur l'ensemble du projet = 3%.

Station Cité Gély	
Rd 39 Auteur : Yves Escoufier	Je souhaite souligner l'importance de la station "Cité Gély" telle qu'elle est placée. Au coin sud de la rue Roc de Pézenas, elle sera la station de tram la plus proche de l'école des Jonquilles située à l'extrémité nord de cette rue. L'usage du tram par les élèves devrait réduire les nuisances que créent actuellement autour de l'école les accompagnements d'enfants en voiture.

Station Paul Valéry	
Rd 120 Auteur : anonyme	Mais force est de constater que ce tracé est incohérent. La station Paul Valery n'a aucune légitimité à l'endroit où elle est située. De même que la station Pompignane ne dessert absolument pas le quartier Pompignane.
Rd 240 Auteur : Julien GABERT	Je m'interroge seulement sur la position de l'arrêt Paul Valéry qui devrait à mon avis, se trouver plus haut sur le boulevard.
Rd 420 Auteur : MICHEL PLANES	Le positionnement de la station Paul Valéry est extrêmement proche du bâti. Il faut savoir que lorsque la pharmacie est de garde, le point de retrait se situe juste à l'arrière, derrière la station Paul Valéry. Il va se former une impasse entre l'angle du bâti (pharmacie et primeur) et la station Paul Valéry qui va générer des problèmes d'insécurité. De plus, nous craignons que des tagueurs utilisent la station comme support pour monter sur le toit du centre commercial. D'autre part, la station va faire écran au centre commercial

Desserte du parc Montcalm	
Rd 103 Auteur : Philippe Bascoul	Je suis bien sûr favorable à l'ouverture d'une enquête publique sur cette partie du tracé tellement mal pensé, en particulier sur le fait que le tracé absurde qui était envisagé ne prévoyait même pas de desservir directement l'équipement public de premier ordre qu'est déjà le "PARC MONTCALM" actuel. Parc qui est appelé à devenir rapidement "le FUTUR CENTRAL PARK DE MONTPELLIER" et qu'il faut absolument rendre accessible à tous les Montpelliérains sans besoin de prendre sa voiture pour s'y rendre.
Rd 222 Auteur : anonyme	- Plus aucune station ne dessert le Parc Montcalm, lieu de détente et de loisirs des montpelliérains.
Rd 233 Auteur : Marie Maumus	Il serait important d'avoir un arrêt ligne 5 "parc Montcalm" pour que les gens ne prennent plus leur voiture pour y accéder et ainsi diminuer le trafic dans le quartier.
Rd 332 Auteur : Philippe Bascoul	Le sujet du débat est de "MODIFIER LE TRACE" et non pas de choisir le nom des stations dont la localisation exacte n'est du coup plus certain. L'idée est qu'il faut absolument arriver à faire en sorte de pouvoir desservir directement le "FUTUR CENTRAL PARK DE MONTPELLIER" directement en sa bordure extérieure. C'est tellement évident ! Sauf bien sûr à n'avoir aucune conscience des enjeux environnementaux pour les générations futures.
Rd 333 Auteur : Philipe Bascoul.	Il faut absolument réussir à obtenir une station de tramway nommée "PARC MONTCALM"

Desserte du parc Montcalm	
<p>Rd 367 Auteur : philippe Bascord</p>	<p>Il faut absolument réussir à obtenir une station de tramway nommée "PARC MONTCALM" qui desserve le Parc directement en SA BORDURE.</p> <p>Cette station pourrait être localisée derrière l'ancien messe des officiers, sur l'actuelle grand parking existant.</p> <p>Le tramway pourrait ensuite emprunter le "pont des chars" et ainsi ne pas engorger la rue des chasseurs par une invraisemblable "circulation alternée des rames" telle qu'elle est prévue actuellement.</p> <p>Il n'est pas question d'impacter un seul M² des 23 hectares du parc ni juste de toucher à un seul de ses arbres, mais juste de passer directement en sa bordure.</p> <p>Le parc Montcalm a enfin été sanctuarisé et c'est une bonne chose. Il est maintenant protégé dans l'intégralité de ses 23 hectares.</p> <p>Mais il ne faut pas qu'il soit "sanctuarisé à la seule jouissance de ceux qui habitent tout autour". Ce parc n'appartient pas aux seuls résidents qui le borde.</p> <p>Le Parc Montcalm est un équipement public de premier ordre, un havre de verdure qui doit être accessible PAR LE TRAMWAY à TOUS les Montpelliérains.</p> <p>Ne pas le prendre en compte serait une erreur d'Urbanisme majeure totalement déconnectée des enjeux climatiques et environnementaux futurs.</p>
<p>Rd 427 Auteur : Philippe Bascoul</p>	<p>Si le Parc Montcalm actuel (futur Central Park de Montpellier) n'est pas desservi en sa bordure directe par au moins une des stations de la ligne 5 . . .</p> <p>Ce sera alors tout simplement une des plus grosses erreur d'Urbanisme des dix dernière années . . . au niveau National . . . Pour la postérité.</p>
<p>Rd 321 Auteur : Philippe Bascoul</p>	<p>Sanctuariser à 24 hectares, OUI</p> <p>Mais sanctuariser ce Parc exceptionnel à la seule jouissance des Montpelliérains qui résident en sa bordure, NON</p> <p>Les contraintes environnementales et les enjeux climatiques doivent imposer que les espaces verts de premier ordre soient accessibles à tous, rapidement, sans besoin de devoir s'y rendre en voiture.</p> <p>Ne pas pouvoir s'y rendre en Tramway imposera de devoir construire des grands parkings à proximité de toutes les entrées.</p> <p>Il n'est pas certain que les "défenseur du Parc Montcalm" en aient pris conscience.</p>

Station Paul Fajon	
<p>Rd 251 Auteur : L JOURY</p>	<p>Mon objection concerne l'arrêt Paul Fajon qui lors des réunions publiques était présenté côté Route de Lavérune (cf extrait n°1) et qui sur la présente enquête publique est présenté côté rue Rouget de Lisle (cf extrait n°2).</p>

	<p>Je suis défavorable au positionnement de l'arrêt côté rue Rouget de Lisle et souhaite qu'il soit replacé route de Lavérune tel que cela avait été présenté et été validé suite aux réunions publiques de débat sur le nouveau tracé</p> <p>Plusieurs raisons viennent étayer ma demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respecter les résultats des débats et les comptes-rendus qui en ont été faits. - Mieux répartir l'inter distance entre les arrêts - Mieux desservir les quartiers Château-Bon à Montpellier et surtout Fermaude à Saint Jean de Védas. Le Tram est d'intérêt Communautaire et doit desservir les quartiers de Saint Jean de Védas autant que ceux de Montpellier ; - Son emplacement route de Lavérune permettra de mieux gérer l'interaction entre flux de véhicules et passages des tram sur cette intersection qui sera gérée avec des feux - l'emprise disponible côté route de Lavérune est bien plus adéquate pour recevoir l'arrêt et faire cohabiter à côté les voies de circulation, le trottoir et la piste cyclable
--	---

Réponse du maître d'ouvrage : Position des stations

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 éviter les lacunes entre le quai et le matériel roulant à l'arrêt.

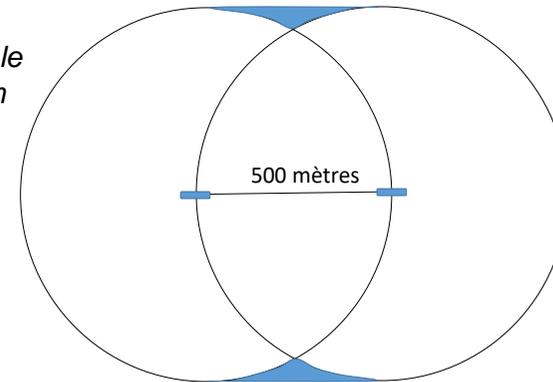
La section Paul Fajon – EAI présente des distances inter stations cohérentes avec celles de l'ensemble de la ligne 5, ainsi qu'avec celles des autres lignes de tramway.

Distance inter-stations en mètres			
Station	Station	Distance réelle (Cf. page 21 de la notice)	Distance à vol d'oiseau
Paul Fajon	Val de Croze	439	410
Val de Croze	Ovalie	622	460
Ovalie	Paul Valéry	715	460
Paul Valéry	Estanove	744	620
Estanove	Cité Gely	482	470
Cité Gely	EAI	799	520
Moyenne		630	490

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.

De plus, une desserte fine est assurée par les lignes de bus et leur organisation en rabattement avec le tramway et permet aux personnes ne souhaitant ou ne pouvant marcher sur de telles distances de se rabattre sur l'une ou l'autre des stations de correspondance.

*Exemple de couverture spatiale
pour une inter station de 500 m
et une zone d'influence de 500 m*



Distance inter-stations des lignes du réseau tramway en mètres (distances réelles)				
Ligne	Moyenne en centre-ville	Moyenne dans les faubourgs	Moyenne en périphérie	Ensemble
1	483	494	702	542
2	514	517	750	625
3	415	548	1 193	743
4	391	605	Sans objet	510
5 (avec tracé modifié)	474	603	844	657

Le secteur Paul Fajon – EAI peut être en moyenne assimilé à un quartier de faubourg, l'inter station moyenne est de 630 mètres, soit quasi-identique à l'inter-station moyenne dans les faubourgs de la ligne 4 (4,1 % d'écart) et à la moyenne de la ligne 5 (4,4 % d'écart). Elle est supérieure de 20% à celle des lignes 2 et 3.

Je prends note de ces critères de positionnement des stations.

Point particulier de la desserte du parc Montcalm – station EAI

Le parc Montcalm demeure bien desservi par le tracé modifié de la ligne 5. L'entrée du parc Montcalm, rue des Chasseurs, est à 370 m de la station EAI et à 450 m de la station cité Gély située à l'intersection de la route de Lavérune et de la rue des Chasseurs.

Je prends note du fait que le parc Montcalm est desservi correctement dans le respect de ces critères.

Point particulier de la station Estanove

Plusieurs observations demandent l'implantation d'une station devant les commerces Estanove. Cette option a été étudiée.

En termes uniquement de tracé et sans préjuger des contraintes d'insertion (largeurs disponibles, trottoirs, pistes cyclables etc.), une station doit être positionnée en alignement droit.

Au vu des différents alignements droits disponibles sur cette section, modifier l'emplacement de la station signifierait se rapprocher de la station Cité Gély. Actuellement, l'inter-station est de 430 m. En termes d'exploitation, une inter-station plus faible n'est pas souhaitable.

Néanmoins, la nécessité que le centre commercial soit bien visible et accessible depuis le tramway est bien prise en compte et préside aux choix d'aménagements du secteur. L'aménagement proposé veille à raccrocher le centre commercial, aujourd'hui en contre-bas de la route de Lavérune, à l'espace public, afin d'offrir une meilleure visibilité depuis l'espace public en général et la station en particulier. Des perspectives et insertions ont été étudiées pour vérifier la visibilité des commerces depuis la station.

La station se situera à 170 m du parvis du centre commercial. Le cheminement sera facilité par des trottoirs de 2,50 m de large accessibles aux PMR et des pistes cyclables bilatérales séparées des piétons. Par ailleurs, cette position permet de bien desservir le quartier Pas-du-Loup et les équipements (cf. observations des thématiques « quartiers et équipements »). Par suite, déplacer la station pénaliserait la desserte des riverains et équipements de ce quartier.

Le parvis du centre commercial sera également accessible depuis la station Cité Gély située à 260 m de l'autre extrémité du parvis.

Je prends note de la réponse qui compte de la configuration des lieux, de son inter distance entre la station Cité Gély. Elle montre la volonté du maître d'ouvrage d'aménager le parvis devant le centre commercial de telle sorte qu'il soit parfaitement visible et aménagé pour être plus accueillant et permettre à la clientèle d'y accéder facilement et en toute sécurité, quel que soit son mode de déplacement.

Point particulier de la station Paul Fajon

Le tramway est un transport collectif dont l'objectif est de desservir un maximum de personnes. Il est nécessaire pour un transport collectif lourd de privilégier les fortes densités. Ainsi, les secteurs d'habitat collectifs, plus denses, sont privilégiés aux zones d'habitat individuel, moins denses et moins concernées par une desserte en transport collectif.

Le potentiel à desservir est plus important rue Rouget de Lisle, rue qui est longée d'habitats collectifs, qu'au niveau de l'option proposée par le contributeur, route de Lavérune. En effet, cette partie de la route de Lavérune, côté rond-point Paul Fajon, est bordée de quartiers d'habitat individuel très peu denses et, au sud, par la zone non bâtie des abords du Rieucoulon.

L'écart entre l'option proposée et la station projetée est d'environ 100 m, soit moins de 2 minutes de marche à pied.

Je prends note de cette réponse.

Point particulier de la station au niveau du centre commercial Ovalie – station Paul Valéry

L'insertion de la station sera étudiée plus finement lors des prochaines phases d'études.

L'aménagement de l'arrière de station intégrera, de manière cohérente et fonctionnelle, les usages pour le centre commercial. 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 (déplacement du totem par exemple) et le stationnement sera réorganisé, notamment, sur l'emprise actuelle de la rue Topaze.

Par ailleurs, le centre commercial va bénéficier de la proximité immédiate de la station et de ses usagers, du passage des piétons et cycles grâce aux nouveaux aménagements avenue de Vanières et d'une traversée piétons sécurisée avec carrefour à feux, qui favorisera l'accès de la clientèle depuis les quartiers Ovalie et Val de Croze.

Je prends note des propositions du maître d'ouvrage

Point particulier de la desserte du stade

L'entrée du stade Yves du Manoir est à 200 mètres de la station Paul Valéry et à 300 mètres de la station Ovalie (rue de Bugarel). Cet éloignement est volontaire de manière à permettre une dilution des très importants flux sortant du stade et rejoignant le tramway, afin d'éviter la saturation du tramway en fin de match.

Je prends note de cette réponse.

Point particulier de la station Ovalie

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.

L'école Olympe de Gouges n'est pas située à proximité immédiate de la station Ovalie. Les différents cheminements seront étudiés afin de préserver des accès sécurisés à l'école.

Je prends note de cette réponse.

- e.3. Plateforme

e.3.1 Structure

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 67 Auteur : anonyme	Contre qu'il ne soit proposé (rue des Chasseurs) : que des plateformes bétonnées sur cette axe au détriment de plateforme verte
Rd 382 Auteur : Georges DABRIN	Le passage du tram rue des chasseurs, partie comprise entre rue de Font Couverte et route de Lavérune, mérite une observation. Les immeubles datent de 50 ans et les villas encore plus anciennes. Il faut se souvenir ce passage était un chemin qui fut élargi vers 1978. La construction n'a pas été prévue pour supporter un poids aussi lourd et les vibrations à chaque passage. Afin de diminuer ces inconvénients je pense qu'il est nécessaire de faire une dalle flottante côté n° pairs rue des chasseurs. Je me permets de vous signaler cet état de fait. Mais je suis certain que vous avez pensé à ce détail.
Rd 401 Auteur : Julie G.	-> à la pose de la voie : sur le tronçon "route de Lavérune côté Résidence Les Roses" (5 bâtiments anciens construits dans les années 60), côté la pharmacie du Parc Montcalm (Les Roses) et côté Pépinière/Serres d'Oc car une pose de voie "classique" est prévue et non une pose sur dalle flottante ?
Rd 426 Auteur : Jacques JULLIAN	L'étude prévoit une plateforme classique sur la partie ouest de la rue des chasseurs. Or la résidence des chasseurs se situe à 4.08m de la voirie, la résidence le Roquet à 5.90m de la voirie, la résidence Le MAS du Roquet à 5.70m de la voirie et les habitations individuelles de 2 à 8m. De plus, la rue des chasseurs était historiquement (avant 1980) le chemin des chasseurs. Les bâtiments ne sont absolument pas conçus pour limiter les vibrations. En conséquence, nous demandons que la plateforme soit sur des "dalles flottantes" sur l'ensemble de la partie ouest.

La structure de la plateforme inquiète essentiellement les riverains du haut de la rue des Chasseurs en raison de la proximité des bâtiments et de leur structure ancienne

Qu'avez-vous prévu dans ce secteur notamment pour limiter les nuisances : vibrations et bruit ?

Réponse du maître d'ouvrage : Vibrations

Tout d'abord, il est important de noter 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.

Concernant les nuisances, 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 maître 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.

À titre d'exemple, il peut s'agir de :

- Semelle assouplie : élément qui « porte » le rail et qui aura des capacités importantes d'absorption des vibrations lors du passage d'une rame,
- 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.

Afin de dimensionner toutes ces solutions lors des études détaillées de la ligne 5, une campagne d'essais de mesures vibratoires a été organisée la deuxième semaine de mars 2021 à certains endroits clés.

Le but est de garantir le respect de valeurs cibles (niveau de bruit solidien et niveaux vibratoires chez les riverains) pour écarter tout risque d'impact futur chez les riverains du tracé de la ligne 5. Les résultats seront ensuite utilisés pour finaliser le choix des différentes solutions anti-vibratiles

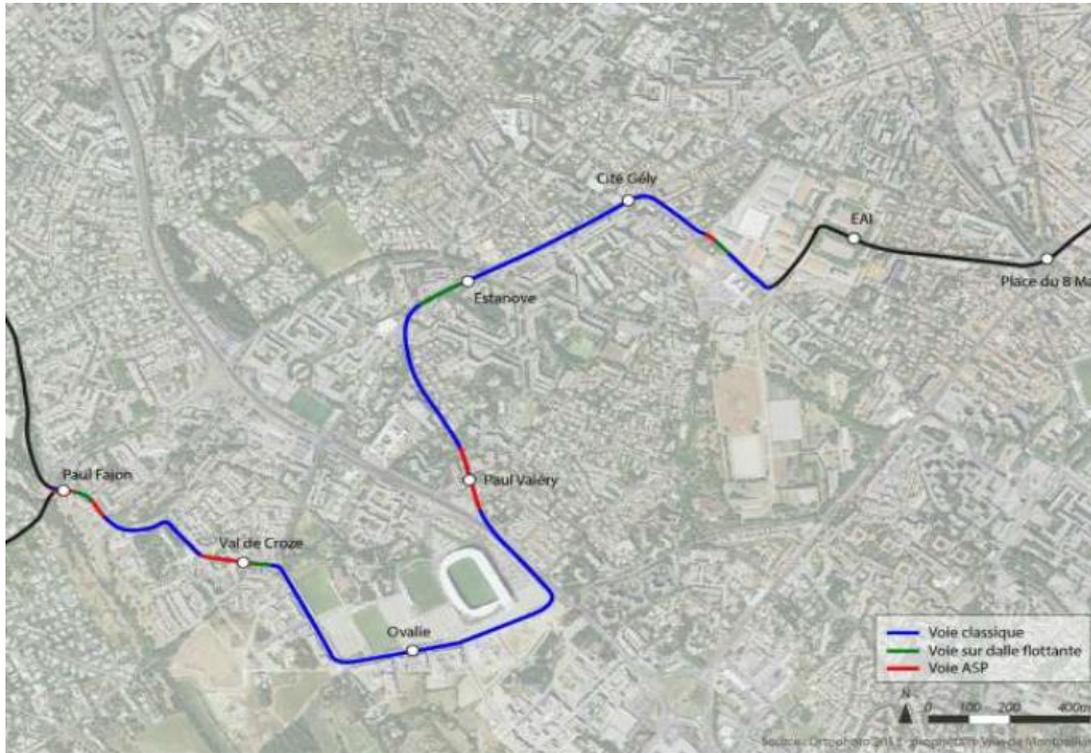


Figure 13 : Type de voie sur la section Paul Fajon – rue des Chasseurs (entrée de l'EAI)

Sur les vibrations :

Je prends note 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 réaliser une campagne d'essais de mesures vibratoires au mois de mars 2021 afin de finaliser le choix des solutions anti-vibratiles.

Bruit

Une étude acoustique a été menée et est présentée dans l'étude d'impact (volumes G3 et G4) permettant de calculer l'impact acoustique du tracé modificatif lié au projet de création de la ligne 5 du tramway.

Tel qu'il est indiqué dans le volume G4 de l'étude d'impact au chapitre 5.5.4. *Les incidences vibratoires sur la santé*, la modification du tracé de la cinquième ligne prévoit la pose de dalles anti-vibratiles permettant de réduire les vibrations et donc les effets potentiels sur la santé (sommeil, etc.) dans les secteurs concernés.

La carte ci-contre montre les secteurs où un traitement anti-vibratile est envisagé par l'intermédiaire de dalles ASP (Antivibratile Sylomer Précontraint), permettant un affaiblissement du niveau vibratoire de 10 dBV, et de dalles flottantes, permettant un affaiblissement de 20 dBV.

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

Huit mesures de bruit de 24h ont été effectuées afin de déterminer l'ambiance sonore actuelle du site et de caler le modèle de calcul utilisé dans le cadre de cette étude.

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.

Bien que non régie réglementairement, 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 ».

Sur le bruit :

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

e.3.2 Profil en travers

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 24 Auteur : PHILIPPE TEISSON	Je serais favorable au passage du tramway sur la route pour rendre cette rue (rue Bugarel) accessible uniquement aux véhicules de desserte locale et non à du trafic de transit.
Rd 223 Auteur : Régine et Jean-Paul CORNELLY	On nous explique que la mise œuvre de la ligne 5 du tramway n'a que des avantages au regard de l'environnement, ce qui bien sûr n'est pas inexact globalement, mais est totalement faux pour la part du tracé allant de la rue des Chasseurs à la rue du Pas du Loup. En effet, dans cette zone il est prévu de conserver les 2 voies de circulation automobile existantes, en y ajoutant 2 voies de tramway et bien sûr les inévitables pistes cyclables et trottoirs. Déjà relativement étroite, cette partie de la route de Lavérune était déjà en 2009, donc avant tramway, classée en catégorie 4 sur 5 « nuisances bruits » conformément à l'arrêté 2007/01/1969 relatif à l'isolation acoustique et répertorié au PLU. Depuis 2009, les nuisances sonores et pollution de l'air n'ont fait que croître après développement de l'agglomération vers l'ouest/sud-ouest, mise en valeur de la Zone Ovalie...ainsi que diverses modifications du plan de circulation amenant plus d'automobiles sur la « pénétrante » route de Lavérune. Il est plus que probable que le 4/5 évoqué, déjà problématique n'a

N° Contribution - Auteur	Observation
	fait que se détériorer. Y ajouter la nuisance bruit tramway rendra la situation intenable, d'autant plus que les alignements prévus --car à certains niveau le corridor disponible est relativement étroit en l'état-- rapprochent significativement certaines habitations (dont la nôtre) de la zone bruyante et polluante.
Rd 226 Auteur : anonyme	Défavorable au tracé qui emprunte la rue de Bugarel, rue déjà étroite, sauf à passer en diagonale sur les terrains d'entraînement du stade.
Rd 323 Auteur : Philippe Bascoul	Combien de personnes sur ce site savent que si le tramway passe par la rue des Chasseurs (600 m), cela se fera avec une seule voie de tramway et donc avec une circulation alternée des rames, impliquant des attentes interminables dans les deux sens ?
Rd 369 Auteur : Christine Bertrand	A l'heure actuelle la route est légèrement surélevée par rapport aux commerces. À quel niveau seront les voies de tram et la route après les travaux ?
Rd 387 Auteur : Alain Pequignot	Gérer le dénivelé Route/parking afin de garder de la visibilité à celui-ci

Réponse du maître d'ouvrage :

Rues de Bugarel et du XV de France

L'insertion de la ligne de tramway rue de Bugarel s'accompagne d'une réflexion pour limiter la circulation de transit dans le quartier et privilégier des espaces de circulation confortables pour les piétons et cycles. Dans cet objectif, les rues du XV de France et de Bugarel seront à sens unique pour les voitures, sur une seule voie de circulation. Le diapason, qui permet d'accéder aisément depuis l'avenue de Vanières à la route de Bugarel et favorise actuellement le trafic de transit, sera supprimé au bénéfice d'un espace public de qualité.

Le profil actuel de la rue de Bugarel est de 26,10 m, ce qui permet de faire passer la ligne de tramway sans empiéter sur les parcelles du stade, tout en conservant des espaces confortables pour les circulations douces.

Sur le profil des rues de Bugarel et du XV de France

Je prends note de cette réponse.

Rue des Chasseurs

Le tramway rue des Chasseurs est bien prévu avec une voie double sens, sans circulation alternée des voies.

Dans le même objectif que pour le quartier Ovalie, limitation du trafic de transit et amélioration du confort des circulations douces, la circulation des voitures passera à sens unique, sur une seule voie.

Sur le profil de la rue des Chasseurs :

Je prends note de la confirmation de la voie de tramway à double sens (certains contributeurs avaient écrit que le tramway serait à une seule voie). C'est la circulation des voitures qui sera à sens unique sur une seule voie.

Route de Lavérune – Estanove

L'aménagement de la route de Lavérune, 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. 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 les nuisances sonores et de pollution.

Les cartes de bruits en situation actuelle et en état projeté de la route de Lavérune, présentées dans les volumes G3 (analyse de l'état initial de l'environnement) et G4 (analyse des effets sur l'environnement et mesures associées), montrent une légère amélioration de la situation, au niveau acoustique, des façades aux abords de la route de Lavérune, après les aménagements réalisés.

Sur le profil de la route de Lavérune entre la rue des Chasseurs et la rue du Pas de Loup :

Je prends acte des propositions présentées qui « apaiseront » la circulation des véhicules en les rabattant sur une seule voie dans chaque sens et aussi en les détournant sur d'autres voies grâce à un nouveau plan de circulation dans les rues adjacentes, tout en sécurisant les autres modes de transport.

Gestion des dénivelés

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.

Sur la gestion des dénivelés :

Je prends note de la proposition du maître d'ouvrage.

- e.4. Accès riverains et livraisons

Les 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.

Pouvez-vous établir un bilan des contraintes et préciser les solutions que vous pensez y apporter ?

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 357 Auteur : Monique Mazerole	L'élargissement de la rue amènera le recul de notre clôture et de notre portail, nous demandons que l'ensemble soit refait à l'identique et qu'une pente douce soit réalisée après avoir franchi le portail surélevé. Également que la clôture soit rehaussée à hauteur d'homme comme à l'origine.
L 1 : Auteur : M. Mme MAZEROLS	Le chantier de la ligne 5 du tramway progresse et nous voulons vous rappeler les inquiétudes sur les travaux à venir sur notre clôture d'environ 100 m et sur le portail avec un surélévement de celui-ci car les enrobages successifs de la rue font qu'elle se situe plus haut.
Ot 4 : Auteur : Jean-François BOURDARIOS	L'intéressé est propriétaire du garage automobile. Il souhaite être contacté rapidement pour connaître les incidences du projet sur son activité à titre définitif et aussi à titre temporaire pendant la réalisation des travaux notamment les conditions d'accès à son établissement (plan de circulation, déviations, ...)

Réponse du maître d'ouvrage :

Accès aux parcelles des riverains et aux commerces

Un des objectifs de la réalisation de la ligne 5 est de construire ce projet avec les riverains et futurs usagers. Tout est mis en œuvre afin que les acquisitions et les reconstitutions riveraines se passent pour le mieux. Le planning est organisé de façon à ce que les travaux chez les riverains soient terminés avant de commencer les travaux d'infrastructure, afin que les propriétaires soient le moins perturbés.

Les différents riverains impactés par le passage de la ligne de tramway seront consultés en amont des travaux par les équipes de la ligne 5.

Chaque impact est répertorié et les propriétaires des parcelles sont identifiées. Une fois l'identification des propriétaires vérifiée, TaM prendra contact avec chaque propriétaire ou leur représentant afin de pouvoir leur présenter le projet ainsi que l'incidence sur le bien immobilier. Les plans de reconstitutions riveraines seront établis avec les riverains concernés. Les travaux seront réalisés par TaM.

Tous les accès sont repérés, les seuils relevés par géomètres, et les accès aux propriétés riveraines conservés, que ce soit en phase travaux ou à terme.

Pendant toute la durée du chantier, les entreprises devront veiller à maintenir en toutes circonstances des accès aux propriétés des riverains pour les piétons et les véhicules et des aires de livraison pour les différents commerces et activités existantes le long des travaux. Les modifications apportées aux dispositions existantes sont clairement signalées sur le terrain et suffisamment en amont.

Ces obligations contractuelles sont surveillées par le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage et assorties de pénalités en cas de non-respect.

Une procédure spécifique est mise en place pour les riverains professionnels. Elle est détaillée au chapitre impact pendant les travaux.

Sur la gestion des accès des riverains et des commerces

Je prends note des dispositions générales qui seront prises, lesquelles devraient rassurer les riverains concernés.

N° Contribution - Auteur	Observation
Secteur Estanove- Chasseurs	
Rd 194 Auteur : Arielle LOPEZ	<p>En tant que commerçant de la galerie commerçante du centre commercial des Collines d'Estanove, j'estime qu'il est primordial pour la pérennité du centre de conserver un accès facile.</p> <p>L'accès pour les livraisons n'est pas encore bien défini mais il ne faudra pas oublier que des poids lourds sont chargés d'acheminer la marchandise jusqu'au centre commercial, il faut donc leur dédier un emplacement spécifique et une possibilité de manœuvrer facilement. De plus, je rajoute que des livraisons sont effectuées tout au long de la journée, même aux heures de forte affluence</p> <p>De nos jours l'accessibilité d'un centre commercial est sa grande force, nous ne devons pas nous retrouver perdants dans cette histoire, chaque petit commerçant indépendant de ce centre a besoin d'un parking pratique ou d'une station de Tram bien située, il en va de la survie du centre et des commerces. A l'heure où l'on prône l'intérêt d'un commerce de proximité, il ne faudrait pas faire couler un centre composé de plus de 25 commerces différents qui participent à la vie économique et sociale du quartier</p> <p>On nous a expliqué à de nombreuses reprises l'impossibilité de situer une station de Tram devant notre centre commercial, un centre qui était jusqu'alors desservi par une station de bus et un parking de 59 places de parking, sera dans l'avenir seulement desservi par 30 places de parking seulement. Une flagrante baisse d'accessibilité est observable et déplorable</p>
Rd 236 Auteur : THIERRY CRABETTE	Demain, pour ce projet tel que défini : 3) Aucune solution concernant nos livraisons de marchandises quotidiennes ne nous est donnée.
Rd 260 Auteur : Philippe MASSAL	Suppression d'une voie de desserte du centre commercial, parallèle à la route de Lavérune. Modification des accès de la copropriété sur la voirie publique (en particulier suppression de portail d'accès à la copropriété, celle-ci étant clôturée)
Rd 301 Auteur : Kathy Chabaud	Par ailleurs, nombre de cabinets médicaux sont installés dans les locaux de la résidence Les Roses. Où se garera leur patientelle si toutes les places venaient à disparaître comme cela est prévu ?
Rd 369 Auteur : Christine Bertrand	Ce futur parking sera en cul de sac, ce qui ne favorisera pas une circulation fluide et un stationnement facile, avec en plus les livraisons plusieurs fois par jour pour les 26 commerces du centre. Comment celles-ci sont-elles prévues ? Sur une précédente étude, il était question de places le long de la route de Lavérune devant les commerces, qu'en est-il aujourd'hui ?

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 399 & Rd 407 <i>Auteur : Monique CAVAROC</i>	Ainsi que l'accès des patients au Cabinet Médical - rien n'est précisé pour l'aménagement de l'entrée et de la sortie de la résidence sur la Route de Lavérune
Rd 426 <i>Auteur : Jacques JULLIAN</i>	2- Secteur chasseurs-Estanove, 2-3 Sens de circulation rue des chasseurs Nous demandons que les résidents à partir du 44 puissent tourner à gauche et circuler sur la voie de tramway jusqu'au carrefour avec la rue de la Fontcouverte. En effet, aujourd'hui déjà les bouchons aux heures de pointes empêchent la sortie des véhicules des résidences. Demain, ils seront bloqués sur les voies de tramways avec les risques de collisions que cela entraînerait (un fossé coté Route de Lavérune pourra empêcher l'intrusion de véhicule non-résidents).
Op 1 : Visiteurs : Jean Claude COLRAT Louis CORBOBESSE	Comment seront réglés les accès aux parkings suivants : G1 en surface, G1 en sous-sol, G2 en surface, G2 en sous-sol et G3 en surface. D'après les intéressés, il faut revoir le plan de circulation, insérer un sens unique, réaménager la sortie sur la route de Lavérune ? Comment seront gérées les places réservées aux ambulances devant le centre médical ?
Rd 412 <i>Auteur : Vincent LOYEZ</i>	Impact sur les accès à la résidence et sur les espaces verts Nous disposons actuellement d'une voie entrante et d'une voie sortante depuis et vers la voie publique. Ces accès vont devoir être reconfigurés.

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. Plusieurs rencontres ont eu lieu avec les représentants de la copropriété.

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. Une réflexion est en cours pour aménager des places de stationnement complémentaires rue du Lavandin. Par ailleurs, pour le centre médical, la réservation d'une emprise qui permettrait le stationnement des ambulances est à l'étude.

Le centre commercial sera desservi par la station Estanove, qui se situera à 170 m du parvis du centre commercial. Le cheminement sera facilité par des trottoirs de 2,50 m de large accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) et des pistes cyclables bilatérales séparées des piétons. Par ailleurs cette position permet de bien desservir le quartier Pas-du-Loup et les équipements (cf. observations des thématiques « quartiers et équipements »). Par suite, déplacer la station pénaliserait la desserte des riverains et équipements de ce quartier.

Le parvis du centre commercial sera également accessible depuis la station Cité Gély située à 260 m de l'autre extrémité du parvis. Cette station permettra de bien desservir le centre médical et les commerces des Roses, à proximité immédiate.

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 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 commerçants.

Sur le cas particulier des centres commerciaux et médicaux d'Estanove et des Roses :

Je prends acte de la volonté du maître d'ouvrage d'apporter des solutions en liaison avec les riverains.

Cas particulier de la rue des Chasseurs

Rue des Chasseurs, la mise en sens unique fait partie du nouveau plan de circulation, nécessaire au changement de fonctionnement du quartier, lié aux contraintes du tramway. Pour les propriétés devant traverser la plateforme tramway, des équipements spécifiques (feux) seront implantés.

En parallèle, la réalisation de la ligne 5 s'accompagnera de la mise en place d'un nouveau plan de circulation concernant l'ensemble des rues de ces quartiers qui apaisera et fluidifiera la circulation sur ces deux voies.

Sur le cas particulier de la rue des Chasseurs

Je prends acte de cette réponse.

N° Contribution - Auteur	Observation
Secteur « Les villas du Puech » et station Total	
Rd 380 <i>Auteur : Ingrid Couvelard</i> bapte	Ci-dessous les points relevés dont la modification du tracé pourrait avoir un impact, selon les premières informations que nous avons pu obtenir de la Métropole : Accès résidence : L'entrée et la sortie à la résidence ne se font pas au même endroit. Et ne peuvent se faire par le même du fait de la configuration intérieure de la résidence. Entrée de la résidence : Nous avons actuellement un SAS de sécurité permettant d'attendre l'ouverture du portail sans gêner la circulation de la contre Allée : avenue Maurice Planes. La modification de l'Allée Maurice Planes va engendrer un accès à notre résidence très compliqué si elle n'est pas conservée du fait de la circulation très dense de l'avenue de Vanières et de la sortie de la station Essence Total Access. À noter que les livraisons de colis se font également à l'intérieur de la résidence, dont ont accès les transporteurs avec différents gabarits de camions.

N° Contribution - Auteur	Observation
	Sortie de la résidence : elle se fait plus en amont de l'allée Maurice Planes, face à la Station Essence Total Access et nous permet de tourner à droite pour récupérer l'Avenue de Vanières via l'avenue Maurice Planes actuellement) et à gauche direction le Val de Croze. Ne pourrait-on pas conserver une contre-allée qui nous serait réservée pour l'accès à la résidence permettant un accès rapide ? Ne pourrait-on également pas condamner la sortie de la station Essence vers l'avenue Maurice Planes puisqu'il en existe déjà une vers l'Avenue de Vanières directement, et celle donnant accès à l'Avenue Maurice Planès est actuellement empruntée par les véhicules arrivant du carrefour Paul Valéry qui s'empresse de passer pour doubler les véhicules de l'Avenue de Vanières.
Rd 417 Auteur : MICHEL PLANES	L'aménagement de circulation pour la sortie de la station-service Total Access est impraticable pour les semi-remorques. Il faut maintenir les sorties existantes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a bien pris en considération les demandes des propriétaires de la rue Ulysse Vergnes et de la station Total, avenue de Vanières, et étudie les possibilités de conserver inchangé le fonctionnement des accès et sorties des deux propriétés.

Un carrefour à feux sera installé avant l'accès à la propriété rue Ulysse Vergnes et devrait permettre de faciliter l'accès et la sortie de cette rue.

Sur le secteur « Les villas du Puech » et la station Total

Je prends note de la proposition du maître d'ouvrage visant à conserver le fonctionnement actuel des entrées et sorties de la rue Ulysse Vergnes.

- e.5. Les rames

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 23 Auteur : anonyme	Je souhaite que la robe des rames reprenne les lieux qu'elles desservent (idée qui vaut pour les autres lignes).
Rd 193 Auteur : Valérie LONG ARAGON	Il ne reste plus qu'à connaître le visuel du Tram5 : pourquoi ne pas valoriser nos artistes locaux en passant commande auprès de JP Bocaj, ce serait superbe !
Op 3 Visiteuses : Mme RIBES Mme RUMEAU	Pour ce qui concerne les rames, elles souhaitent qu'elles soient mieux adaptées pour recevoir les vélos, les poussettes et les fauteuils roulants.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le tramway montpelliérain est reconnu à travers le monde pour ses habillages artistiques. Désigné par le New York Times « réseau le plus sexy d'Europe », et élu « le plus beau de France » par un sondage 20 Minutes, la Ligne 5 du tramway n'y dérogera pas. Après les hirondelles de la Ligne 1, les fleurs de la Ligne 2, les fonds aquatiques de la Ligne 3 et la robe dorée de la Ligne 4, les nouvelles rames seront aussi revêtues d'un design unique signé par un artiste de renom.

Une consultation pour retenir un artiste sera lancée au premier semestre 2021.

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.

Sur l'habillage et le confort des rames :

Je prends note des réponses.

f. Déplacements**- f.1. Circulation automobile**

Cette rubrique concerne tout ce qui concerne la voiture, la réduction de son utilisation liée à l'arrivée du tramway, de nouveaux bouchons avec la réduction de voies de circulation,

Le nombre important d'observations montre les fortes inquiétudes que provoque l'arrivée du tramway dans la phase d'exploitation et pendant les travaux

Quelles réponses globales ou par secteur apportez-vous ?

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 13 Auteur : anonyme	Les nombreux habitants de ce quartier doivent pouvoir se déplacer sans véhicule.
Rd 15 Auteur : Jérôme GRANDGIRARD	Précisons également que le secteur est souvent saturé pendant les horaires conventionnels de travail ce qui permettrait sûrement de désengorger le trafic routier.
Rd 16 Auteur : Cerise Blottiere	Par conséquent grand nombre des résidents utilisent leur véhicule Si la ligne de tramway était faite nous pourrions dynamiser notre quartier, réduire la circulation, et désengorger les axes routiers pendant les heures de pointe. Un confort pour grand nombre d'entre nous

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 55 Auteur : Christian Roux	Nous attendons toujours et ... utilisons notre voiture pour tous nos déplacements
Rd 84 Auteur : André Reyne	Je suis pour, car il va aider surtout à l'ouest de Montpellier à sortir des embouteillages et la sortie de la pollution.
Rd 89 Auteur : Christophe Morales	Pour les territoires, notamment ouest, de la métropole et au-delà de l'aire urbaine de Montpellier, le tracé jusqu'au rond-point Paul Fajon ouvre, pour leurs habitants, de réelles perspectives de déplacement alternatif à la voiture.
Rd 96 Auteur : Bernard PETIT	Si nos élus veulent réduire les bouchons aux entrées de Montpellier, il faut que cette ligne soit, de suite, prolongée en direction de Pignan.
Rd 105 Auteur : anonyme	Malgré le tram, il est probable que ceux-ci arriveront toujours en nombre avec leurs véhicules !
Rd 106 Auteur : Clément Navarro	Le passage du tram dans le quartier permettrait de limiter les voitures qui passent dans la rue chaque jour.
Rd 112 Auteur : anonyme	On entrevoit la fin des bouchons à l'entrée ouest de Montpellier.
Rd 115 Auteur : FREDERIC GRANDERT	car permettant de ne pas prendre la voiture et d'avoir un accès direct vers le centre.
Rd 129 Auteur : Josefa Serra	La ligne 5 va faciliter la liaison entre Clapiers et Lavérune en offrant un moyen de transport autre que la voiture ;
Rd 152 Auteur : SYLVIE GANDOLFINI	et éviter de prendre la voiture.
Rd 199 Auteur : Jean-Pierre Boutonnet	qui contribuera à alléger la pression des voitures sur tout son tracé
Rd 205 Auteur : IBAZIZENE SONIA	Ce nouveau tracé permettra de réduire l'utilisation de sa voiture, son nombre est assez conséquent, désengorger la circulation est une priorité : "signe de protection de l'environnement".
Rd 211 Auteur : anonyme	Qui permettra j'espère de désengorger la circulation, en particulier avenues de Toulouse et Clémenceau.
Rd 220 Auteur : anonyme	Le tracé concerne une zone totalement dépourvue d'accès au tram et cela favorisera les habitant à se déplacer de manière plus écologique en utilisant le tram plutôt que les voitures.
Ot 5 : Auteur : Céline LARUE	Travaillant à l'Université de lettres Paul Valéry, elle ne prendra plus sa voiture.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les 18 contributions ci-dessus sont favorables à la réalisation du tracé modifié de la ligne 5 et plébiscitent le tramway comme alternative à la circulation automobile.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 222 Auteur : anonyme	L'impact sur la circulation est plus important, ce qui générera plus de bouchons et plus de pollution pour les riverains, et toujours donc plus de temps de parcours pour les habitants des zones périphériques qui ne pourraient pas prendre le tram.
Rd 223 Auteur : Régine et Jean-Paul CORNELY	Prétendre que le tramway diminuera à lui seul les flux automobiles, qui restent clairement privilégiés sur cette zone (ce qui ne manque pas d'étonner), n'est pour une large part qu'une illusion vu le développement important et constant de l'ouest de l'agglomération (très mauvais exemples des quartiers Ovalie et Grisettes au regard des flux automobiles en dépit de la présence de la ligne 2 du tramway pour le quartier des Grisettes).
Rd 381 Auteur : Annaïk Dos Reis	Rue (boulevard Paul Valéry) qui était calme jusqu'à présent malgré la mauvaise isolation. Déjà des bouchons au niveau du feu à l'intersection avec la rue de Bugarel, la circulation va devenir infernale, sans parler des nuisances sonores dues au tram.
Rd 425 Auteur : Vincent Durand	Article 3.3.5 Impacts sur la circulation automobile L'impact doit être mesuré. À ce jour aucune ligne de tramway de la métropole ne dessert la zone du millénaire pourvoyeuse d'emploi (450 entreprises et 7500 emplois). Par conséquent les personnes travaillant dans cette zone et habitant à l'ouest de Montpellier (Pignan, Saussan, Lavérune, etc.) ne prendront pas ce mode de transport.
Rd 194 Auteur : Arielle LOPEZ	En observant l'activité autour du centre commercial dans la journée, force est de constater qu'il est difficile de circuler dans la rue du Lavandin par le manque de stationnement pour la Poste. S'il est déjà compliqué de circuler de nos jours, qu'en deviendra t'il après les travaux du Tram ?

Réponse du maître d'ouvrage :

En phase de travaux :

En phase de travaux, il a été identifié que les différentes zones de chantier créeront inévitablement des perturbations sur la circulation en raison de la situation des travaux sur la voie publique, avec des « points durs » liés à la mise en sens unique de certaines voies, la fermeture totale temporaire à la circulation ou la restriction de capacité d'écoulements de certaines voies.

Ces perturbations seront temporaires et localisées. La réponse apportée est la mise en œuvre de plans de circulation par secteurs, adaptés, afin de gérer au mieux la circulation au droit ou à proximité des travaux. Une attention particulière sera apportée au fonctionnement du réseau de transports en commun et à la préservation des continuités cyclables, pendant cette phase de transition, afin d'assurer un bon niveau de desserte des riverains impactés.

Durant les travaux, un ensemble de mesures seront mises en place afin de faciliter la circulation automobile le long du tracé. Des itinéraires de déviation seront proposés afin de guider au mieux chacun des automobilistes vers sa destination. Un site internet interactif dédié à la ligne 5 de tramway, renseignant sur l'évolution du chantier et des perturbations de circulation, avec mise à jour hebdomadaire des informations, sera à disposition des automobilistes. Ces informations seront également diffusées à la presse locale et aux services de sécurité. Enfin, une communication directe de proximité par des médiateurs de terrain, complétera ces dispositifs en cas de modification conséquente sur la circulation. Certains travaux pourront être programmés en périodes de congés scolaires afin d'en diminuer les nuisances.

Sur les perturbations de la circulation en phase travaux :

Je prends note des dispositions envisagées en phase travaux pour atténuer les perturbations de la circulation automobile.

À terme

En phase d'exploitation, la mise en œuvre du tramway a un effet sur la circulation automobile par réduction et réorganisation de celle-ci. C'est une conséquence directe et immédiate de la politique globale de la Métropole de réduction du trafic automobile et de développement des transports en commun et des modes de déplacements actifs, dont font partie le réseau de tramway et la création de pistes cyclables. La ligne 5 est la suite logique du développement du tramway pour un maillage complet et efficace de la Métropole, après la mise en service des lignes 3 et 4 en 2012.

La mise en œuvre d'une offre complète de tramway, ayant certes des effets sur les circulations, s'insère dans un objectif plus global de gestion des transports et des déplacements via une organisation optimale de tous les modes de déplacements. La place de l'automobile est réduite, notamment en centre-ville, pour permettre aux modes actifs et transports en communs de se développer.

Ce report modal tendra vers une diminution de l'utilisation de la voiture individuelle et donc vers une diminution du phénomène de « bouchons ». Ces réductions et l'utilisation de modes de déplacement moins polluants permettront, à nombre de déplacements équivalents, une diminution des rejets de gaz à effets de serre et de polluants.

Aussi, il est rappelé que la modification du tracé de la ligne 5 de tramway ira de pair avec une modification du plan de circulation en place, en cohérence avec la politique globale de transports de la Métropole. Les déplacements automobiles parfois modifiés en fonction des conditions d'insertion du tramway peuvent trouver des réponses positives pour l'amélioration de la circulation.

Globalement, l'accessibilité de la ville, tous modes confondus, est augmentée : le tramway est un système à haute capacité pour un espace occupé réduit, la part de marché des cycles augmentera car leurs conditions de sécurité et de confort seront améliorées, ainsi que celles des piétons. L'accessibilité en voiture individuelle reste garantie pour tous les lieux

La configuration finale du plan de circulation sera mise en place le plus en amont possible lors des travaux afin que les riverains puissent se familiariser avec les futurs aménagements.

Sur les effets de la circulation automobile en phase terminale :
Je prends note des dispositions envisagées.

N° Contribution - Auteur	Observation
Avenue de Vanières - Rue de Bugarel -Ovalie	
L 02 Alain KLETHI	<p>La planche DUP 006 de l'étude d'insertion Vanières montre clairement la suppression du tronçon du boulevard Paul Valéry entre le carrefour Bugarel-Paul Valéry et les commerces du Puech situés en bordure de l'avenue de Vanières (pénétrante 4 voies).</p> <p>Cette modification impacte d'une manière importante le flux de circulation dans le sens place Flandres Dunkerque – Cuisine centrale (vers le centre-ville) sur l'avenue de Vanières.</p> <p>Sachant que le franchissement de l'avenue de Vanières a été déplacé du carrefour Bugarel-Vanières vers les commerces du Puech pour créer un tampon désengorgeant le rond-point Flandres Dunkerque aux heures de pointe, cette suppression en limite l'effet bénéfique.</p> <p>De plus, le débouché de la rue Fontcouverte et de l'impasse des écuyers directement dans le flot de circulation de l'avenue de Vanières n'est pas judicieux.</p> <p>Ne pas oublier que le passage de l'avenue de Toulouse en deux voies au lieu de quatre a déjà provoqué un report de circulation vers l'avenue de Vanières depuis une année.</p> <p>En conséquence, je suggère le maintien de ce tronçon en sens unique avec la création d'une piste cyclable adjacente. Cette solution ne modifie en rien le fonctionnement des feux tricolores de l'intersection rue de Bugarel – avenue de Vanières.</p>
Rd 24 Auteur : PHILIPPE TEISSON	<p>Bonjour, je souhaite me prononcer sur la rue de Bugarel où j'habite.</p> <p>La rue de Bugarel est beaucoup trop passante, les véhicules génèrent du bruit, de la pollution, des bouchons et un danger car ne respectent pas la limitation de 30 km/h.</p>
Rd 43 Auteur : Alain Many	<p>Cela soulève néanmoins la question du sens de circulation des voitures sur les rues de Bugarel et du XV de France (1 ou 2 voies ? Sens unique ?).</p>
Rd 54 Auteur : Sabrina Rico	<p>Aussi, la circulation dans notre quartier est beaucoup trop dense et s'intensifie les jours de match.</p>
Rd 71 Auteur : Jean-Luc Fargier	<p>Ce qui devrait entrainer une baisse du nombre de voitures lors des matchs qui occasionnent le blocage du quartier et notamment le rond-point Flandres-Dunkerque qui un point névralgique</p>
Rd 100 Auteur : Séverine Lafite	<p>Ovalie est un quartier récent qui est très engorgé (surtout pdt les jours des matchs) et mal desservi par les transports</p>
Rd 174 Auteur : Florent Goiffon	<p>La voiture reste aussi le moyen de locomotion le plus utilisé car Ovalie est coupé du reste de la ville par les avenues de Vanières et de Toulouse qui constituent des barrières très difficilement franchissables pour les piétons et les cyclistes.</p>

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 179 Auteur : Nathalie Ribes	De plus les jours de match de rugby le quartier est sinistré. Le stade serait desservi par le tramway beaucoup l'utiliserait. Il est regrettable qu'à chaque changement de maire, il faille démontrer l'utilité de ce tramway dans le quartier Ovalie
Rd 181 Auteur : Gérard COURTOIS	Les habitants de ces quartiers, actuellement mal desservis, éviteront ainsi de prendre leurs voitures pour le centre-ville. En effet il n'existe pas, pour ces Montpelliérains, contrairement aux populations plus périphériques, de parkings TAM de délestage
Rd 185 Auteur : Jérémy Bertiaux	il permettra de désengorger la circulation et incitera les habitants à prendre ce moyen de transport et sûrement de faire l'économie d'un deuxième véhicule (problème récurrent des places de parking fort peu nombreuses), le stade de rugby en profitera aussi
Rd 188 Auteur : Maximilien Deneufve	je pense que cela permettra de réduire le nombre de voiture.
Rd 193 Auteur : Valérie LONG ARAGON	Accès au Stade Ovalie permettant un désengorgement du rues adjacentes
Rd 196 Auteur : Manon Follain	Ensuite, pour les véhicules à moteur (voitures, camions). Je constate que pour les véhicules voulant tourner à gauche (en étant sur l'avenue de Vannières), cette manœuvre est rendue encore plus dangereuse que maintenant. La possibilité de tourner à gauche dans la rue de Bugarel (lorsque le stade de rugby est sur notre droite) est rendue plus que difficile sans voie réservée compte tenu du trafic de la voie d'en face.
Rd 204 Auteur : anonyme	J'habite Ovalie et nous avons réellement besoin du tramway pour diminuer le nombre de voitures qui inondent notre quartier.

Réponse du maître d'ouvrage pour les cas particuliers du secteur Vanières – Ovalie

Il est à noter que 8 contributions sont positives et que leurs auteurs pensent que la ligne 5 va améliorer la circulation dans le secteur d'ovalie.

La suppression de la contre-allée permettra d'aménager une avenue avec un profil plus urbain et facilitera les traversées pour les piétons et les cycles. Une piste cyclable bi directionnelle est prévue avenue de Vanières, depuis 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 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 depuis l'avenue de Vanières reconfigurée (c'est-à-dire sans la contre-allée du boulevard Paul Valéry).

En parallèle, l'insertion de la ligne de tramway rue de Bugarel s'accompagne d'une réflexion pour limiter la circulation de transit dans le quartier. Les rues du XV de France et de Bugarel seront à sens unique pour les voitures, sur une seule voie de circulation et le diapason qui permet d'accéder aisément depuis l'avenue de Vanières à la route de Bugarel et favorise actuellement le trafic de transit sera supprimé.

Les spectateurs du stade seront incités à utiliser les transports en commun et les parking relais les jours de matchs pour limiter la circulation dans Ovalie.

Sur la circulation des véhicules dans le secteur Vanières - Ovalie :

Je prends acte des dispositions prises qui vont rendre la circulation des voitures sur cette portion de l'avenue de Vanières plus « urbaine » par le passage de 6 voies de circulation à quatre. De plus, encadrée par des feux tricolores de part et d'autre de la section allant de la rue Bugarel au centre commercial d'Ovalie la vitesse sera limitée, ce qui apportera une plus grande sécurité pour les autres usagers.

Dans ces conditions, le maintien de la contre-allée Paul Valéry demandé 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 permettra un excellent dimensionnement de toutes les voies autres que celles de la circulation automobile.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rue des Chasseurs - Estanove	
Rd 59 Auteur : anonyme	En toute logique la voie restante (de la rue des Chasseurs) ouverte à la circulation automobile devra être à sens unique et montante en direction de la route de Lavérune.
Rd 67 Auteur : anonyme	La voie circulation automobile sur la rue des chasseurs dans le sens où elle est proposée est contraire à l'idée même de faire moins place à l'automobile qui vont dans le centre-ville ?
Rd 133 Auteur : Bernard Ghesquière	En souhaitant éviter la traversée du parc Montcalm par le tramway, certains ne se sont sûrement pas rendu compte que cela allait enclaver le quartier d'Estanove : par la rue de Fontcouverte (la rue des chasseurs ne sera sans plus praticable par aucun véhicule ainsi que le Bd Paul Valéry). Il en sera de même par la rue du Lavandin vers la route de Lavérune.
Rd 137 Auteur : Jr Maigrion	Le tracé de la ligne 5 à hauteur de l'EAI dans les alentours de l'école maternelle va avoir des impacts en volume sur la circulation des voitures.

N° Contribution - Auteur	Observation
	<p>Déjà, malgré des sens interdits, certaines rues sont prises à contre sens et occasionnent des accidents ou des comportements dangereux.</p> <p>La rue des chasseurs mise sur un seul sens et l'interdiction de circuler à double sens dans la rue de l'école maternelle Jeanne Moreau doit être réorganisée au mieux (faciliter la double circulation ou création d'un rond-point pour faire demi-tour est une option. Les traces Waze sur l'internet amplifient sa dangerosité.</p> <p>La fluidité de l'avenue des chasseurs allers et retours doit être analysée et facilitée car c'est un transit important.</p>
<p>Rd 248 Auteur : Lucie Blanc</p>	<p>Enfin je souhaiterais aborder la question du passage de la rue des chasseurs à sens unique. Qu'est-il envisagé concernant le trafic venant de la Route de Lavérune et souhaitant rejoindre l'avenue de Toulouse ? Si le flot de véhicule très important tout au long de la journée (qui je l'espère sera réduit avec l'arrivée du tram) passe par la rue du lavandin (la poste) ils vont devoir passer devant le groupe scolaire Winston Churchill avec le risque d'accident que cela va induire et surtout les bouchons le matin et le soir devant l'école. Ce qui est déjà le cas sans ce trafic supplémentaire.</p> <p>Les véhicules devront ensuite prendre la rue de Fontcouverte, tronçon dangereux vu comme les voitures roulent déjà vite alors que la route n'est pas large, sans parler du trottoir qui n'est pas adapté avec des poteaux en plein milieu. Tout ça pour dire que le trafic de la rue des chasseurs devra passer par ailleurs et c'est à prendre en compte.</p>
<p>Rd 335 Auteur : anonyme</p>	<p>mais demande, dans la continuité de la mise en sens unique de la rue des chasseurs, de réduire à un seul sens de circulation la rue du roc de Pézenas</p>
<p>Rd 351 Auteur : anonyme</p>	<p>La rue des chasseurs est déjà très fréquentée et occasionne régulièrement des bouchons, je redoute les travaux et le passage du tram par la suite. L'expérience a montré sur beaucoup d'endroits où le tram passe déjà comme rue d Alco ou avenue de l'Europe a Castelnau que des bouchons se forment souvent et perturbent les habitants et les commerces adjacents</p>
<p>Rd 426 Auteur : Jacques JULLIAN</p>	<p>1-3 Plan de circulation au niveau de l'EAI et Route de Lavérune insuffisant</p> <p>L'étude d'impact écarte la rue de croix de capitaine en dehors de quelques mentions. Pourtant l'implantation du tramway dans le secteur impose la mise en place de sens unique sur Rue des chasseurs et Rue du croix de capitaine décuplant ainsi la circulation dans ces rues. Les flux de véhicules pris en compte sont de 2015 et intègrent très mal les évolutions récentes du quartier. Le développement de l'EAI apportera également un trafic supplémentaire de l'ordre de 2000 à 3000 véhicules/jour à minima. L'impact sera fort dans ces rues.</p>

Rue des Chasseurs - Estanove

L'aménagement de la route de Lavérune, 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.

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.

Dans le même objectif que pour le quartier Ovalie, limitation du trafic de transit et amélioration du confort des circulations douces, la circulation des voitures passera, le long de la ligne de tramway, rue des chasseurs 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 : rue de la Croix du Capitaine, rue de Fontcouverte, rue du Roc de Pézenas. Aucune rue ne sera enclavée. La rue du Lavandin sera desservie par la route de Lavérune et la rue de Fontcouverte. Cette dernière aura des connexions avec l'avenue de Vanières, la rue des Chasseurs et la rue de la Croix du Capitaine.

Sur la circulation automobile dans le secteur « rue des Chasseurs - Estanove » :

Je prends acte des dispositions prises qui atténueront les inconvénients de la circulation automobile

- f.2. Circulation des piétons

Les déplacements des piétons, leur sécurité, le respect des normes des cheminements piétons préoccupent bon nombre de contributeurs. Les propositions faites demandent une réponse globale ou individuelle

Quelles réponses globales ou par secteur apportez-vous ?

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 15 Auteur : Jérôme GRANDGIRARD	Aujourd'hui, il faut aux locataires, se rendre au métro Sabines à près de 10 min à pied pour avoir accès aux services.
Rd 16 Auteur : Cerise Blottiere	En effet, le premier arrêt se trouve à 10 minutes à pied
Rd 17 Auteur : Jean-Noël COUTIER	Un accès sécurisé et adapté devra être aménagé depuis l'arrêt EAI jusqu'au parc Montcalm.
Rd 24 Auteur : PHILIPPE TEISSON	(La piste cyclable est coupée par plusieurs rues) et se trouve en conflit avec les piétons notamment à proximité de l'école Olympe de Gouges et des commerces.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 27 Auteur : Guilhem DAVID	Merci de ne pas sacrifier notre quartier et de ne pas écouter ceux qui prétendent que les Sabines sont à deux pas (j'habite rue Bouyeron, se rendre aux Sabines ou à Mas Drevon n'a aucun intérêt pour aller au centre-ville, autant y aller à pied).
Rd 171 Auteur : anonyme	Ceci doit bien entendu s'accompagner d'une accessibilité au sens large, que ce soit pour les personnes à mobilité réduite
Rd 196 Auteur : Manon Follain	<p>Tout d'abord pour les piétons. C'est déjà très dangereux actuellement. Je plaçais beaucoup d'espoir dans la modification de ce carrefour pour sécuriser le passage de tous ces écoliers qui empruntent ce cheminement tous les jours. Je ne note aucune amélioration et sécurisation des cheminements piétons.</p> <p>le tourne à droite pour aller dans la rue de Fontcouverte : pouvez-vous imaginer une solution pour ralentir le trafic de l'avenue de Vannières aux abords de la rue de Fontcouverte afin de sécuriser le passage piéton en entrée de celle-ci ? en effet, ce cheminement piéton est très emprunté par les familles pour accéder au centre commerciale Ovalie. J'imagine qu'avec le tram, il y aura d'autant plus de trafic piéton.</p>
Rd 197 Auteur : Laure Lacheretz	Je constate ainsi beaucoup de frustrations quotidiennes à ce carrefour quel que soit mon mode de transport et ceci est générateur de risque et d'accident, une amélioration du mode de fonctionnement en profondeur serait bienvenue, en priorisant la sécurité des piétons et autres modes de transport doux. L'amélioration des modes doux à ce carrefour diminuerait le trafic de riverains en voiture à long terme.
Rd 413 Auteur : Audrey Cheneaux	Des passages piétons devront être ajoutés sur la rue Bugarel (près de la rue des Springboks) et repensés au niveau de la rue de Vanières (temps de traversée piétons autorisé très réduit entraînant une traversée en plusieurs temps- dangereux avec des enfants - voire traversée avec un piéton rouge
Rd 426 Auteur : Jacques JULLIAN	<p>1-2 Gestion des flux de piétons au stade de Rugby à Ovalie.</p> <p>L'étude d'impact ignore totalement l'impact des matchs sur le fonctionnement de la ligne. Pourtant ils amèneront nécessairement des impacts forts, récurrents et fréquents tant sur la qualité de service (fréquence, durée de trajet...) que sur la sécurité des abords du stade. Que prévoyez-vous ?</p>

Réponse du maître d'ouvrage :

La réalisation de la plateforme de tramway s'accompagne, 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. 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.

Sur les dispositions générales liées au déplacement des piétons :
Je prends acte.

Avenue de Vanières

La traversée et les cheminements avenue de Vanières seront fortement améliorés avec les aménagements liés au tramway. Trois passages piétons, avec feux, sont prévus au niveau du centre commercial Ovalie, du boulevard Paul Valéry, et de la rue de Bugarel.

La suppression de la contre-allée permettra de dégager des emprises pour aménager des îlots refuges permettant de réaliser les traversées en plusieurs temps. La vitesse de circulation sera abaissée de 70 à 50 km/heure et régulée par les différents carrefours à feux et le passage du tramway. Les deux carrefours et les trois passages piétons concourront à la réduction de la vitesse des automobilistes.

Sur le cheminement des piétons avenue de Vanières :
Je prends acte des dispositions prévues dans ce secteur qui faciliteront les déplacements des piétons en toute sécurité.

Desserte du stade

L'entrée du stade Yves du Manoir est à 200 mètres de la station Paul Valéry et à 300 mètres de la station Ovalie ; cet éloignement est volontaire de manière à permettre une dilution des très importants flux sortant du stade et rejoignant le tramway afin d'éviter la saturation du tramway en fin de match.

Des cheminements piétons seront aménagés depuis les stations jusqu'au stade, avec notamment la création d'un carrefour à feux avenue de Vanières, au niveau du centre commercial Ovalie.

L'augmentation de la largeur réglementaire des passages piétons au niveau des accès au stade est à l'étude.

Sur la desserte du stade pour les piétons :
Je prends acte des dispositions prévues.

Cas particulier de l'accès au parc Montcalm

Le cheminement entre la station EAI, place Niki de Saint Phalle, et l'entrée du parc Montcalm s'effectuera à travers la ZAC de l'EAI, en totalité en zone 30, avec des plateaux traversants et de larges trottoirs arborés.

La traversée de la rue des Chasseurs à l'entrée du parc sera apaisée par la réduction de la circulation à une voie, l'amélioration des pistes cyclables, l'élargissement des trottoirs et la mise en place d'un carrefour à feux.

Sur l'accès au parc Montcalm par les piétons :

Je prends acte des dispositions prises visant à faciliter et sécuriser l'accès des piétons au parc Montcalm à partir de la station EAI.

Personnes à mobilité réduite :

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 158 Auteur : Charles PAULET	Ce projet prend en compte tous les nouveaux canons de circulation, notamment en termes de largeur de trottoirs pour les personnes à mobilité réduite. Un engagement a été pris de systématiquement réserver deux mètres pour les personnes à mobilité réduite et pour les piétons
Rd 159 Auteur : Dominique PAULET	Ce projet prend en compte tous les nouveaux canons de circulation, notamment en termes de largeur de trottoirs pour les personnes à mobilité réduite. Un engagement a été pris de systématiquement réserver deux mètres pour les personnes à mobilité réduite et pour les piétons
Rd 194 Auteur : Arielle LOPEZ	Même si vous avez pour but de situer la station après le centre direction Pas du Loup, c'est une distance non négligeable pour les personnes à mobilité réduite qui préféreront sans doute descendre à la station d'Ovalie qui est située juste devant le centre commercial d'Ovalie, encore une fois nous pouvons observer une inégalité de traitement flagrante et déplorable

Réponse du maître d'ouvrage :

L'élaboration de la ligne 5 est menée en concertation avec le Comité de Liaison et de Coordination des associations de Personnes en Situation de Handicap (CLCPH) afin de garantir la mise en œuvre d'une politique d'accessibilité universelle. Le CLCPH est associé à l'élaboration des lignes de tramway depuis la première ligne et s'est doté d'une Commission d'Accessibilité qui réunit les représentants des associations membres du réseau les plus experts dans les diagnostics sur les travaux d'aménagement de la voirie, des ERP, des matériels de transport.

Les principes qui guident l'aménagement des espaces piétons de la ligne 5 sont notamment :

- La séparation des itinéraires piétons et cycles,
- La réduction des emprises réservées aux voitures avec l'élargissement des trottoirs sur les espaces de stationnement ou par la réduction de voies de circulations ;
- Le dégagement au maximum des cheminements des obstacles (poteaux, potelets),
- L'utilisation de revêtements contrastés et repérables aux abords des chaussées et de la plateforme tramway,
- La mise en place de bandes d'interception et de guidage.

Par ailleurs, il sera imposé pour le matériel roulant de la 5^{ème} ligne de tramway des innovations permettant une meilleure accessibilité pour tous.

Sur le déplacement des personnes à mobilité réduite

Je prends acte des dispositions prises notamment de la concertation avec le Comité de Liaison et de Coordination des associations de Personnes en situation de Handicap (CLCPH)

- f.3. Circulation des cyclistes

Les déplacements des cyclistes, leur sécurité préoccupent bon nombre de contributeurs.

Quelles réponses globales ou par secteur apportez-vous ?

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 18 Auteur : Guillaume Coppey	Quel que soit le tracé, il faudra veuille à ce que l'ajout du tramway ne se fasse pas au détriment des aménagements cyclables. Dans les documents actuellement disponibles, je n'ai pas l'impression que le vélo ait toujours sa place.
Rd 30 Auteur : Paul Mary	Nous aurons enfin grâce à l'arrivée de la ligne 5 : 1 tram, des pistes cyclables
Rd 34 Auteur : Tiphaine Louis	Le tramway permet de faire des pistes cyclables
Rd 142 Auteur : Marie Morin	N'oublions pas les pistes cyclables.
Rd 152 Auteur : SYLVIE GANDOLFINI	J'espère qu'il a été pensé des pistes cyclables
Rd 158 Auteur : Charles PAULET	et de systématiquement faire une continuité cyclable sur l'intégralité du tracé
Rd 159 Auteur : Dominique PAULET	et de systématiquement faire une continuité cyclable sur l'intégralité du tracé.
Rd 169 Auteur : Jean-François Holley	J'espère par ailleurs que le développement des pistes cyclables a été intégré au projet.
Rd 198 Auteur : Thomas GARNIER	Merci de veiller à longer la L5 d'une piste cyclable large, sécurisée et de bout en bout (sans aucune rupture). Bel exemple cyclable : ligne 1 ; Contre-exemple catastrophique : L2 à Castelnau
Rd 77 Auteur : Florent Goiffon	- l'implantation d'une ligne de tramway entraîne des modifications profondes de la voirie, dans une logique impérative de limitation de la place de la voiture et de davantage de place faite aux mobilités actives, la ligne de tramway doit être associée à une piste cyclable sécurisée et continue. En ce sens, les plans présentés ne sont pas satisfaisants.

N° Contribution - Auteur	Observation
	<p>Sur la rue de Bugarel en particulier, il serait ainsi préférable que la piste cyclable soit, comme la ligne de tram, positionnée le long des stades de rugby et des parkings.</p> <p>De l'autre côté de la route de Bugarel, celle-ci est coupée par 4 rues, ce qui interrompt et insécurise le cheminement cycliste. De plus, c'est aussi un lieu de passage piéton intense avec la présence de l'école Olympe de Gouges. Les cyclistes et les piétons seront donc en conflit.</p>
<p>Rd 386 Auteur : Corentin HEUGUES FASSI</p>	<p>Pouvez-vous gardez une partie de piste cyclable avec un continu sur toute la ligne 5</p>
<p>Rd 423 Auteur : Boubacar SEYDI</p>	<p>Nous souhaitons que le passage du tramway s'accompagne de la mise en place de multimodalités, si possible renforcées, et en particulier le vélo (développement de pistes cyclables sécurisés).</p>
<p>Rd 384 Auteur : Régis Hocdé</p>	<p>1/ nous appuyons très fortement l'observation N° 198 suggérant de prévoir une piste cyclable large, sécurisée et de bout en bout, sans aucune interruption, tout le long de la L5 (à l'image de la ligne 1 et en évitant de reproduire le contre-exemple de la L2 à Castelnau-le-Lez).</p>
<p>rd205 Auteur : IBAZIZENE SONIA</p>	<p>Un point aussi à ne pas négliger est celui de la piste cyclable permettant aux usagers de profiter de ce bel environnement que notre région nous fait profiter.</p>
<p>Rd 24 Auteur : PHILIPPE TEISSON</p>	<p>Par ailleurs la piste cyclable serait mieux côté stade car côté résidences elle est coupée par plusieurs rues perpendiculaires</p>
<p>Rd 225 Auteur : Thomas DUFFES</p>	<p>Sur l'avenue de Bugarel, il apparait indispensable qu'on renforce la sécurité de la piste cyclable, notamment avec les sorties de parking (stade de rugby) qui constituent un risque élevé.</p>
<p>Rd 167 Auteur : anonyme</p>	<p>Malheureusement entre le quartier Val de Croze et l'accès au centre-ville par les pistes cyclables vers Paul Valéry, Estanove est un réel problème de sécurité, autant pour les adultes en vélo que pour les enfants ou collégiens dans les deux sens ! Les couloirs sont trop petits ! Cela reste bien dommage pour utiliser nos vélos et permettre à nos enfants d'en faire de même !</p>
<p>Rd 211 Auteur : anonyme</p>	<p>Il faudra veiller à prendre en compte le développement de pistes cyclables et proposer une solution plus pérenne que celle proposée actuellement avenue de Toulouse (marquages au sol avec quelques plots), qui est actuellement encore trop dangereuse.</p>
<p>Rd 233 Auteur : Marie Maumus</p>	<p>IL serait aussi bien de profiter de la construction de la ligne 5 dans l'EAI, avenue Lepic et rue des chasseurs pour une mise en place d'itinéraire vélo pour l'accès au parc depuis les différents quartiers aux alentours. Ceci permettrait une protection des usagers à vélo se rendant au parc mais aussi dans les différentes écoles du quartier car à l'heure actuelle, les voitures roulent très vite.</p>
<p>Rd 335 Auteur : anonyme</p>	<p>- D'élargir la piste cyclable existante dans la rue du roc de Pézenas pour sécuriser les usagers et promouvoir l'usage du vélo</p>

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans le but de favoriser les mobilités plus respectueuses de l'environnement et pour participer activement à la transition écologique, 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.

La ligne 5 de tramway s'accompagne, lorsqu'il n'existe rien ou peu (bande cyclable par exemple), et que le foncier le permet, de pistes cyclables bilatérales de largeur confortable et permettant le doublement. Si l'espace urbain disponible ne permet pas cette création, des solutions de compensations sont déployées, telles que l'aménagement d'une piste cyclable sur une rue parallèle au projet de tramway, la création de zones de rencontre, ou la mise en place de zones apaisées avec une vitesse limitée à 30 km/h et des aménagements permettant de garantir la sécurité des modes actifs (cycles et piétons).

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.

Sur la circulation des 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.4. Sécurité routière

Le carrefour de la rue Bugarel avec l'avenue de Vanières et l'accès au collège Marcel Pagnol notamment font l'objet de préoccupations de sécurité routière importantes.

Comment, dans le cadre de la réalisation de la ligne 5, pensez-vous apporter des solutions ?

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 31 Auteur : Bertrand Pageaut	Il dessert le quartier en devenant EAI. L'accélération de la sécurisation piétons & vélos de ce secteur devrait / doit être engagée avant : rue Lepic, rue de La Croix du Capitaine, rue des Chasseurs etc. dans la prolongation des pistes Toulouse et Clemenceau
Rd 335 Auteur : anonyme	Limiter le flux à l'intersection de la rue du roc de Pézenas et de la route de Lavérune et ainsi sécuriser et limiter les accidents fréquents à cette intersection.

N° Contribution - Auteur	Observation
Carrefours Avenue de Vanières / Rue de Bugarel / boulevard Paul Valéry	
Rd 37 Auteur : Julie Couhet-Guicho	Habitant rue de Bugarel, je souhaiterais faire part de 2 observations : - Carrefour devant le stade de rugby rue de Bugarel/bd Paul Valery : très dangereux pour les piétons et cyclistes voulant traverser. Feux rouges régulièrement grillés, vitesses excessives, feux piétons dysfonctionnels. D'autant que c'est un passage utilisé par les enfants pour se rendre aux écoles du quartier (G. Fichier et O. Degouges) Prévoir un aménagement sécurisé d'autant plus avec l'arrivée du tramway. - Aménagements de la rue de Bugarel, entre le BD Paul Valery et l'avenue de Toulouse : cette rue est très dangereuse pour les piétons, vélos, coureurs, qui sont nombreux à passer pour aller au Parc Montcalm. Les voitures circulent très vite, les trottoirs sont étroits. Un aménagement concerté, avec création d'une piste cyclable et passage en sens unique serait nécessaire.
RD 46 Auteur : anonyme	- de plus, pour atteindre l'arrêt Paul Valéry du nouveau tracé, les usagers vivant au sud de l'avenue de Vanières devront traverser cette deux fois deux fois très passante et très accidentogène au niveau de l'intersection entre l'avenue et la rue du Pas du Loup. Aucun projet de passerelle ne semble à l'ordre du jour pour enjamber l'avenue. - le tracé initial aurait permis de limiter la circulation et de ralentir la vitesse des véhicules sur l'avenue de Vanières qui aurait été un axe "partagé" entre tram et voitures, sur le tronçon allant de la rue de Bugarel à la route de Lavérune.
Rd 196 Auteur : Manon Follain	Je suis résidente dans la rue de Bugarel (côté nord de l'avenue de Vannières). J'ai quelques remarques concernant surtout les aménagements de voirie autour du tracé du tram : Tout d'abord pour les piétons. C'est déjà très dangereux actuellement. Je plaçais beaucoup d'espoir dans la modification de ce carrefour pour sécuriser le passage de tous ces écoliers qui empruntent ce cheminement tous les jours. Je ne note aucune amélioration et sécurisation des cheminements piétons. Ensuite, pour les véhicules à moteur (voitures, camions). Je constate que pour les véhicules voulant tourner à gauche (en étant sur l'avenue de Vannières), cette manœuvre est rendue encore plus dangereuse que maintenant. La possibilité de tourner à gauche dans la rue de Bugarel (lorsque le stade de rugby est sur notre droite) est rendue plus que difficile sans voie réservée compte tenu du trafic de la voie d'en face. Le tourne à droite pour aller dans la rue de Fontcouverte : pouvez-vous imaginer une solution pour ralentir le trafic de l'avenue de Vannières aux abords de la rue de Fontcouverte afin de sécuriser le passage piéton en entrée de celle-ci ? en effet, ce cheminement piéton est très emprunté par les familles pour accéder au centre commerciale Ovalie. J'imagine qu'avec le tram, il y aura d'autant plus de trafic piéton.

N° Contribution - Auteur	Observation
<p>Rd 197 Auteur : Laure Lacheretz</p>	<p>Mais en effet, il serait utile de profiter de ces grands travaux pour apporter des améliorations sur le carrefour RD65 / rue de Bugarel en termes de sécurité :</p> <p>En effet la RD65 est extrêmes dangereuses pour les autres usagers que les automobilistes : les piétons usagers de la ligne 6 de bus qui ont un arrêt de bus le long de cette voie, les vélos qui sortent de la piste cyclable nouvellement crée sur l'avenue de Toulouse, les piétons enfants /famille qui se rendent à l'école Germaine Richier et Olympe de Gouges, les piétons riverains du quartier qui souhaitent accéder aux petits commerces en face du stade de rugby.</p> <p>Lorsque mes filles et moi souhaitons traverser pour aller à l'école, il n'y a aucun moment où la voie de la RD 65 venant du Nord-Ouest vers le Sud Est soit traversable avec un arrêt du trafic automobile total : il y a toujours une voie de voitures (provenant de Bugarel du stade de la RD ou de la contre-allée boulevard Paul Valery) au feu vert quand le feu le piéton est également au vert durant 10 secondes max, et nous traversons entre 2 voitures excédées de devoir ralentir et pouvant rouler à vive allure.</p> <p>L'avenue de Toulouse bénéficie enfin d'une voie de vélo pour permettre les déplacements doux et sécurisés vers le centre-ville mais la rue de Bugarel est étroite, les voitures y roulent très vite, et la pente nécessitant une allure ralentie en vélo rendent l'accès au 509 très dangereux pour ceux qui jouent le jeu de ne plus utiliser la voiture pour leurs déplacements quotidiens (dont je fais récemment partie). Un aménagement de la rue de Bugarel serait utile également pour améliorer la sécurité routière du quartier, et faire le lien avec les axes aménagés pour les modes doux</p> <p>Enfin, l'accès à la rue de Bugarel lorsque je suis en voiture depuis la RD65 sens NO => SE, est impossible en direct actuellement (il serait dangereux de pouvoir croiser la double voie qui vient en sens opposé et qui est très chargée en trafic) et il me semble que cela doit rester comme cela.</p> <p>Enfin, ce carrefour reste compliqué à pratiquer lorsque je sors de la rue de Bugarel vers l'école Germaine Richier en voiture également puisque les voitures souhaitant tourner a gauche ou à droite en heure de point créent des "files d'attente" au centre du carrefour : chacun bloquant l'autre pour réaliser son virage.</p> <p>Je constate ainsi beaucoup de frustrations quotidiennes à ce carrefour quel que soit mon mode de transport et ceci est générateur de risque et d'accident, une amélioration du mode de fonctionnement en profondeur serait bienvenue, en priorisant la sécurité des piétons et autres modes de transport doux. L'amélioration des modes doux à ce carrefour diminuerait le trafic de riverains en voiture à long terme.</p>
<p>Rd 269 Auteur : Adrien Cheneaux</p>	<p>Dans le cadre du réaménagement de la rue de Bugarel, les aménagements cyclables et piétonniers ont besoin d'être renforcés et sécurisés comparativement à la situation actuelle.</p> <p>Concernant le cycle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La piste cyclable actuelle est régulièrement obstruée par des voitures, garées devant les grilles des parkings du stade (sous utilisés du reste), occasionnant des obstacles supplémentaires dangereux, notamment lorsqu'ils reculent au moment du passage du cycle;

N° Contribution - Auteur	Observation
	<p>- Le marquage et la signalétique de la piste cyclable ne sont pas assez clairs, les piétons y sont nombreux alors qu'un grand trottoir est disponible en face; L'avenue du Mondial de Rugby gagnerait à bénéficier d'une piste cyclable pour assurer une interopérabilité avec la rue de Bugarel;</p> <p>Concernant le piéton :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un passage piéton supplémentaire au niveau du croisement Rue de Bugarel / Rue des Springboks éviterait les nombreuses traversées piétonnières dangereux au regard de l'espacement important entre les deux autres passages piétons alentours. - Celui en contre-bas, croisement rues de Bugarel/Mondial de Rugby 2007 est par ailleurs mal indiqué, les voitures ayant du mal à percevoir le plateau existant comme une zone "à partager". Ce carrefour constitue indéniablement le point noir accidentogène du quartier où tous les modes de transport sont confrontés. Notamment du fait de la priorité à droite <p>Dans le cadre des traversées pour se rendre à l'école du quartier, les fois où nous avons eu des frayeurs avec nos enfants (à pied, en vélo, en poussette, en fauteuil roulant) sont trop nombreuses.</p>

N° Contribution - Auteur	Observation
Accès au collège Marcel Pagnol	
<p>Rd 167 Auteur : anonyme</p>	<p>Je ne développe même pas l'accès piéton devant le collège Marcel Pagnol qui est proche de la voie rapide et où il vaut mieux être très très prudent pour faire la traversée même si le piéton est vert ! Je pense aux jeunes du collège qui traversent, d'ailleurs j'étais en direct lorsqu'un jeune homme du collège est décédé au bord de la route, la roue de son vélo a été emportée par une voiture trop rapide.</p>
<p>Rd 164 Auteur : Christiane FOURTEAU</p>	<p>La transformation de l'avenue de Vanière en boulevard urbain permettra une circulation apaisée et la sécurisation du chemin jusqu'au collège Marcel Pagnol.</p>

Réponse du maître d'ouvrage :

Avenue de Vanières

La suppression de la contre-allée boulevard Paul Valéry permettra de restructurer cette avenue très routière et très inconfortable pour les piétons en une avenue urbaine, avec de larges passages piétons et des refuges permettant une traversée sécurisée. Deux carrefours à feux, avec la rue de Bugarel et le boulevard Paul Valéry permettront de réguler la vitesse de circulation et d'améliorer les liaisons piétonnes entre les quartiers, notamment pour les riverains d'Ovalie, côté rue Ulysse Vergnes, qui pourront accéder directement au centre commercial Ovalie situé face à leurs résidences, aujourd'hui séparé par l'avenue infranchissable à cet endroit. Une piste cyclable bi directionnelle est prévue le long de la voie de tramway jusqu'au centre commercial.

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 depuis l'avenue de Vanières reconfigurée (c'est-à-dire sans la contre-allée du boulevard Paul Valéry).

Sur la circulation des cyclistes :

Je prends acte des aménagements prévus, déjà cités plus avant dans les S liés à la circulation des voitures et des piétons, qui apporteront des solutions efficaces au traitement de la sécurité dans ce secteur pour tous les usagers.

Accès au collège Marcel Pagnol

Les accès au collège Marcel Pagnol seront étudiés et réaménagés depuis la station de tramway et depuis les quartiers Ovalie, Val de Croze et Pas du Loup. 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.

Sur l'accès au collège Marcel Pagnol

Je prends acte des aménagements prévus pour améliorer et sécuriser les accès piétons et cyclistes au collège Marcel Pagnol.

Rue de Bugarel

Dans la partie de la rue de Bugarel entre l'avenue de Vanières et la rue du XV de France, la piste cyclable du quartier est prévue du côté des habitations, afin d'assurer la desserte confortable et sécurisée des riverains, de l'école et des rues intérieures du quartier. Cette position devrait permettre de régler les problèmes de stationnement de voitures côté stade constatés sur la piste actuelle.

La partie de la rue du Bugarel entre l'avenue de Vanières et l'avenue de Toulouse fait partie du programme de réaménagement de chaussée à l'étude par Montpellier Méditerranée Métropole avec réalisation de trottoirs et mise en place d'éléments de ralentissement de la circulation de la rue.

Sur la rue de Bugarel entre l'avenue de Vanières et la rue du XV de France.

Je prends acte des aménagements prévus.

Rue des Chasseurs

La réalisation de la ligne 5 et de la ZAC EAI s'accompagneront d'une réflexion globale sur la circulation des voitures, cycles et piétons, et le réaménagement des voies adjacentes : partie sud de la rue des Chasseurs, rue du 56^{ème} Régiment d'Artillerie, avenue de la Croix du Capitaine, rue Fontcouverte.

L'aménagement de la rue des Chasseurs pour la réalisation de la ligne 5 s'accompagnera de la réalisation de pistes cyclables le long de la plate-forme. Un projet est en cours d'étude à la Métropole pour améliorer les aménagements cyclables existants sur la partie sud de la rue, jusqu'aux pistes cyclables de l'avenue de Toulouse. Un carrefour à feux sera installé au niveau de l'entrée au parc Montcalm et dans la ZAC (rue François Laurent).

Sur la rue des Chasseurs :

Je prends acte des aménagements prévus.

- f.5. 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.

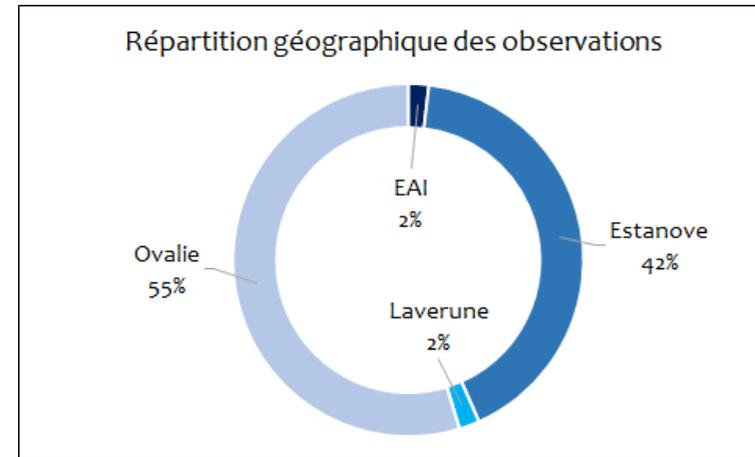
Quelles réponses pouvez-vous apporter ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Sur 416 contributions, 53 concernent le stationnement soit 13% des observations.

L'analyse de la répartition géographique des 53 observations concernant le stationnement démontrent que la thématique est concentrée sur deux zones :

- Ovalie : 29 contributions soit 55%
- Estanove : 22 contributions soit 42%



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.

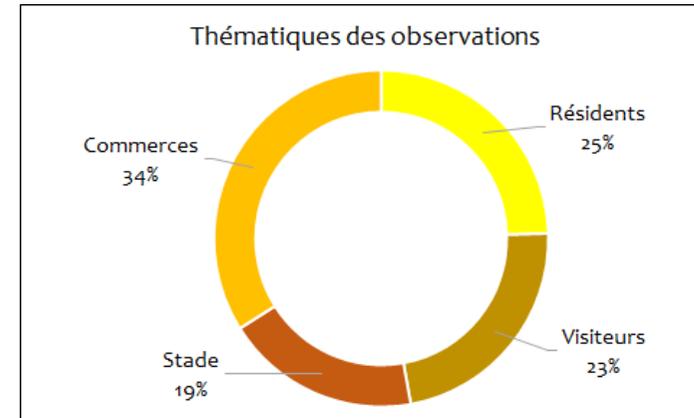
L'analyse qualitative des contributions.

L'analyse des 53 observations permet d'identifier quatre thématiques :

- Le stationnement des résidents : 25%
- La desserte des commerces au sens large (pharmacie, médecins, services tertiaires) : 34%
- Le stationnement des visiteurs (non-résidents) : 23%
- La desserte du stade de rugby : 19%

En ce qui concerne le stationnement, Montpellier Méditerranée Métropole a défini deux priorités :

- Le développement du stationnement de longue durée des résidents pour favoriser le report modal,
- Le maintien de l'activité des commerces de proximité.



Sur l'ensemble du tracé de la ligne 5, pour répondre aux besoins, dans le respect de ses objectifs, des mesures seront étudiées par Montpellier Méditerranée Métropole :

- La réalisation de parkings-relais dont deux de grandes capacités (de 400 à 600 places chacun) aux extrémités de la ligne, à Gennevaux et Girac ;
- Le développement de la mutualisation des infrastructures existantes. Ainsi, des contrats ont été passés avec les promoteurs des trois premiers programmes de la ZAC de l'EAI pour assurer la gestion des parkings en foisonnement au moyen de sa plateforme internet,
- L'étude de la mise à disposition encadrée d'espaces de parking dans les zones résidentielles tendues telles qu'Ovalie et Estanove.

Sur la problématique globale du stationnement :

Je prends acte des analyses quantitatives et qualitatives ainsi que des mesures envisagées pour remédier aux difficultés de stationnement de toutes les parties : résidents, visiteurs, usagers des commerces et des équipements, tout en réduisant l'utilisation de la voiture.

N° Contribution - Auteur	Observation
Secteur « Ovalie »	
Rd 13 Auteur : anonyme	Il y a le stade de rugby et des commerces) avec très peu de place de parking.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 16 Auteur : Cerise Blottiere	Le stade étant à côté, lors des soirs de match il nous est impossible de nous stationner devant nos immeubles, car certains viennent se garer dans les rues adjacentes. Un confort aussi pour les personnes venant assister au match que de pouvoir venir en tramway.
Rd 27 Auteur : Guilhem DAVID	Nous avons aussi le stade de rugby dont les voitures des spectateurs paralysent le quartier les jours de match
Rd 29 Auteur : anonyme	Il manque un parking TaM avec des places réservées, aux habitants du quartier qui n'ont pas de parking sous terrain
Rd 41 Auteur : Magali GUENOT	Le quartier Ovalie est saturé de passage, étant une voie de contournement de l'axe principal de l'avenue de Vanières, et de voitures stationnées en général.
Rd 48 Auteur : Christelle RAMET	<p>Cependant dans ce quartier il est extrêmement compliqué de se garer. Et ce n'est que le début. De nouvelles constructions commencent et vont accentuer le problème.</p> <p>Ne serait-il pas envisageable de construire un parking TAM sur la parcelle constructible à côté du château d'eau, face au stade ? Avec un accès facilité aux résidents du quartier. Ce qui permettrait aussi un gain financier à la ville lors des jours de match de rugby.</p> <p>Et/ou penser à implanter de nouvelles places de parking sur le long du trajet de la ligne.</p>
Rd 50 Auteur : VINCENT REVERDY	<p>J'aurai comme observation, la création d'un parking TAM (entre le château d'eau et le stade) sur la parcelle non construite en bord de route.</p> <p>Parking utilisable pour les matchs de rugby et pour les habitants du quartier avec un abonnement privilégié.</p> <p>Le quartier manque cruellement de stationnement...il suffit de voir toutes les voitures mal garées dans les rues.</p>
Rd 60 Auteur : anonyme	Il faut impérativement prévoir des places de stationnement de parkings, afin de répondre à une augmentation du nombre de véhicules qui stationnent dans les nouveaux bâtiments créés entre le Stade et le château d'eau, un parking Tam serait une bonne chose à mon sens dans un secteur en expansion et déjà saturé
Rd 78 Auteur : Nadia B A	Pour ainsi éviter les voitures garées de façon anarchique créer un parking près du Château-d'Eau pourrait éventuellement désengorger les rues lors des matchs.
Rd 79 Auteur : MICKAEL ANSEL	Il faudrait mettre à profit les travaux pour envisager un P+ Tram dans le secteur du stade de rugby (parking silo) qui permettrait de désengorger les rues lors des matchs et d'améliorer l'accessibilité au tram.
Rd 86 Auteur : Frédéric Navarro	<p>J'habite le quartier depuis 2 ans, je prends la ligne 15 pour aller travailler au CHU et c'est une horreur tellement la ligne est bondée.</p> <p>La plupart des voyageurs descendent ou montent à Saint Eloi, la création de ce tronçon par Ovalie permettra à énormément d'usagers de ne plus utiliser le bus, de même pour se rendre au stade GGL, qui lors des matchs rend les rues invivables tant il y a de voitures garées, les cours de rugby, etc..</p> <p>La zone Ovalie est une zone en pleine extension qui n'a cessé de grandir ces dernières années, les bus ne suffisent plus pour se déplacer, il faut voir plus grand.</p>

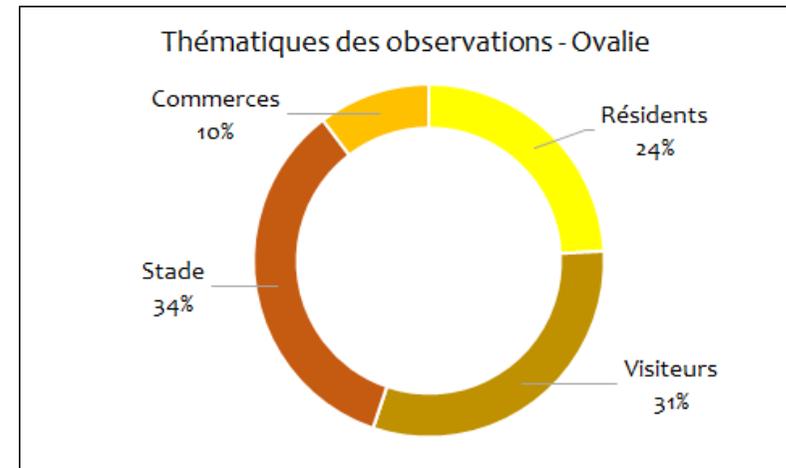
N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 100 Auteur : Séverine Lafite	Il faudrait profiter de ces travaux pour faire des places de parking supplémentaires
Rd 105 Auteur : anonyme	À faciliter aussi le stationnement des voitures des supporters des 2 camps qui pénalise les riverains d'Ovalie pour rentrer chez eux
Rd 126 Auteur : anonyme	Mais par contre il faudrait profiter des travaux pour faire des places de parking supplémentaires dans ce quartier déjà très engorgé.
Rd 130 Auteur : AURELIEN COTTE	Où cela va supprimer des stationnements qui sont déjà ultra limités dans cette rue alors qu'il pourrait être situé soit sur le parvis du stade de Rugby où il y a toute la place nécessaire ou bien encore en face du groupe scolaire à peine plus bas où cela ne supprimerait pas de stationnements
Rd 152 Auteur : SYLVIE GANDOLFINI	J'espère qu'il a été pensé des parking voiture en conséquence
Rd 213 Auteur : anonyme	Le peu de parking et de place complique la venue au stade pour les matchs de rugby. De plus le nombre d'habitations ne cesse d'augmenter dans ce quartier qui a besoin de dynamisme et de transports en commun conséquent qu'apportera avec certitude la ligne 5
Rd 221 Auteur : Rabiha HAJJI	Pour ainsi éviter les voitures garées de façon anarchique, créer un parking près du Château-d'Eau pourrait éventuellement désengorger les rues lors des matchs.
Rd 316 Auteur : anonyme	J'habite à Ovalie depuis plusieurs années et je pense que pour un quartier en plein développement et qui souffre d'un manque énorme de stationnement avec en plus le Stade GGL qui monopolise énormément de places de parking les jours de match et qui fait vivre une grosse galère à ses habitants,
Rd 419 Auteur : anonyme	Le quartier Ovalie a été calibré avec 1,5 stationnement par logement. On sait que dans un quartier en construction avec 1/3 de primo accession à la propriété, les besoins des familles en termes de stationnement sont importants. Or le passage de la ligne 5 de tramway va désenclaver Ovalie. Les besoins en stationnement seront moindres car compensables par le transport en commun.
Rd 406 Auteur : Valerie COUDRAY	Nous résidons dans le quartier ou nous avons actuellement dans la rue Simon REYNAUD et rue Charles Du COULOMB beaucoup de voitures stationnées. Avec le tracé de la ligne 5 vous supprimez beaucoup de stationnement et de plus au bout de la rue Simon REYNAUD nous allons avoir la station « Paul VALERY » donc des voitures supplémentaires qui vont vouloir stationner pour prendre le tram. Ma question est qu'avez-vous prévu pour le stationnement ?
Rd 420 Auteur : MICHEL PLANES	1/ Afin que le centre commercial Ovalie demeure un centre de vie pour le quartier et conserve les 40 emplois qu'il offre actuellement compte tenu de son dynamisme commercial, il est indispensable de maintenir l'ensemble des places de parking ainsi que l'entrée et la sortie sur l'avenue de Vanières et le boulevard Paul Valéry. En effet, compte tenu de la problématique de circulation (places en épis, trottoir, dégagement pour reculer etc ...) sur le parking du centre commercial, il nous paraît indispensable de supprimer la bande gazonnée le long de l'avenue de Vanières.

N° Contribution - Auteur	Observation
	<p>En effet, très tôt le matin de nombreux camions (du plus petit au plus gros) s'arrêtent sur le parking le long de l'avenue de Vanières pour prendre le petit déjeuner et des paniers repas.</p> <p>De plus, toutes les places de parking doivent être accessibles à partir de l'espace privé du centre commercial, sans quoi les riverains vont se les approprier, et des véhicules risquent d'occuper ces places de manière permanente. Il est également indispensable de retrouver les 37 places de parking, atout majeur et commercialement indispensable de ce centre.</p>

Réponse du maître d'ouvrage :

L'analyse des thématiques du secteur Ovalie permet de les hiérarchiser comme suit :

- Le stationnement des visiteurs (non-résidents) : 31%
- Le stationnement des secteurs du stade : 34%
- Le stationnement des résidents : 24%
- La desserte des commerces au sens large (pharmacie, médecins, services tertiaires) : 10%



Avec 65% des observations, la problématique du conflit d'usage du stationnement entre résident et non-résident s'avère majoritaire dans le quartier Ovalie (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 commerçants.

Sur la problématique du stationnement dans le secteur d'Ovalie :

Je prends acte de la prise de conscience du maître d'ouvrage de l'acuité du problème de stationnement dans ce secteur où 65% concernent le stationnement des visiteurs (non-résidents) pour 31%, et des secteurs du stade pour 34%.

N° Contribution - Auteur	Observation
Secteur Estanove	
Rd 194 Auteur : Arielle LOPEZ	Tout d'abord, nous allons perdre des places de parking, seulement 30 places vont nous être rétribuées dans un nouveau parking, aucun dispositif n'a été prévu pour éviter la vampirisation de ce dernier par les utilisateurs du Tram.
Rd 200 Auteur : Charles Ruf	Étant donné qu'en plus les places de parking pour la clientèle sont réduites de plus de la moitié la pérennité de l'activité commerciale est vraiment incertaine. Je demande que ces points soient donc revus et discutés avec l'association des commerçants du centre commercial.
Rd 210 Auteur : DIANE PICHARD	Suite au projet de la ligne 5. Je pense que la suppression de place de parking va vraiment être problématique. En effet, à ce jour il est déjà très compliqué de stationner pour accéder au centre commercial car les places sont souvent prises par des personnes qui prennent le bus pour ensuite aller en ville. Mais je pense que le problème sera vraiment le stationnement.
Rd 236 Auteur : THIERRY CRABETTE	Demain, pour ce projet tel que défini : Nos places de parking sont supprimées
Rd 248 Auteur : Lucie Blanc	- Je constate la disparition des places de stationnement le long de la route de Lavérune. Cela représente un nombre important de stationnement pour les personnes qui habitent là, mais également pour les professionnels de santé qui ont leur cabinet notamment. Est-ce une indication qui n'apparaît pas sur le plan ou bien n'y aura-t-il vraiment aucun stationnement le long de la route de Lavérune ? Réduction importante également du nombre de place de stationnement pour le parking de la résidence les Roses qui passe d'une quinzaine de place à 7. Ne peut-il pas être envisagé un parking en épis afin d'augmenter le nombre de place ? Surtout s'il n'y en a plus le long de la route de Lavérune.
Rd 252 Auteur : Mathilde BUCHE	Pourquoi pas, le fait est que je suis inquiète du fait qu'il ne soit plus possible de se garer, ou que le stationnement devienne payant.
Rd 255 Auteur : Frédérick Matelet	La suppression du stationnement sur cette zone commerçante va, à termes, engendrer des conflits entre riverains et usagers (stationnement sauvages) et certainement mettre en difficultés ces mêmes commerces indispensables à la vie du quartier. S'ils venaient à disparaître par une baisse de fréquentation dû au stationnement, ce serait la mort de la vie de quartier.
Rd 257 Auteur : Sonia Dumortier	D'autre part la suppression du stationnement sur cette zone commerçante va engendrer des difficultés, commerces indispensables à la vie du quartier.
Rd 258 Auteur : anonyme	Au vu des nombreux cabinets médicaux, aucun stationnement n'est prévu, ni même d'arrêt minute pour les ambulances, pareil pour les commerces, pas de place "livraisons" et pas de parking.
Rd 260 Auteur : Philippe MASSAL	Suppression de 70 emplacements de stationnement

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 264 Auteur : Rodolphe Hang	Merci également de trouver des solutions pour avoir des places de parking (en bas de la résidence des Roses) en nombre suffisant afin d'aider nos commerçants à travailler.
Rd 268 Auteur : Sonia CAM	De mon inquiétude concernant la suppression des places de parkings qui impacteront sur les commerçants et les résidents qui ne possèdent pas de places de parkings résidentiels,
Rd 270 Auteur : anonyme	Quelles solutions allez-vous apporter aux suppressions des places de stationnement qui vont disparaître sur la route de Lavérune ?
Rd 284 Auteur : MICHEL VIGOGNE	Car nous avons déjà de grosses difficultés pour circuler, stationner (pas assez de places pour tout le monde ce qui engendre des problèmes de circulation car les gens se garent sur la route).
Rd 301 Auteur : Kathy Chabaud	- la suppression des places de parking le long de la route de Lavérune va poser, à mon sens, une perte importante du chiffre d'affaire des commerçants de quartier. Et par la même leur fermeture. Ces fermetures marqueraient la fin de la vie de quartier. D'autant que les plans prévoient également une expropriation d'une grande partie des 16 places de parking de la résidence Les Roses
Rd 304 Auteur : Georges DABRIN	La rue des Chasseurs partie comprise entre la rue de Font Couverte et la route de Lavérune. Cette voirie comprend 3 immeubles plus des maisons Nous souhaiterions garder au moins un côté pour le stationnement, afin de pouvoir s'arrêter pour les livraisons, déposer une personne des bagages, etc...
Rd 335 Auteur : anonyme	Afin de créer des stationnements dans la rue du roc de Pézenas pour compenser les stationnements perdus devant les Serres d'Oc et prévoir de nouveaux stationnements pour les usagers du Tram autour de la station « cité Gély »,
Rd 340 Auteur : anonyme	Afin de compenser la perte des stationnements pour les riverains notamment pour la résidence « Le domaine de la Coustaude ».
Rd 369 Auteur : Christine Bertrand	De plus le tracé proposé de la ligne 5 prévoit la suppression de toutes ces places de parking y compris les places handicapées. Seules 30 places devraient être repositionnées du côté de la rue du Lavandin. Ce nombre est insuffisant, de plus, ces places sont excentrées par rapport aux commerces, et pourront aussi bien être occupées par les usagers du TRAM que par les clients de la poste. En effet, actuellement devant la poste le stationnement se fait de façon tout à fait anarchique et pose problème pour la circulation. Les quelques places existantes le long de la rue du Lavandin seront également supprimées. Le "quartier d'Estanove est étalé et de nombreux clients âgés prennent leur véhicule pour venir faire leurs courses. Le futur tracé ne va pas desservir toute la population. Il faut garder un stationnement facile. En tant que pharmacie, nous participons au tour de garde de nuit, le parking décentré ne rassurera pas les clients qui viennent chercher leurs ordonnances le soir et la nuit. Il en sera de même pour les personnes à mobilité réduite.

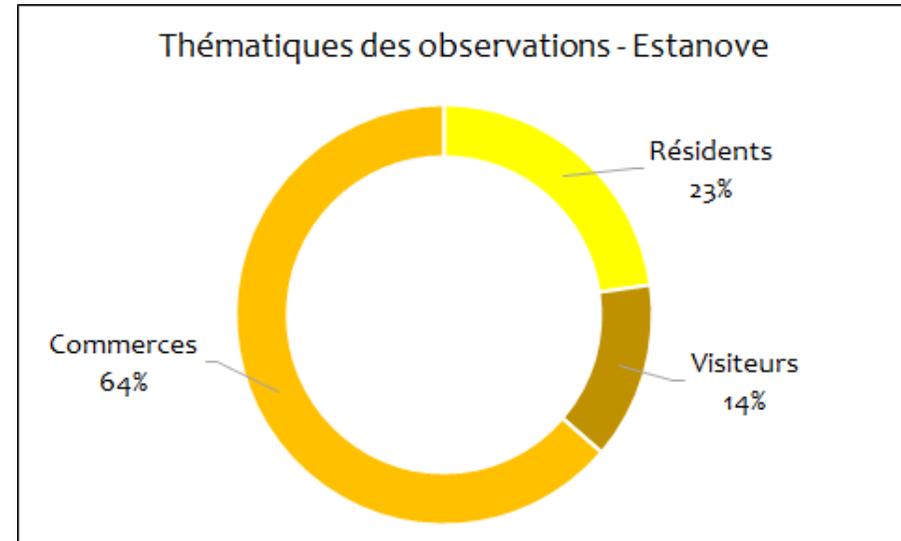
N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 387 Auteur : Alain Pequignot	Concernant la ligne 5 et son tracé route de Lavérune : Il est impératif de revoir l'implantation du Parking du Centre commercial <ul style="list-style-type: none"> * capacité d'accueil nettement insuffisant. * Prévoir un sens de circulation unique. * emplacement "livraison" "handicapée". * veiller à ce que seuls les clients du Centre puissent y accéder.
Rd 399 Auteur : Monique CAVAROC	- la suppression de toutes les places de parking le long de la voie publique devant la Résidence des Roses ainsi que l'expropriation des 3/4 des places du parking privé de la Résidence, met à mal l'existence même de tous les commerces du Rez de Chaussée de la résidence
Rd 401 Auteur : Julie G.	Aux 16 places de parking actuelles qui vont disparaître et l'impact sur les commerçants (épicerie, bureau de tabac, pharmacie, laverie, agence voyage, salon de coiffure etc.) : quelles réflexions/propositions ?
RD 403 Auteur : Christophe REMOND	Le stationnement est déjà une difficulté sur le Boulevard Paul-Valéry (comme en atteste la pj), malgré les nombreuses places existantes sur le boulevard et dans la rue Albert Viger. La création récente de deux résidences supplémentaires sur le boulevard vient de renforcer cette pénurie de stationnements. Le tracé proposé supprime sans compensation les places de parking du boulevard. Ces difficultés de stationnement en seront accrues, et il est probable que le stationnement sauvage empire. La mise en place d'une ligne de tramway entraîne forcément des modifications importantes de l'aménagement urbain et ne peut satisfaire à la fois piétons/cyclistes/conducteurs, toutefois la question du stationnement représente ici difficulté importante.
Rd 407 Auteur : Monique CAVAROC	La suppression de toutes les places de parking le long de la voie publique devant la Résidence des Roses ainsi que l'expropriation des 3/4 des places du parking privé de la Résidence, met à mal l'existence même de tous les commerces du Rez de Chaussée de la résidence ainsi que l'accès des patients au Cabinet Médical.
Rd 412 Auteur : Vincent LOYEZ Organisation : Conseil syndical	Impact sur les activités commerciales et médicales - Aggravation des difficultés de stationnement. Rappelons tout d'abord que la copropriété « Les Roses » abrite un centre commercial de douze commerces et une maison médicale. Les commerces, bureau de tabac, pharmacie, snack, épicerie, salon de coiffure, agence de voyages, laverie, magasin de bricolage...reçoivent un flux quasi ininterrompu de clients. La maison médicale reçoit également une nombreuse patientèle. Les possibilités actuelles de stationnements pour les clients, pour les patients, mais également pour une partie des professionnels de santé et des commerçants, se limitent à une quinzaine de places de parking situées sur la voie

N° Contribution - Auteur	Observation
	<p>publique, route de Lavérune, devant la résidence et à seize places privées, devant les commerces sur l’emprise de la copropriété.</p> <p>Ce peu de places disponibles a pour conséquence de multiplier les stationnements sauvages et les arrêts intempestifs sur les voies d’accès à la copropriété provoquant souvent des ralentissements sur la route de Lavérune elle-même. Cette situation génère beaucoup de tensions, d’incivilités, d’algarades et parfois d’échauffourées.</p> <p>Il est prévu que les places de la route de Lavérune disparaissent totalement, que les places privées soient largement amputées par les acquisitions de la Métropole et que des places publiques de délestage soient également supprimées dans les rues avoisinantes, notamment la rue des Chasseurs.</p> <p>Nous redoutons donc une aggravation préoccupante de la situation avec la réalisation du projet présenté qui risque d’être très préjudiciable pour les activités commerciales et médicales, voire hypothéquer leur survie. Ce secteur est vivant et doit le rester.</p> <p>Les documents graphiques du dossier ne sont pas assez précis pour permettre d’apprécier les possibilités futures de reconstitution des places acquises à l’amiable ou expropriées, notamment au droit de la station prévue.</p> <p>Nous demandons que les dimensions de l’espace qui restera disponible sur l’assiette de la copropriété nous soient communiquées avec précision pour mener une réflexion sur son aménagement futur.</p> <p>Nous insistons sur le besoin vital des commerces de disposer d’emplacements pour leurs livraisons et l’accueil de leur clientèle.</p>
<p>Rd 416 Auteur : Alice ALAIN</p>	<p>Ils pointent la suppression de places de parking au profit du passage du tramway. Je tiens à leur rappeler que nous continuerons à venir chez eux mais qu’au lieu de venir en voiture, on pourra venir en vélo ou en tramway. Les commerces sont accessibles, le tramway c’est un moyen de déplacement doux, pas un drive in.</p>
<p>Op 1 : Visiteurs : Jean Claude COLRAT Louis CORBOBESSE</p>	<p>Quel devenir des places de parking, en biais au sud-ouest des places sises devant les commerces d’Estanove ?-2</p>

Réponse du maître d'ouvrage :

L'analyse des thématiques du secteur Estanove permet de les hiérarchiser comme suit :

- La desserte des commerces au sens large (pharmacie, médecins, services tertiaires) : 64%
- Le stationnement des résidents : 23%
- Le stationnement des visiteurs (non-résidents) : 14%



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 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 commerçants.

Sur la problématique du stationnement dans le secteur d'Estanove :

Je prends acte de la volonté du maître d'ouvrage de rechercher avec les intéressés les solutions les mieux adaptées tout en rationalisant les différents usages par une fluidité adaptée aux besoins des commerces et services (au sens large) qui représentent 64% des thématiques.

- f.6. 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.

Quelles réponses pouvez-vous apporter ?

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 8 Auteur : Julien Bernon	Dans l'hypothèse où les arrêts ne seraient pas modifiés, qu'en sera-t-il du seul arrêt de bus desservant correctement les équipements indiqués (+ le collège), à savoir la ligne 11. L'arrêt "Collège Marcel Pagnol" sera-t-il toujours aussi bien desservi ?
Rd 52 Auteur : Annie AMADOU-LAGARRIGUE	Habitant le quartier des Bouisses et étant représentante du comité de quartier 'La Martelle' ainsi que des associations 'Les Vestales' et 'Montpellier Village', je vous sou mets une suggestion : 1°) Le tronçon tram Ligne 5 'Paul FAJON' - 'Les Bouisses' se réalise en même temps que le trajet principal vers Lavérune, et dans ce cas aucune demande particulière de ma part. 2°) Le tronçon tram Ligne 5 'Paul FAJON' - 'les Bouisses' est reporté ultérieurement pour diverses raisons. Dans ce dernier cas, il serait très souhaitable que le bus n°7 qui actuellement a son terminus à la station 'Les Bouisses' soit prolongé jusqu'à la station de tram ligne 5 'Paul FAJON'. Ceci permettrait aux habitants desservis par le bus n°7 (direction 'Les Bouisses') de bénéficier d'une correspondance directe avec la ligne 5 de Tram. Le bus n°7 prolongé jusqu'à la station ligne 5 de Tram 'Paul FAJON' permettrait aussi aux différents établissements médicaux accueillant des personnes en situation de handicap (CAT ESAT, BOURNEVILLE ITEP, LES OLIVIERS IME, FONTCOLOMBE, LA BULLE et LE LANGUEDOC) une correspondance aisée avec le tram Ligne 5. N'oublions pas les étudiants de l'IRTS qui ont, entre autres, des cours à l'Université Paul VALERY et qui bénéficieraient de cette correspondance directe pour l'Université.
Rd 74 Auteur : Michel BOUGET	Cependant pour desservir les communes ouest de la métropole il faut mettre conjointement en place un BHNS qui empruntera la RM5 qui devra être modifiée pour supporter différentes mobilités (voir à ce sujet document joint) et projets à venir : lycée de Cournonterral, ZAC de Cannabe... Autant M. Delafosse, maire de Montpellier, souhaite utiliser les services du cabinet Copenhagenize pour mise en place d'un plan vélo, ne serait-il pas envisageable de faire une étude pour un maillage mixte de transports (BHNS, tram-train, chronobus...) ?
Rd 74 Auteur : Michel BOUGET	Pourquoi pas un BHNS entre Ovalie (ligne 5) et Les Sabines (ligne 2) pour réaliser une interconnexion et réduire les temps de parcours selon les destinations ?

N° Contribution - Auteur	Observation
	Ancien Nantais, j'ai bien connu cette problématique sur cette métropole qui a mis en place une grande mixité de solutions de mobilités
Rd 107 Auteur : Omar Lamri	il est très important de créer un lien physique par biais des lignes de tram et bus sur toutes la métropole
Rd 225 Auteur : Thomas DUFFES	Des parkings à vélo et une borne Velm'agg apparaissent nécessaires pour créer un pôle multimodal de proximité à proximité du stade.
Rd 236 Auteur : THIERRY CRABETTE	Demain, pour ce projet tel que défini : 2) L'arrêt de bus actuel (Les roses) est supprimé
Rd 244 Auteur : anonyme	Pour le stade de rugby elle pourrait même rejoindre l'arrêt Sabines voire même l'entrée d'autoroute pour encore plus de mobilité SANS rétrécir les voies de circulation sinon elle perdait tout son intérêt
Rd 331 Auteur : anonyme	Demande d'améliorer la connexion des pistes cyclables autour la station « cité Gély ». En effet, à la lecture des plans, la piste cyclable projetée sur la route de Lavérune s'arrête au niveau de la station Cité Gély. Nous proposons : - de poursuivre cette piste vers la rue des chasseurs pour permettre de rejoindre à vélo l'entrée du Parc Montcalm et l'avenue de Toulouse, - De poursuivre cette piste dans la continuité de la route de Lavérune pour rejoindre le centre-ville à vélo via la rue du faubourg Figuerolles. - et de connecter cette piste à la piste existante sur la route du roc de Pézenas (à rénover) pour rejoindre l'avenue de Lodève via la rue de renoncules et l'avenue Masséna.
Rd 366 Auteur : anonyme	La station "Gely" est déjà desservie par une ligne de bus efficace et une station de bus qui fonctionnent très bien, le tramway n'est absolument pas indispensable sur cette zone

Réponse du maître d'ouvrage :

L'arrivée de la 5^{ème} ligne de tramway va entraîner 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, étant précisé que les études en cours, notamment avec l'étude d'un projet de bus à haut niveau de service (BHNS), pourraient l'amener à évoluer tout en gardant les mêmes objectifs.

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. Globalement, le niveau et la qualité de service à la mise en service du tramway et du réseau de bus restructuré seront en forte amélioration pour tous, qu'ils soient situés ou non dans la zone d'influence directe du tramway.

Il s'agit à terme d'optimiser les connexions entre les différents quartiers de la Ville de Montpellier, développer des zones de rabattement sur les lignes structurantes que sont les 5 lignes de tramway, et assurer un mode de transport collectif à chaque habitant de la Métropole.

Les modifications seront optimisées, afin que l'utilisateur ne soit pas désorienté ; et 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 5^{ème} 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.

Sur la problématique générale de l'intermodalité autour de la ligne 5 :

Je prends acte des dispositions envisagées.

Points particuliers évoqués par les contributeurs :

- La desserte assurée par la ligne 15, appelée aussi « La Ronde », sera conservée.
- Le collège Marcel Pagnol sera desservi par la ligne 5 de tramway,
- Une liaison entre Ovalie et Les Sabines existe actuellement avec la ligne 15, la préservation de cette liaison est à l'étude dans le futur schéma de bus,
- Pour information, car situé en dehors du périmètre du tracé modifié, entre les communes de l'ouest et le parking relais de Gennevaux, une piste cyclable bi directionnelle existe le long de la RM5. Elle sera poursuivie sur la route de Lavérune avec les aménagements de la ligne 5.

Sur les points particuliers de l'intermodalité : :

Je prends note de ces informations.

g. Environnement, biodiversité, qualité de vie

- g.1 Environnement, biodiversité

La qualité de l'étude d'impact est soulevée soit par insuffisance ou manque de précision. Des dispositions sont proposées concernant le maintien ou l'amélioration de la biodiversité.

Quelles réponses pouvez-vous apporter ?

N° Contribution - Auteur	Observation
<p>Rd 182 Auteur : Jean BURGER</p>	<p>Observation et proposition concernant le mur de soutènement qui longe la rue des Chasseurs, de la passerelle au carrefour avec la rue de Fontcouverte</p> <p>Ce mur, un beau mur, massif, longe la rue des Chasseurs, sous l'ancienne caserne Lepic, là où maintenant est installée la halle Tropisme. On peut y dénombrer plusieurs dizaines d'espèces de plantes différentes (l'inventaire est en cours) qui ont réussi à coloniser le substrat entre les pierres.</p> <p>En plus de ces plantes, une des belles curiosités de ce mur est la présence d'au moins une vingtaine d'amandiers qui poussent à même le mur et lui donnent une allure de verger urbain à la verticale. Comment sont-ils arrivés là ? L'hypothèse d'un petit rongeur ou d'un oiseau qui aurait caché ses provisions dans une anfruosité de ce mur, et qui les aurait oubliées là, est la plus vraisemblable.</p> <p>Dans cette époque formidable où tout le monde souhaite voir revenir le végétal dans nos villes, où certains créent des murs végétaux à grands frais (qui périssent rapidement sous nos latitudes méditerranéennes) on a là un processus en évolution qui gagnerait à être préservé et même encouragé.</p> <p>En janvier ou février 2020 les amandiers ont été coupés à la base, ratiboisés (voir photo) je ne sais pas par qui ou plutôt à l'initiative de qui, mais la question est bien de savoir pourquoi avoir décidé de faire cela. Heureusement, comme les phytocides sont maintenant interdits dans l'espace urbain, il n'a pas été donné l'ordre de parachever cette exécution sommaire. Et la vie étant plus forte que tout, dès le printemps de nouveaux rameaux ont repoussé et cet automne, ils se sont bien allongés, signe que ces arbres possèdent probablement un bon réseau de racines riches en réserves. Il est donc indispensable qu'ils ne subissent pas à nouveau le même traitement, cela les achèverait probablement car la résilience a des limites.</p> <p>Ce mur est un mur militaire, un mur solide, qui a été construit pour supporter les quelques milliers de tonnes de chars d'assaut et d'engins lourds qui occupaient au-dessus la halle technique de la caserne qui est devenue maintenant la halle Tropisme, haut tiers-lieu culturel. La seule charge qu'il a à supporter maintenant (ou du moins dès que les lieux culturels pourront enfin rouvrir) est celle du public qui la fréquente. Je pense qu'il est donc à même de supporter quelques racines de plantes sans défaillir.</p> <p>Il semblerait que ce mur soit préservé, mais dans les documents fournis pour l'enquête publique, cela n'apparaît pas clairement (cf. image n°10 de l'annexe E (plans), où une coupe rue des chasseurs, au niveau du mur, est indiquée, mais absente de la documentation, me semble-t-il). Serait-il possible d'avoir des éclaircissements à ce sujet ?</p> <p>Dans le cadre de l'aménagement de la ligne 5, sur cette partie, je propose que soit mis en place un protocole d'ingénierie écologique afin de faire un état initial puis un suivi de sa colonisation par le vivant favorisés par de petits aménagements pour y introduire d'autres plantes rupestres (qui poussent dans les pierres) et créer des cavités pour que des espèces animales (insectes, oiseaux, reptiles...) puissent y nicher. Il faudrait également vérifier les possibilités d'établir le maximum de continuités écologiques entre ce mur et d'autres murs qui existent sur ce secteur.</p> <p>Un mur de caserne, qui deviendrait un refuge pour protéger la biodiversité, ce serait un beau changement de destination</p>

N° Contribution - Auteur	Observation
Ot 10 Auteur : Jean BURGER	L'intéressé a déposé deux contributions sur le registre dématérialisé (Rd 182 et Rd 183), Son contact téléphonique avait pour but, à une période où le réchauffement climatique est de plus en plus prégnant, d'attirer l'attention sur le maintien du mur le long de la rue des chasseurs qui présente un intérêt écologique majeur et selon lui doit être aménagé selon les techniques de « génie écologique ». Il y a tout pour faire quelque chose d'original en ville sur un mur existant en mettant des moyens en amont, plutôt que de démolir et de remplacer par des techniques traditionnelles.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les aménagements prévus dans le cadre de la ligne 5 ne touchent pas au mur d'enceinte de l'école d'application de l'infanterie, côté rue des Chasseurs.

Je prends acte.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 317 Auteur : anonyme	Tous les projets qui ont pour objectif de maintenir des îlots de biodiversité doivent être soutenus.
Rd 340 Auteur : anonyme	Afin de préserver la qualité environnementale de cette entrée de ville, de préserver la biodiversité et de limiter les nuisances aux constructions proches (surchauffe en été + suppression de l'effet de masque visuel et phonique).

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude d'impact du projet global de la ligne 5 de tramway, en 2013, avait fait l'objet d'investigations de terrain sur la faune, la flore et les habitats naturels.

Dans le cadre de la modification du tracé, l'étude d'impact modificative a fait l'objet d'une actualisation de ces inventaires, à l'échelle du tracé (emprises directes du projet) et au sein d'une bande d'étude de 50 mètres de part et d'autre du tracé, par le biais de 6 passages de spécialistes écologues, entre février et septembre 2019, sur l'ensemble des groupes (avifaune, mammifères dont chiroptères, amphibiens, reptiles, insectes, flore et habitats naturels).

Les espèces et habitats rencontrés ont été décrits et cartographiés, puis un niveau d'enjeux écologiques leur a été affecté, allant de nul/négligeable à majeur (5 niveaux). Cette caractérisation des enjeux écologiques a conclu à des enjeux 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.

L'analyse des effets conclut à des effets non significatifs sur la flore et les habitats, et faibles sur les chiroptères en raison d'arbres gîtes au niveau du parc de Bagatelle. Pour rappel, le tracé modificatif contourne ce parc sans le traverser.

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.*

Mon commentaire sur l'étude d'impact :

Je prends acte des mesures prises pour réduire les effets sur les habitats potentiels de chauves-souris.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 421 Auteur : Dominique Brunet	Bonjour, Au titre de l'association COMPLEMENTERRE nous avons 2 questions concernant la station Paul Fajon et le tronçon des Bouisses : 1. Quel sont les dispositifs prévus pour : <ul style="list-style-type: none"> • La préservation de la trame bleue du Rieucoulon ? • Et la continuité de la coulée verte avec le futur Agriparc des Bouisses (cf La gazette n° 1701 du 21 au 27/01/2021)

Réponse du maître d'ouvrage :

Parmi les différentes variantes envisageables, la collectivité a retenu un tracé qui s'éloigne et préserve la trame bleue du Rieucoulon. Certaines variantes étudiées longeaient le Rieucoulon et elles ont été écartées, notamment pour préserver l'environnement immédiat du Rieucoulon. Le tracé modifié de la ligne 5 traverse le Rieucoulon, mais sans aucun impact sur celui-ci.

Le projet d'agriparc des Bouisses est éloigné du périmètre du tracé objet de la DUP modificative. Il est à noter cependant que le projet s'inscrit sur la voirie actuelle et n'aura pas d'impact sur la coulée verte.

Sur le respect de la trame bleue du Rieucoulon et la coulée verte :

Je prends acte.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 425 Auteur : Vincent Durand	<p>1. Notice Explicative</p> <p>La notice explicative mentionne à l'article "4.2.6 Les éléments d'aménagements - Espaces Verts" que "le climat fortement ensoleillé de Montpellier Méditerranée Métropole nécessite une attention particulière" et mentionne à l'article "Revêtement et matériaux" comme revêtement le gazon. Or cette herbe est particulièrement inadaptée au climat méditerranéen et nécessite d'importantes consommations d'eaux. D'ailleurs, il suffit de constater sur les autres lignes l'été que le gazon est brûlé par le soleil. Les plans et images transmis dans le cadre de l'enquête publique montre l'implantation importante de zone engazonnée le long de la ligne.</p> <p>Si la réalisation d'une ligne supplémentaire se veut vertueuse sur le plan de l'environnement, il convient de changer le gazon par d'autres espèces, méditerranéenne et adapté à notre climat</p>

Réponse du maître d'ouvrage :

Le revêtement de la plateforme sera perméable et planté dès que les conditions d'usages le permettront, sur l'ensemble du tracé. Les études sur ce sujet sont en cours, tenant compte des conditions climatiques de la Métropole et des impératifs de préservation des ressources en eau. L'objectif est de végétaliser au maximum, dès que les conditions le permettent, c'est-à-dire sur les linéaires ne nécessitant pas de traversées ou de circulation autres que le tramway ou de contraintes techniques. Des mélanges rustiques résistants, adaptés au climat et peu consommateurs d'eau, sur des substrats adaptés non arrosés sont à l'étude. Le maître d'ouvrage renonce à toute zone engazonnée sur la plateforme sur l'ensemble du linéaire de la ligne 5. La plateforme ne sera pas équipée d'arrosage automatique.

Sur la végétalisation de la plateforme :

Je prends acte de la réponse visant à utiliser des essences adaptées au climat et peu consommatrices d'eau.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 426 Auteur : Jacques JULLIAN	<p>1-4 Impact climatique</p> <p>Aucune étude de l'évolution des chaleurs n'est présentée. Pourtant l'effet ilots de chaleur est très important en zone urbaine. La limitation des zones "dures" (béton, pierres, ...) exposées au soleil doit être impérative. La couverture en herbe et les alignements d'arbres doivent être maximisées partout même avec des emprises foncières plus importantes</p>

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude d'impact a été réalisée conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement précisant son contenu. Pour rappel, l'étude d'impact du projet de modification de la déclaration d'utilité publique de la ligne 5 du tramway de Montpellier a fait l'objet d'un avis de la MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale de la région Occitanie) en date du 28 août 2020.

Cet avis précise que l'étude d'impact portant sur la section modifiée comprend les éléments prévus à l'article R.122-5 du code de l'environnement. Il est également rappelé dans cet avis que l'autorité environnementale soulignait une très bonne prise en compte de l'environnement dans son avis de 2013, dans la conception globale du projet de la ligne 5 et l'organisation du chantier.

L'étude d'impact de ce projet de modification de tracé s'est attelée à mettre à jour les effets du projet et à les réévaluer sur la section modifiée sur la base des méthodologies thématiques utilisées en 2013. À ce titre, la MRAE note que les précautions proposées en phase travaux dans l'étude d'impact initiale restent valables pour la modification du tracé et n'amènent pas de remarques particulières.

L'étude d'impact précise que les travaux du tracé modificatif conduisent à l'abattage de 396 arbres et que le projet prévoit d'en planter 300 sur cette section du projet modificatif (Paul Fajon – rue des Chasseurs (entrée de l'EAI)). Si le bilan d'arbres obtenu est négatif de 96 arbres sur cette section, il faut rappeler que ce bilan, sur la même section, était également négatif de l'ordre d'une centaine d'arbres dans le projet initial (indiqué dans l'étude d'impact en 2013). Globalement, le bilan des arbres sur l'ensemble de la ligne 5 de tramway est positif avec plus de 1 000 arbres, identique au bilan de 2013.

Le revêtement de la plateforme sera perméable et planté dès que les conditions d'usages le permettront, sur l'ensemble du tracé. Les études sur ce sujet sont en cours.

Je note que la plateforme sera plantée dès que les conditions d'usage le permettront.

- g.2. Espaces verts, plantations

Le devenir des plantations et des espaces verts préoccupe des riverains et des usagers.

Quelles dispositions comptez-vous prendre ?

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 202 Auteur : Rose-Marie PELLEGRINO	J'aimerais savoir quel sort sera réservé aux arbres plantés rue de Bugarel (à partir du stade de rugby). Il serait dommage qu'ils soient arrachés et détruits. Serait-il possible de les conserver ? Dans la négative, de les déplanter avec leurs racines pour qu'ils puissent être replantés.
Rd 218 Auteur : Farid Khelifati	J'espère seulement que les arbres qui bordent la rue seront maintenus
Rd 252 Auteur : Mathilde BUCHE	J'espère surtout que la végétation ne sera pas sacrifiée !
Rd 385 Auteur : Claudie Benezeth	Les platanes de toute la région sont malades donc il faudra les couper à terme On pourrait l'aménager avec des plantes résistantes aux maladies

N° Contribution - Auteur	Observation
	Je pense que l'économie passe en premier et le parc Montcalm sera aménagé avec les normes actuelles ET sera pour plus de personnes un jardin magnifique.
Rd 389 Auteur : anonyme	Bien évidemment la végétalisation ne me paraît guère possible sur ce tronçon mais l'utiliser dès que possible, est un agrément visuel

N° Contribution - Auteur	Observation
Route de Lavérune, Estanove, Chasseurs	
Rd 223 Auteur : Régine et Jean-Paul CORNELY	Pour notre propriété, ces alignements auraient aussi pour effet de détruire une des rares partie réellement arborée du voisinage : 10 cyprès cinquantenaires, 2 oliviers dont 1 centenaire et d'autres arbustes de taille significative et protectrice au regard du bruit et de la pollution automobile. Il est dès lors probable que toute vie et activités en extérieur deviendront désagréables si ce n'est problématiques.
Rd 260 Auteur : Philippe MASSAL	Suppression de 600 m ² environ d'espaces verts, Enfin, nous formulons le souhait que, compte tenu de la suppression importante des espaces verts existants, et au titre des mesures de compensation, la voie du tramway soit végétalisée au droit de la copropriété.
Rd 268 Auteur : Sonia CAM	De mon interrogation concernant le projet de végétalisation de la route de Lavérune. Quel projet afin de limiter les nuisances d'une réduction d'espace entre la route et les habitations ?
Rd 337 Auteur : anonyme	Mais demande, de limiter l'abattage des arbres remarquables situés sur la rue des chasseurs et le cas échéant de compenser sur place (rue des chasseurs, route de Lavérune ou rue du roc de Pézenas) la perte engendrée par l'abattage inévitable de certains sujets. Ceci afin de préserver la biodiversité et de limiter la surchauffe en été de ces secteurs qui seront privés d'ombrage.
Rd 412 Auteur : Vincent LOYEZ	Le projet suppose la disparition de tous les espaces verts existants entre la copropriété et la route de Lavérune, soit environ 300 m ² dont 200 mètres de haies, un olivier, un cyprès bleu et divers arbustes. Au titre des mesures compensatoires à cet impact sur le paysage et à l'imperméabilisation des sols de l'emprise actuelle de ces espaces verts, nous souhaiterions que les voies du tramway soient végétalisées au droit de la copropriété.
Rd 426 Auteur : Jacques JULLIAN	2- Secteur chasseurs-Estanove 2-1 Végétation Je demande l'implantation d'arbre Route de Lavérune et rue des chasseurs ainsi qu'un revêtement d'herbe entre les rails du tramway en lieu et place du béton prévu.
L 1 : Auteur : M. Mme MAZERDES	Les arbustes et les arbres devront être replantés remplacés et le terrain cédé estimé à un prix proche d'un terrain à bâtir.
Op1 :	Quel devenir pour l'espace vert qui serait remplacé par un parking ?

N° Contribution - Auteur	Observation
Visiteurs : Jean Claude COLRAT Louis CORBOBESSE	Lors d'une visite, il y a une quinzaine de jours, les élus auraient affirmé que l'espace vert serait conservé.

N° Contribution - Auteur	Observation
Secteur Ovalie	
Rd 224 Auteur : Henri Fiori	La ligne 5 va emprunter la rue Bugarel et l'avenue du XV de France. À cette occasion des arbres vont être nécessairement coupés. Ne serait-il pas possible de limiter cet abattage à une rangée en prenant un espace sur les terrains d'entraînement et sur les parkings qui sont vides la plupart du temps.
Rd 225 Auteur : Thomas DUFFES	Sur l'avenue de Bugarel, il apparaît indispensable - pour cette ligne 5 reste cohérente sur le plan environnemental - que la voie puisse conserver, voire renforcer son côté végétalisé.
Rd 340 Auteur : anonyme	Demande de revoir l'intégration du tracé de la ligne 5 dans l'environnement existant autour de l'arrêt « Paul Fajon » afin de supprimer l'abattage des arbres remarquables situés à proximité de l'arrêt « Paul Fajon » mais aussi sur la D5.
Rd 380 Auteur : Ingrid Couvelard Bpte	Rôle esthétique en plus du mur anti-bruit la butte végétalisée permet de ne pas voir directement la 2x2 voies Avenue de Vanières en plus d'isoler contre le bruit. Le fait qu'elle soit végétalisée empêche la conception de tags comme on pourrait le voir sur certains murs. Importance de la butte en termes de réductions des nuisances actuelles et à venir.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude d'impact précise que les travaux du tracé modificatif conduisent à l'abattage de 396 arbres et que le projet prévoit d'en planter 300 sur cette section du projet modificatif (Paul Fajon – rue des Chasseurs (entrée de l'EAI)). Si le bilan d'arbres obtenu est négatif de 96 arbres sur cette section, il faut rappeler que ce bilan sur la même section était également négatif de l'ordre d'une centaine d'arbres dans le projet initial (indiqué dans l'étude d'impact en 2013). Globalement, le bilan des arbres sur l'ensemble de la ligne 5 de tramway est positif avec plus de 1 000 arbres, identique au bilan de 2013.

En outre, l'itinéraire modifié de la ligne 5 de tramway permet de contourner le parc Montcalm au lieu de le traverser, et de préserver un peu plus d'un hectare de végétation.

Les études en cours tentent de préserver au maximum les sujets existants et de proposer de nouveaux espaces de végétation dès que possible :

- Sur le tracé modifié, rue des Chasseurs, une réflexion est en cours sur la végétalisation des clôtures le long de la gendarmerie et du mur d'enceinte de l'EAI, en lien avec l'entrée du parc Montcalm. Cette entrée sera réaménagée et valorisée.

- Route de Lavérune, un renforcement de la composante végétale dans les espaces publics adjacents sera effectué à chaque fois que cela sera possible. Le plan de reconstitution du centre commercial en cours d'étude s'attache à préserver les sujets remarquables présents en entrée du parvis.
- En accompagnement de l'aménagement de la rue du Pas du Loup, des plantations sur l'emprise de la rue des Manguiers sont en cours d'étude.
- Boulevard Paul Valéry, la circulation des véhicules automobiles passe à sens unique pour limiter les impacts fonciers et préserver la qualité paysagère des espaces verts privés.
- L'avenue de Vanières sera modifiée afin de devenir un véritable boulevard urbain planté. Une partie des emprises obtenues par la suppression de la contre-allée boulevard Paul Valéry sera réservée pour l'aménagement d'espaces paysagers. La butte devant la rue Ulysse Vergnes sera conservée.
- Rues de Bugarel et du XV de France, les alignements existants du côté des immeubles d'habitations seront conservés. L'alignement entre la voie véhicules et la plateforme, rue du XV de France, sera conservé. Un alignement sera replanté côté stade rue de Bugarel, le long de la plateforme.
- Rue de Cheng Du, le passage du tramway s'accompagnera de la valorisation des espaces publics avec l'aménagement de la place de Chine, paysagée, la suppression de places de stationnement au bénéfice de plantations place Fourier, et la réorganisation de l'accès au parc de Bagatelle avec, notamment, la restructuration du parvis de la maison pour tous et du parc. Des options sont en cours d'études pour valoriser les sujets en limite du parc depuis l'espace public.

Ces actions s'accompagneront d'une démarche de sensibilisation à l'aménagement paysager lors des négociations avec les riverains afin d'enrichir la qualité des interfaces entre les espaces privés et publics.

Le revêtement de la plateforme sera perméable et planté dès que les conditions techniques et d'usages le permettront, sur l'ensemble du tracé. Les études sur ce sujet sont en cours. Des noues paysagées seront également réalisées dès que les conditions d'usages et concernant la collecte des eaux pluviales le permettront.

Pendant les travaux, les prescriptions de la Charte de l'arbre urbain de la ville de Montpellier seront appliquées.

Sur les plantations et les espaces verts :

Je prends acte du fait que :

- ***Le bilan concernant les arbres qui est négatif de 96 unités (396 abattus pour 300 replantés) est quasiment identique à celui du tracé initial (de l'ordre d'une centaine).***
- ***Par rapport au tracé initial, un hectare supplémentaire est préservé dans le Parc Montcalm,***
- ***De nouveaux espaces de végétalisation sont recherchés dans l'aménagement d'espaces publics, de clôtures et tout le long de la plateforme du tramway.***

h. Nuisances

- h.1. Bruit

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 36 Auteur : Laurent Delaporte	(Le trolleybus) est tellement pour les usagers silencieux
Rd 130 Auteur : AURELIEN COTTE	... et pour ces 2 emplacements créerait nettement moins de nuisances sonores pour les riverains à proximité
RD 223 Auteur : Régine et Jean-Paul CORNELY	<p>On nous explique que la mise œuvre de la ligne 5 du tramway n'a que des avantages au regard de l'environnement, ce qui bien sûr n'est pas inexact globalement, mais est totalement faux pour la part du tracé allant de la rue des Chasseurs à la rue du Pas du Loup.</p> <p>En effet, dans cette zone il est prévu de conserver les 2 voies de circulation automobile existantes, en y ajoutant 2 voies de tramway et bien sûr les inévitables pistes cyclables et trottoirs.</p> <p>Déjà relativement étroite, cette partie de la route de Lavérune était déjà en 2009, donc avant tramway, classée en catégorie 4 sur 5 « nuisances bruits » conformément à l'arrêté 2007/01/1969 relatif à l'isolation acoustique et répertorié au PLU.</p> <p>Depuis 2009, les nuisances sonores et pollution de l'air n'ont fait que croître après développement de l'agglomération vers l'ouest/sud-ouest, mise en valeur de la Zone Ovalie...ainsi que diverses modifications du plan de circulation amenant plus d'automobiles sur la « pénétrante » route de Lavérune. Il est plus que probable que le 4/5 évoqué, déjà problématique n'a fait que se détériorer. Y ajouter la nuisance bruit tramway rendra la situation intenable, d'autant plus que les alignements prévus --car à certains niveau le corridor disponible est relativement étroit en l'état-- rapprochent significativement certaines habitations (dont la nôtre) de la zone bruyante et polluante.</p>
Rd 284 Auteur : MICHEL VIGOGNE	Problème de bruit supplémentaire pour les résidents limitrophe au tramway. Les gens peuvent marcher jusqu'au futur arrêt avenue de Vanières ou prendre le bus (déjà existant).
Rd 340 Auteur : anonyme	- De prévoir des enrobés acoustiques pour limiter les nuisances sonores pour les riverains suite au déplacement des voies de circulation notamment pour les résidents du « Domaine de la Coustaude
Rd 380 Auteur : Ingrid Couvelard bapte	<p>Importance de la Butte : (sur parcelle PD 142)</p> <p>Rôle Anti-bruit : La butte a comme rôle premier de nous isoler du bruit de la circulation dense de l'avenue de Vanières, qui s'est accentué depuis la création de la Clinique St Roch à Sabines et St Jean à St Jean de Védas ainsi que les hôpitaux comme Lapeyronie. En effet, les Ambulances et Pompiers empruntent tout au long de la journée et la nuit cet axe et la circulation dense implique à ces derniers d'activer en permanence leurs sirènes, le stade de Rugby faisant résonner également ces nuisances sonores.</p>

N° Contribution - Auteur	Observation
	De plus, la création d'un carrefour Avenue de Vanières avec feux tricolores au niveau de notre résidence et du Centre commercial d'Ovalie, va augmenter la nuisance sonore au vu du passage des trams prévus toutes les 6 min, de la décélération et accélération des véhicules aux feux.
Rd 422 Auteur : Ingrid Couvelard	Je réside sur la rue Ulysse Vergnes. Je me posais la question pourquoi faire un carrefour (devant la résidence les villas du Puech) avec toutes les nuisances que cela va causer) pour le tramway arrivant de Paul Valéry en direction du stade ? N'est-il pas possible qui continue sur la rue Bugarel longeant la voie rapide. De ce fait les nuisances qui font écho dans le stade gênerai beaucoup moins notre résidence. Cette voie rapide dessert les cliniques saint jean et saint Roch ainsi que Lapeyronie dans l'autre sens, le ballet incessant des ambulances qui seront bloquées au feu toutes les 6mn pendant les heures de pointe vont être invivable pour nous résidents.

Réponse du maître d'ouvrage :

Une étude est présentée dans l'étude d'impact (volumes G3 et G4) permettant de calculer l'impact acoustique du tracé modifié liée de la ligne 5 du tramway de Montpellier.

Huit mesures de bruit de 24h ont été effectuées afin de déterminer l'ambiance sonore actuelle du site et de caler le modèle de calcul utilisé dans le cadre de cette étude.

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.

Bien que non régie réglementairement, 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 une « zone d'exposition sonore modérée ».

Sur les dispositions générales liées au bruit :

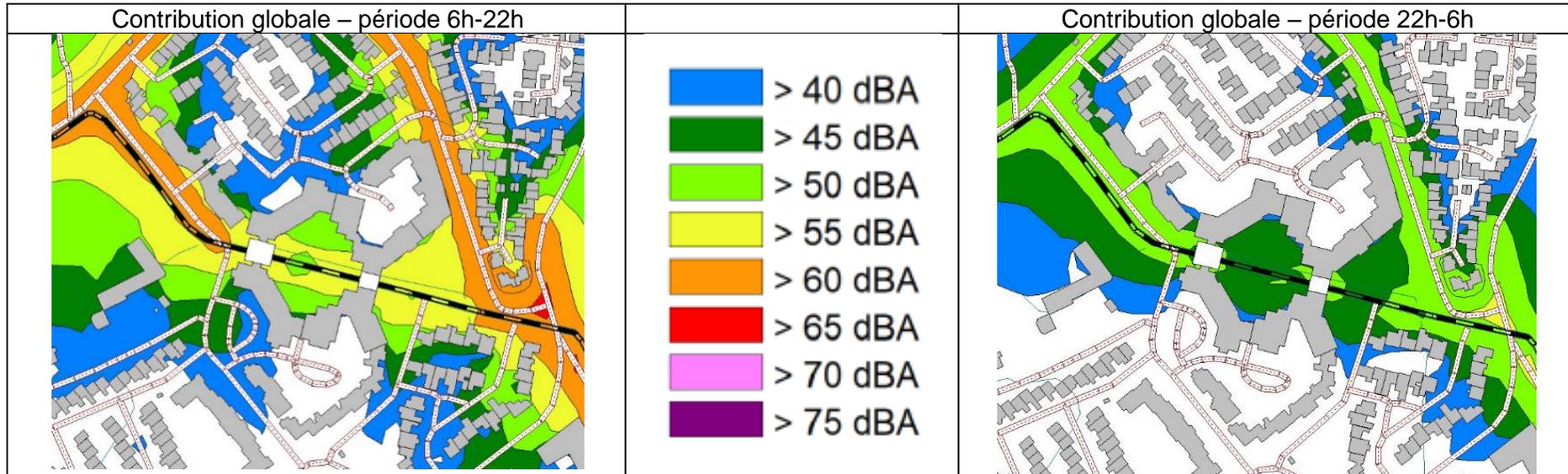
Je prends acte de ces dispositions et du fait que l'ensemble du tracé est en zone d'exposition modérée.

Point particulier de Val de Croze :

Les études d'impact acoustiques prennent bien en compte la typologie spécifique des bâtiments entourant la place, en arc de cercle, l'étude acoustique intégrant les données liées au bâti en général : hauteur, largeurs, position.

Un zoom a été opéré sur la place dont les résultats confirment que les niveaux sonores au niveau de la place de Chine sont inférieurs aux exigences de la réglementation.

Ci-dessous extraits de la contribution globale avec le projet de ligne 5 réalisé :



Sur les incidences liées au bruit au quartier Val de Croze :

Je prends acte du fait que les niveaux sonores sont inférieurs aux exigences de la réglementation le jour comme la nuit.

Points particuliers de la route de Lavérune

Les cartes de bruits en situation actuelle et en état projeté de la route de Lavérune, présentées dans les volumes G3 (analyse de l'état initial de l'environnement) et G4 (analyse des effets sur l'environnement et mesures associées), montrent une légère amélioration de la situation, au niveau acoustique, des façades aux abords de la route de Lavérune, après les aménagements réalisés.

Sur les incidences liées au bruit sur la route de Lavérune :

Je prends acte du fait que les études montrent une légère amélioration du niveau acoustique sur les façades des constructions.

Point particulier de l'avenue de Vanières

Les observations concernent essentiellement l'avenue de Vanières et la rue Ulysse Vergnes, en parallèle de l'avenue.

Le profil de l'ensemble avenue de Vanières- boulevard Paul Valéry va évoluer de six voies pour véhicules automobiles à quatre voies, limitant la circulation routière et ainsi les nuisances sonores et la pollution. Les espaces gagnés sur la voiture permettront d'aménager des espaces plantés entre les voies, des refuges piétons, une voie cyclable double sens et la voie de tramway, concourant à l'apaisement de la circulation et la réduction des nuisances.

Les études en cours sur ce secteur ont pour objectif de ne pas toucher à la butte de protection de la rue Ulysse Vergnes.

Sur les incidences liées au bruit au quartier « Les villas du Puech » :

Je prends acte de « l'apaisement » de la circulation lié aux aménagements prévus, donc des nuisances dans ce secteur, et de la volonté de ne pas toucher à la butte de terre entre l'avenue de Vanières et la rue Ulysse Vergnes.

- h.2. Éclairage nocturne

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 426 Auteur : Jacques JULLIAN	2- Secteur chasseurs-Estanove 2-5 Luminosité De nombreux Chiroptères sont observés sur la partie ouest de la rue des chasseurs. Une adaptation de la lumière d'éclairage est nécessaire sur cette zone.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude d'impact du projet global de la ligne 5 de tramway, en 2013, avait fait l'objet d'investigations de terrain sur la faune, la flore et les habitats naturels.

Dans le cadre de la modification du tracé, l'étude d'impact modificative a fait l'objet d'une actualisation de ces inventaires, à l'échelle du tracé (emprises directes du projet) et au sein d'une bande d'étude de 50 mètres de part et d'autre du tracé, par le biais de 6 passages de spécialistes écologues entre février et septembre 2019 sur l'ensemble des groupes (avifaune, mammifères dont chiroptères, amphibiens, reptiles, insectes, flore et habitats naturels).

Les espèces et habitats rencontrés ont été décrits et cartographiés, puis un niveau d'enjeux écologiques leur a été affecté, allant de nul/négligeable à majeur (5 niveaux). Cette caractérisation des enjeux écologiques a conclu à des enjeux 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.

L'analyse des effets conclut à des effets non significatifs sur la flore et les habitats, et faibles sur les chiroptères en raison d'arbres gîtes au niveau du parc de Bagatelle. Pour rappel, le tracé modificatif contourne ce parc sans le traverser.

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.*

Concernant l'éclairage public, les aménagements prévus dans le cadre de la ligne 5 de tramway respecteront l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, la réduction et la limitation des nuisances lumineuses. Ils s'inséreront dans le plan lumière en cours d'élaboration par la Métropole qui vise à identifier les niveaux d'éclairage nécessitant un réajustement : adaptation du niveau d'éclairage à la fonctionnalité des lieux strictement nécessaire (besoins de visibilité des piétons, cyclistes, automobiles, tramway), et réduction des pollutions lumineuses inutiles.

Sur les incidences de l'éclairage nocturne

Je prends acte du fait de vouloir adapter l'éclairage nocturne à la fonctionnalité des lieux et de leur occupation.

- h.3. Écoulement des eaux

N° Contribution - Auteur	Observation
Secteur Estanove- Chasseurs – Route de Lavérune	
Rd 260 Auteur : Philippe MASSAL	L'étude d'impact ne précise pas les solutions retenues pour traiter le ruissellement et l'évacuation des eaux pluviales, modifiés par la présence du nouvel aménagement. Or actuellement, les garages G1 et la Poste sont inondés, lors des fortes pluies, par les eaux de ruissellement provenant des voies publiques (route de Lavérune, rue du Pas-du-Loup et rue du Lavandin).
Rd 357 Auteur : Monique Mazerolles	Au cours de fortes pluies les écoulements se font en majorité par notre chemin d'entrée et le local de la poste situé plus bas est inondé. Il faudrait recalibrer les évacuations d'eau
Rd 387 Auteur : Alain Pequignot	... sans qu'il se transforme en piscine lors d'intempérie.
Rd 426 Auteur : Jacques JULLIAN	2- Secteur chasseurs-Estanove 2-6 Eaux superficielles Les eaux de pluie sortent actuellement en voirie. Demain la plateforme du tramway va boucher l'évacuation. Qu'est il prévu ?

N° Contribution - Auteur	Observation
L 1 : Auteur : M. Mme MAZERDES	Au cours des fortes pluies, les écoulements se font en majorité sur notre chemin d'entrée et le local de la poste d'Estanove est inondé (recalibrage conduites, évacuation ...) Nous demandons que le portail soit refait à l'identique et que notre clôture soit rehaussée à hauteur d'origine et qu'une pente douce soit réalisée après avoir franchi le portail surélevé.
Op 10 Visiteur : Vincent LOYEZ	Il soulève le problème des inondations liées au Lantissargues qui est à l'air libre en amont de la route de Lavérune, section avec roselières non entretenues qui forment un embâcle contre la grille de protection de la partie busée. Les eaux passent sur la route de Lavérune et inondent leur propriété – jusqu'à 50 cm d'eau dans le hall d'entrée

Secteur Ovalie	
Rd 380 Auteur : Ingrid Couvelard bapte	Rôle Rétention d'eau : La butte étant végétalisée, elle permet la retenue d'eau lors des grosses pluies rencontrées dans notre région. Un autre point qui démontre l'importance de sa conservation.
Rd 420 Auteur : MICHEL PLANES	5/ D'autres problèmes techniques sont à prendre en compte comme : <ul style="list-style-type: none"> • La construction d'un bassin de rétention qui nous a été imposée lors du permis de construire. Ce dernier se trouve dans l'emprise. Les eaux pluviales convergent vers ce point.

Réponse du maître d'ouvrage :

Gestion de l'eau : franchissement des cours d'eau, traitement des nouvelles imperméabilisations et des ruissellements

Nouvelles imperméabilisations

L'étude d'impact précise bien que la mise en place de la plate-forme tramway et des aménagements connexes entrainera de nouvelles surfaces imperméabilisées. Ces effets ont été étudiés par le biais d'études hydrauliques spécifiques et retranscrits dans l'étude d'impact, à un niveau suffisant pour celle-ci pour apprécier suffisamment les effets (avant la réalisation d'un dossier « Loi sur l'Eau » ultérieur) :

- *Les surfaces imperméabilisées seront compensées par des volumes de stockage soit sous la forme de bassin de rétention alimentés par des collecteurs pluviaux soit sous la forme de fossés. Ils seront équipés d'ouvrage de fuite et de surverse.*
- *Pour l'ensemble des cours d'eau, la compensation réglementaire est à minima de 120 litres par m² imperméabilisé. Cette règle est également appliquée par la Métropole de Montpellier. Ce volume de compensation doit se réaliser en dehors de la zone inondable du PPRI.*

- *Pour le traitement des pollutions des voiries et des parkings, les bassins seront équipés de système de traitement des hydrocarbures (filtres, cloison siphonide, déshuileur). Pour le traitement des pollutions accidentelles, les bassins seront équipés de by-pass et d'un volume mort de 50 m³ étanche.*

Pour le 2^{ème} tirit ci-avant, les calculs ont été effectués pour les imperméabilisations nouvelles des bassins-versants traversés. Ainsi l'étude d'impact précise que :

- Pour le bassin versant de Rieucoulon, l'imperméabilisation nouvelle est estimée à 4 750 m² nécessitant un volume de rétention compensatoire à l'imperméabilisation a minima de 570 m³ ;
- Pour le bassin versant du Lantissargues, l'imperméabilisation nouvelle est estimée à 4 330 m² nécessitant un volume de rétention compensatoire à l'imperméabilisation à minima de 520 m³ ;

Pour rappel, le passage de la plateforme tramway au droit de voiries et terrains déjà imperméabilisés ne nécessite pas de compensation de l'imperméabilisation, celle-ci étant déjà existante.

Au stade de la réalisation de l'étude d'impact, les emplacements précis des bassins et leurs caractéristiques techniques n'étaient pas connus. Le dossier d'autorisation environnementale précisera ces informations.

Franchissement des cours d'eau

Les cours d'eau franchis par le projet modifié sont :

- Le ruisseau des Gours (Val de Croze), branche est du Rieucoulon qui n'est lui-même directement pas franchi par le tracé modificatif. Le ruisseau est canalisé sous la rue Rouget de Lisle et ne possède pas de zone inondable réglementaire. Le projet de tramway franchit ce cours d'eau sur la rue Rouget de Lisle, coté aval de l'ouvrage existant ;
- Le Lantissargues qui au niveau du tracé modificatif de la ligne 5 du tramway est canalisé et n'est pas considéré comme un cours d'eau. Il devient plus en aval un « écoulement à enjeu hydraulique ».

L'étude d'impact précise pour le ruisseau des Gours que l'ouvrage existant devra être prolongé par un nouvel ouvrage pour le passage du tramway, avec une section minimale équivalente à la section actuelle, un radier le plus naturel possible et une largeur au minimum égale à la largeur de l'ouvrage existant. L'altimétrie de la plate-forme du tramway ne devra pas être supérieure à celle de la route existante pour ne pas faire obstacle aux écoulements en cas de débordement.

Pour le Lantissargues, l'étude d'impact précise également que l'altimétrie du projet ne devra pas être supérieure à celle de la route existante pour ne pas modifier les conditions d'écoulement en cas de débordement, c'est-à-dire que le tramway ne devra pas faire obstacle aux écoulements de surface qui pourraient se produire dans ce secteur en cas de mise en charge de la partie canalisée du Lantissargues. Aucun remblai en zone inondable ne sera dès lors réalisé.

Ainsi, les continuités hydrauliques et écologiques associées (quand elles existent) sont préservées.

Concernant le Rieucoulon en lui-même, le projet modificatif ne l'intercepte pas. Les éléments sur ce cours d'eau avaient été évalués dans l'étude d'impact initiale de 2013. Les effets hydrauliques du projet sur l'ensemble du cours d'eau seront étudiés en détail dans le dossier loi sur l'eau ultérieur (dossier de demande d'autorisation environnementale).

Gestion des ruissellements

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. Des mesures ont été intégrées dans la conception du projet, à l'image de la végétalisation de la plate-forme, favorisant l'infiltration et limitant les ruissellements vers les réseaux pluviaux (diminution de la saturation). Le dossier d'autorisation environnementale précisera ces informations.

La réalisation future d'un dossier de demande d'autorisation environnementale (autorisation préfectorale), viendra préciser l'ensemble de ces informations sur la gestion quantitative et qualitative de l'eau (franchissement des cours d'eau, imperméabilisation, ruissellement, risque inondation...), dans le volet « eau ».

Points particuliers :

- 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.

Sur la problématique d'écoulement des eaux :

Je prends acte des conditions de traitement des nouvelles imperméabilisations, de franchissement des cours d'eau et de gestion des ruissellements.

Je prends acte qu'elles seront affinées dans un futur dossier dit « Loi sur l'eau » si le projet de modification du tracé est déclaré d'utilité publique.

Je prends acte également des réponses apportées aux points particuliers.

- h.4. Impacts pendant les travaux

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 252 Auteur : Mathilde BUCHE	De plus j'ai des doutes sur la viabilité de ma rue pendant les travaux, vu le nombre de voitures qui y passent.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 350 Auteur : anonyme	De plus la portion de la route de Lavérune a de nombreux commerces qui vont être impacté par les travaux avec un risque de fermeture pour certain comme cela a été le cas à la route de Nîmes et à Mas Drevon
Rd 369 Auteur : Christine Bertrand	Notre centre commercial a déjà été lourdement impacté par le sinistre du 28 février 2018 suite aux chutes de neige, les travaux de rénovation sont toujours en cours à ce jour, s'ajoute là-dessus la situation économique actuelle. Est-ce que le centre commercial pourra survivre à tous les inconvénients engendrés par la durée des travaux de la ligne 5 puis aux futurs problèmes d'accessibilité et de stationnements ? Ne devrait-on pas pourtant préserver les commerces de proximité et la vie de quartier ?

Les nuisances pendant les travaux préoccupent les contributeurs.

Pouvez-vous pour chaque type de nuisance apporter des réponse concrètes sur les moyens que vous allez mettre en œuvre pour les atténuer voire les supprimer ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les différents types de nuisances liées à la phase chantier ont été répertoriées au chapitre 2.6 du volume G4 – effets en phase travaux sur l'environnement humain et mesures associées pour :

- Les activités économiques,
- L'activité agricole,
- La mobilité,
- Les déplacements et le stationnement,
- Le cadre de vie :
 - o Sécurité des piétons,
 - o Les cheminements,
 - o Lisibilité des usagers de la voie,
- Les riverains du chantier :
 - o Effets liés à l'acoustique,
 - o Effets liés aux vibrations,
- La production des déchets

Toutes les mesures mises en place (signalisation, déviations, ...) respectent toujours les lois, codes, règlements et décrets en vigueur (code de la Route, de la navigation, arrêtés ministériels, préfectoraux, municipaux, ...). Les niveaux de bruit admissibles des engins de chantier seront respectés conformément à l'arrêté du 22 mai 2006 modifiant l'arrêté du 18 mars 2002 relatif aux émissions sonores. Les chantiers font l'objet de prescriptions figurant dans le code de la santé publique (articles R1334-36 et R 1336-7).

Toutes les transformations proposées pour la durée des chantiers sont soigneusement étudiées et portées sur des « plans d'emprises », qui couvrent tous les secteurs et l'environnement concerné et qui sont soumis à la validation du maître d'œuvre.

Des obligations contractuelles sont indiquées dans les cahiers des contraintes d'environnement de chantier (C.C.E.C) des marchés des différentes entreprises qui interviennent.

Le C.C.E.C., à l'usage de tous les intervenants quels que soient l'objet et le lieu de leur intervention, et plus particulièrement des entrepreneurs, a pour objet notamment de déterminer les méthodes générales d'intervention qui permettront de perturber le moins possible l'environnement général du projet tout en assurant le mieux possible le maintien du fonctionnement de toutes les activités urbaines

Les prescriptions concernent les circulations diverses (véhicules, transports en commun, véhicules de sécurité, services et secours, cycles, piétons, etc.) sur les voies empruntées et environnantes et l'usage régulier de l'espace public et de la permanence du maintien de son accès (chaussées, trottoirs, places, rivières, sous-sols, etc.) par les riverains de toutes natures (services publics, habitations, commerces, établissements d'enseignement, édifices culturels, hôpitaux, garages, etc.).

L'usager régulier est toujours prioritaire sur les voies ouvertes à la circulation publique. Les cheminements piétons provisoirement créés et ceux existants modifiés pour la durée des chantiers doivent satisfaire à la réglementation en vigueur, et entre autres au décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Pendant toute la durée du chantier, les entreprises devront veiller à maintenir en toutes circonstances des accès aux propriétés des riverains pour les piétons et les véhicules et des aires de livraison pour les différents commerces et activités existantes le long des travaux.

Les modifications apportées aux dispositions existantes sont clairement signalées sur le terrain et suffisamment en amont.

Ces obligations contractuelles sont surveillées par le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage et assorties de pénalités en cas de non-respect.

En cas d'incident, des outils sont mis en place pour contacter rapidement le maître d'ouvrage et permettre d'apporter une solution dans des délais brefs :

- Un agent d'information, en relation avec les riverains, rencontre le public sur le chantier du lundi au vendredi,
- Un numéro vert,
- Une adresse e-mail permet également d'envoyer des messages,
- Un site Internet dédié au projet de la Ligne 5 : www.tram5-montpellier3m.fr.

En parallèle, un dispositif adapté d'information est mis en place à chaque phase des travaux :

- Des courriers personnalisés distribués en boîtes aux lettres,
- Des réunions publiques ponctuelles organisées,
- Des panneaux de signalétique véhicules et piétons pour faciliter l'accès aux commerces.

Plus spécifiquement, pour les commerces et professionnels, en complément des procédés d'écoute et d'information, sera mis en place, comme lors de la construction des lignes précédentes, une Commission d'Indemnisation à l'Amiable (CIA) chargée d'étudier les préjudices subis par les professionnels riverains du fait des travaux de construction de la ligne 5.

La Commission d'Indemnisation à l'Amiable étudie les préjudices économiques subis par les professionnels riverains situés sur le tracé de la 5^{ème} ligne de tramway pendant la durée de son chantier de construction. Elle est chargée d'instruire les demandes d'indemnisation et propose à Montpellier Méditerranée Métropole, dans un cadre légal à l'amiable, et dans les délais les plus courts, l'indemnité susceptible d'être accordée

aux professionnels ayant subi, du fait des travaux de construction du tramway, des préjudices vérifiés.

Les demandes sont instruites sur la base des constats d'huissiers et des rapports établis par les experts financiers.

Sur les impacts des travaux

Je prends acte du dispositif destiné à éviter les nuisances ou en atténuer les effets, et à réagir en cas d'incident, ainsi que celui destiné à l'information des riverains et des usagers des voies concernées par les travaux, les déviations.

i. Valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) et financement.

Deux contributeurs s'interrogent sur le financement de l'opération et sur l'analyse socio-économique.

Personnellement, s'agissant d'une enquête préalable à une déclaration d'utilité publique, je dois effectuer l'analyse bilancielle qui comprend un bilan coûts-avantages visant à s'assurer notamment que le coût de l'opération est supportable :

- N'est-il pas excessif par rapport à des travaux similaires, notamment avec le coût du projet initial ?
- Correspond-il aux besoins réels ? Sur ce point, 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, ...)

Quelle sera l'incidence de la gratuité des transports pour les usagers de la Métropole :

- Sur la VAN-se (valeur nette socio-économique) ?
- Sur le financement de l'opération ?

Où se situe la limite de prise en compte par la ligne de tramway des aménagements connexes : en général, et en particulier au Val de Croze ?

Comment sera financé le coût supplémentaire lié à la modification du tracé par rapport au tracé initial ?

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 415 Auteur : anonyme	Le paragraphe 3.2.5 financements du projet du volume H évaluation socio-économique laisse présager un endettement fort de la Métropole 3M qui nécessitera, à terme, une augmentation des impôts locaux. Le financement prévu est classique pour ce type d'opération : 30% subvention, 30% autofinancement et 40 % emprunts.

N° Contribution - Auteur	Observation
	<p>Cependant il est indiqué que le remboursement de la dette financière liée aux emprunts se ferait par augmentation des recettes procurés par les usagers. Or cet argument ne tient pas du fait de la gratuité du transport annoncée par la nouvelle municipalité de Montpellier et le Président de Métropole 3M.</p> <p>Ma question :</p> <p>QUELLES SONT LES CONSEQUENCES FINANCIERES POUR LA FISCALITE LOCALE QU'ENTRAINE LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE 5?</p>
<p>Rd 425 Auteur : Vincent Durand</p>	<p>Le dossier d'évaluation économique. Ce dossier ne tient pas compte des éléments importants suivants :</p> <p>Article 3.2.3.5: le renouvellement du matériel roulant est fixé à 30 ans. Or nous pouvons constater qu'il n'en n'est rien : la Métropole a lancé un appel d'offres de renouvellement de plusieurs rames de tramway dont celle de la ligne 1 qui ont seulement 20 ans d'âge (CF https://www.montpellier3m.fr/actualite/lancement-du-plus-important-appel-doffres-tramway-de-france). Par conséquent, lors de l'élaboration de ce document, l'information était connue et modifie grandement l'évaluation faite</p> <p>Article 3.2.4.2: les recettes d'exploitation. Contrairement aux orientations prises par la métropole, le poste recette ne tient pas compte de la perte financière lié à la gratuité du tramway le Week end, depuis le 05 septembre 2020. Elle ne tient pas compte non plus de la gratuité totale à terme. Par conséquent le poste recette est totalement erroné.</p> <p>Contrairement aux énonciations formulées à l'article 3.2.4.3, le poste recette dans le scénario Projet doit être de zéro. Le Bilan figurant à l'article 3.4.4 doit également être totalement revu.</p>

Réponses du maître d'ouvrage :

- L'évaluation socio-économique

Le bilan socio-économique a pour but de déterminer l'intérêt du projet pour la collectivité ; en application strict des normes de calcul et des hypothèses préconisées par les services de l'État, l'étude exposée dans le rapport H « évaluation socio-économique » démontre ainsi :

- Que le projet de ligne 5 modifiée est rentable du point de vue socio-économique pour la collectivité, la VAN –SE étant positive et le taux de rentabilité interne étant supérieur au taux d'actualisation,
- Que tous les acteurs du projet (État, métropole, usagers et riverains) ont des gains positifs en 2040 (variation positive des surplus),
- Que sa rentabilité est supérieure à celle du tracé initial, la VAN-SE étant largement supérieure et le taux de rentabilité interne équivalent,
- Que ce résultat est solide car les différents tests de sensibilité conduits confirment ce résultat dans tous les cas,
- Que tous les indicateurs qualitatifs sont également positifs en regard notamment des trois axes du développement durable : effets sociaux (sur l'emploi, l'accessibilité, le désenclavement des quartiers de la politique de la ville, la desserte des grands équipements de la

métropole, la participation à la stratégie urbaine, le développement de l'intermodalité), environnementaux (qualité de l'air, réduction du bruit, requalification des axes urbains et amélioration du paysage urbain) et économiques (amélioration de l'accès à l'emploi, redistribution des dépenses publiques de transport, moindre usage de la voiture en ville).

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.

Incidence de la gratuité sur l'évaluation socio-économique

L'équipe métropolitaine issue des élections de juin 2020 souhaite rendre gratuit l'usage des transports publics pour tous les résidents métropolitains ; d'ores et déjà, le réseau TaM est gratuit pour tous les habitants de Montpellier Méditerranée Métropole le weekend.

La part des résidents métropolitains dans les usagers du tramway étant de 90%, cette mesure va réduire très fortement les recettes de trafic ; ceci est néanmoins sans conséquence sur les résultats de l'évaluation socio-économique. En effet, cette évaluation fait le cumul algébrique des coûts et bénéfices des acteurs économiques impliqués. Les recettes supplémentaires du fait de la création de la ligne 5 apparaissent ainsi 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) : la somme algébrique des trois termes est nulle dans tous les cas et son évolution n'a donc pas d'impact sur le bilan socio-économique.

Surplus des usagers	Recettes	Billet	9 981,1K€
		Report modal	5 563,2K€
		Gain de temps	15 294,4K€
		Gain de décongestion	0 K€
		Moindre usure voirie	0 K€
	Total Recettes	20 857,6K€	
		TVA	10%
		Variation de surplus	10 876,5K€
Surplus des riverains	Recettes	Coûts (aucun)	0 K€
		Pollution atmosphérique	1 320,7K€
		Nuisances sonores	-58,4K€
		Total Recettes	1 262,2K€
		Variation des taxes	0 K€

		Variation de surplus	1 262,2K€
Surplus de la puissance publique	Recettes	Investissement fonds publics	0K€
		Sécurité	609,5K€
		Effet de serre	1 784,0K€
		Total Recettes	2 393,5K€
		Taxe TVA billets	907,4K€
	Variation de surplus	3 300,9K€	
Surplus des opérateurs de transport & gestionnaires d'infrastructures		Investissements privés et surcoût exploitation	-2 850,0K€
		Recettes billets	9 073,7K€
		Taxes	0%
		Variation de surplus	6 223,7K€
		Gains total	21 663,4K€

Extrait du volume H du dossier de DUP complémentaire, tableau 23 de la page 78

Bien sûr, la gratuité des déplacements sur le réseau TaM va avoir un effet très positif sur la fréquentation générale. Cet effet n'est pas directement à mettre au crédit du projet de la ligne 5, mais la réalisation de cette ligne (et des autres composantes du réseau TaM), va aussi apporter des bénéfices à cette nouvelle clientèle, ce qui conforte encore cet investissement. Ces bénéfices n'ont pas été considérés ici, leur mise en œuvre ayant été décidée postérieurement à la constitution du dossier, ceci permet ainsi de comparer directement les résultats avec les évaluations faites pour la DUP de 2013.

Sur l'évaluation socio-économique :

Je note :

- **Que le projet de ligne 5 modifiée est rentable du point de vue socio-économique pour la collectivité, la VAN-SE est positive et le taux de rentabilité interne est supérieur au taux d'actualisation,**
- **Que tous les acteurs du projet (État, métropole, usagers et riverains) ont des gains positifs en 2040 (variation positive des surplus),**
- **Que la rentabilité est supérieure à celle du tracé initial, la VAN-SE est supérieure et le taux de rentabilité interne équivalent,**

- Que ce résultat est solide car les différents tests de sensibilité conduits confirment ce résultat dans tous les cas,
- Que tous les indicateurs qualitatifs sont également positifs en regard notamment des trois axes du développement durable : effets sociaux (sur l'emploi, l'accessibilité, le désenclavement des quartiers de la politique de la ville, la desserte des grands équipements de la métropole, la participation à la stratégie urbaine, le développement de l'intermodalité), environnementaux (qualité de l'air, réduction du bruit, requalification des axes urbains et amélioration du paysage urbain) et économiques (amélioration de l'accès à l'emploi, redistribution des dépenses publiques de transport, moindre usage de la voiture en ville).

Sur l'incidence de la gratuité des transports sur l'évaluation socio-économique :

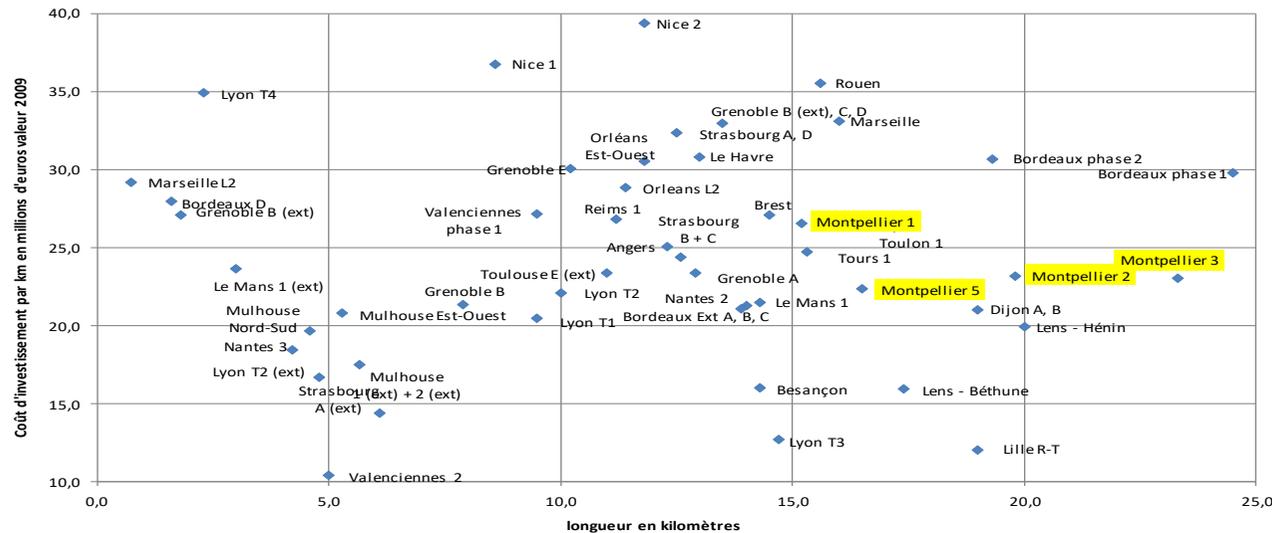
Je note que la mesure est sans incidence sur les résultats de l'évaluation socio-économique puisque cette évaluation fait la somme algébrique des coûts et bénéfices des acteurs économiques impliqués, et que cette somme algébrique est nulle.

- Le financement du projet

Le coût du projet

Le coût d'investissement de la ligne 5 est de 440 M€ hors taxes valeur 2019. Le coût de la seule section modifiée, du rond-point Paul Fajon à l'entrée de l'EAI, s'élève à 84 M€. Par rapport à la DUP 2013, le coût d'investissement a augmenté de 22,5 M€.

Le graphique ci-dessous montre que le coût de ce projet est tout à fait dans la moyenne des réalisations françaises d'une part, et des autres lignes du réseau tramway de la métropole montpellieraine.



Sur le coût du projet

Je note que le coût au kilomètre du projet modifié se situe dans une fourchette moyenne de coût d'autres lignes en France et légèrement inférieur aux trois premières lignes du réseau de tramway de Montpellier. Le coût supplémentaire de 22.5 M€ pour 800 mètres supplémentaires me paraît raisonnable.

Financement du coût supplémentaire lié au tracé modificatif

Le financement du projet est expliqué dans le volume H – évaluation socio-économique, au paragraphe 3.2.5.

Sur le montant total d'investissement, la métropole de Montpellier sollicite les subventions suivantes :

- Département de l'Hérault : 23 M€
- Région Occitanie : 50 M€
- État : 37,08 M€

La part des subventions représente 25% du coût du projet.

Après subventions, le solde à financer par la métropole s'élève ainsi à 329,92 M€ en valeur 2019, soit 75 % du total.

Au stade de la mise à l'enquête publique, la Métropole envisageait de solliciter le taux maximum de financement bancaire bonifié possible pour les projets de transports en commun, soit 50% du coût du projet.

Après déduction de l'emprunt, la Métropole devra mobiliser 25% du coût du projet.

Cette répartition du financement s'applique à l'ensemble du tracé modifié de la ligne 5 et donc au coût supplémentaire induit par la modification du tracé.

Le budget de la Métropole de Montpellier qui va être affecté à l'opération ligne 5 de tramway provient du budget principal d'investissements, de la catégorie transition énergétique. Le budget principal est l'ensemble des dépenses et recettes de Montpellier Méditerranée Métropole, hors budgets annexes. Il recoupe à la fois le fonctionnement et l'investissement. Pour ce qui est de l'investissement, il a été découpé en catégorie pour une question de lisibilité.

Par ailleurs, 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 du coût supplémentaire :

Il s'agit ici de déterminer si le maître d'ouvrage aura la capacité de financer le coût supplémentaire par rapport au dossier initial de la DUP de 2013, (en considérant que ce dossier initial avait une solution de financement).

Ainsi, pour les 22.5 M€ supplémentaires, si on prend en compte le plan de financement proposé ci-dessus :

- *25 % de subventions soit 5.625 M€,*
- *50% de financement bancaire soit 11.250 M€,*
- *Il reste 25% à financer, soit 5.625 M€,*

Je pense que cela ne posera pas de problème au maître d'ouvrage.

Incidence de la gratuité sur le financement du projet

Les mobilités sont la priorité de la politique de Montpellier Méditerranée Métropole. La mise en place progressive de la gratuité des transports pour les résidents de la Métropole est un des leviers qui va permettre d'atteindre les objectifs ambitieux fixés en la matière.

La gratuité pour les habitants de la Métropole est un choix de redistribution fiscale, rendant plus lisible l'affectation des impôts. Aussi, avec les transports accessibles à tous, les habitants de la Métropole auront le sentiment d'une juste redistribution de l'impôt. Il n'est pas envisagé d'augmenter pour autant les impôts pour financer la réalisation de la 5^{ème} ligne de tramway.

Montpellier Méditerranée Métropole compensera le coût de la gratuité pour les métropolitains en recherchant des pistes d'économies sur d'autres politiques publiques ou des ressources financières nouvelles (hors impôt).

Sur l'incidence de la gratuité des transports sur le financement du projet

S'agissant d'une décision politique prise après le dépôt du dossier d'enquête valable pour tous les modes de transport de la Métropole, la gratuité des transports aurait eu la même répercussion sur le tracé initial. De ce fait elle est sans effet et elle ne doit pas interférer sur le comparatif financier entre le tracé de la DUP de 2013 et le tracé modifié, objet de l'enquête.

Financement et 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.

À titre d'exemple, concernant 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 périmètre de financement du projet

Je prends note des indications ci-avant qui précisent bien le contour de financement de la ligne de tramway avec ses aménagements publics et le financement de la réhabilitation des bâtiments.

Cas particulier de l'amortissement du matériel roulant.

En réponse à une observation concernant le renouvellement du matériel roulant de la ligne 1, qui semble contradictoire avec le délai précisé dans le dossier d'enquête publique modificative, il est confirmé que le délai de renouvellement des rames de la ligne 5 à prendre en compte est bien fixé à 30 ans. Ce délai de 30 ans, 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, une commande a été passée pour une livraison de rames entre 2025 et 2030. Les livraisons se feront essentiellement autour de 2027, soit après 27 ans de fonctionnement des rames. Il est à prendre en compte par ailleurs que les rames de la ligne 1 sont les premiers et uniques Citadis « XO1 » de 2,65 m de large, mises sur le marché, que leur conception s'est depuis améliorée, et que la ligne 1 a été victime de son succès (130 000 personnes jours) qui a imposé un taux d'utilisation très important (une rame toutes les 3 minutes en période de pointe) et a subi un vieillissement plus important qu'une ligne normale.

Sur l'amortissement du matériel roulant :

Je prends acte de cette réponse en soulignant qu'il s'agit de remplacer des rames qui ont beaucoup été utilisées, 27 ans après leur mise en service durée très proche de la durée amortissement de 30 ans.

J. Le foncier

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 223 Auteur : Régine et Jean-Paul CORNELY	Pour notre propriété, ces alignements auraient aussi pour effet de détruire une des rares partie réellement arborée du voisinage : 10 cyprès cinquantenaires, 2 oliviers dont 1 centenaire et d'autres arbustes de taille significative et protectrice au regard du bruit et de la pollution automobile. Il est dès lors probable que toute vie et activités en extérieur deviendront désagréables si ce n'est problématiques.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 260 Auteur : Philippe MASSAL	Suppression du mur de protection à l'entrée du Centre Médical Impact sur le talus soutenant les maisons, rue Pas du Loup D'autre part, nous considérons qu'il n'est pas de la compétence de la Métropole de définir, en dehors de l'emprise du tramway, des aménagements sur le terrain d'assiette de la copropriété, ainsi qu'il est indiqué sur certains plans. Pour être plus précis, afin compenser la suppression de zones de stationnement se trouvant sur l'emprise de la L5, la Métropole ne peut proposer et encore moins décider d'occuper d'autres zones de la Copropriété non directement touchées par le tracé de la L5
Rd 261 Auteur : Philippe DUFRESNE	N'est-il pas moins impactant de recaler le tracé projeté sur l'autre partie de la route ? À défaut je souhaite être contacté au plus tôt pour avoir précisions et détails de ces éventuels travaux me concernant, et m'assurer que le projet les a bien évalués techniquement et financièrement.
Rd 261 Auteur : Philippe DUFRESNE	Il est indiqué au chapitre 3-5-2 « Effet et mesure sur la propriété privée » Page 60 du dossier Volume G4 « Analyse des effets sur l'environnement et mesures » Que les acquisitions ne se feront que sur des propriétés non bâti (à l'exception d'un immeuble « Val de Croze ») Or je constate que ma parcelle sur laquelle se trouve ma résidence principale est impactée par le tracé (acquisition estimée entre 2 à 4m sur toute sa largeur) Ma parcelle est en remblai et l'impact est pour moi important (mur de soutènement, rangée d'arbres de plus de 10m de haut, mise en péril d'un cèdre de plus de 50 ans, reprise de mon accès, portail, voie intérieure compte tenu de la pente...)
Rd 420 Auteur : MICHEL PLANES	2/ Il sera impératif de remplacer le local poubelle, étant donné que l'existant ne sera plus desservi par la collecte. Pour information, ce local a été fermé à la suite de dépôts permanents d'encombrants des riverains alentours ainsi que d'incendies volontaires à plusieurs reprises. 3/ Il sera nécessaire de déplacer le chalet pizza. / D'autres problèmes techniques sont à prendre en compte comme Eaux usées, l'emprise coupe notre réseau Éclairage extérieur du centre et totem, l'emprise supprime les 3 pylônes d'éclairage et le totem.
Ot 6 : Auteur : Hervé et Michelle MERIEUX	Les intéressés habitent à l'angle de la rue des Chasseurs et de la rue de Fontcouverte. Ils sont d'accord pour céder du terrain dans l'angle, mais pas le long de la rue Fontcouverte (2.5 m sur 30m)
L 1 : Auteur : M. Mme MAZEROLS	L'élargissement de la rue amènera le recul de notre clôture et de notre portail, nous demandons que l'ensemble soit refait à l'identique et qu'une pente douce soit réalisée après avoir franchi le portail surélevé. Également que la clôture soit rehaussée à hauteur d'homme comme à l'origine. Le chantier de la ligne 5 du tramway progresse et nous voulons vous rappeler les inquiétudes sur les travaux à venir sur notre clôture d'environ 100 m et sur le portail avec un surélévement de celui-ci car les enrobages successifs de la rue font qu'elle se situe plus haut.

N° Contribution - Auteur	Observation
Op 1 : Visiteurs : Jean Claude COLRAT Louis CORBOBESSE	Ils trouvent que le domaine public va beaucoup empiéter sur leurs propriétés (Estanove)

Réponses du maître d'ouvrage

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.

Le coût d'investissement prévoit bien le montant des acquisitions foncières et de reconstitutions riveraines qui seront effectuées par le maître d'ouvrage, après des rendez-vous individuels avec les riverains concernés, après l'enquête publique.

Cependant, le dossier d'enquête publique ne précise pas les reconstitutions riveraines une par une.

La volonté de la Métropole sur le projet ligne 5 est de construire ce projet avec les riverains et de privilégier la voie amiable. Lorsque des propriétés sont impactées, tout est mis en œuvre pour que les acquisitions se passent pour le mieux.

TaM, en tant que mandataire de la Métropole, a en charge les acquisitions et les reconstitutions pour le compte de la Métropole. Une équipe est spécifiquement affectée à cette phase importante du projet.

Chaque impact est répertorié, les propriétaires des parcelles sont identifiées et les différents riverains impactés sont consultés en amont des travaux. TaM prendra contact avec chaque propriétaire ou son représentant afin de pouvoir présenter le projet ainsi que l'incidence sur le bien immobilier.

Plusieurs rendez-vous sont organisés. Un premier rendez-vous permet de présenter le projet, de connaître la structure exacte de la propriété et de prendre les doléances des propriétaires pour la réalisation des plans de reconstitution. Un second rendez-vous est organisé, après passage des géomètres et la saisie du Pôle d'Évaluation Domaniale 34 auquel TaM présente le montant de l'indemnisation et les plans de reconstitution. Autant de rendez-vous que nécessaire sont organisés pour finaliser les plans de reconstitutions, obtenir un résultat satisfaisant pour les propriétaires concernés et finaliser des accords amiables.

Par ailleurs, afin que les propriétaires soient le moins perturbés, le planning est organisé de telle façon à ce que, dans la mesure du possible, les travaux chez les riverains soient terminés avant de commencer les travaux d'infrastructure.

- En cas d'impact total sur la propriété, TaM saisit le pôle d'évaluation domaniale afin d'obtenir le montant de l'indemnisation à proposer au propriétaire.

Une fois cette évaluation réalisée, TaM se rapproche du propriétaire pour lui faire une proposition d'accord amiable de la vente du bien basé sur l'indemnisation des domaines.

Si l'accord est accepté, TaM s'occupe de faire le lien avec la Métropole afin de finaliser la vente.

En cas de refus de l'accord amiable, TaM, pour le compte de la Métropole, diligente, en parallèle des acquisitions à l'amiable, une enquête parcellaire qui permet d'obtenir une ordonnance d'expropriation pour acquérir le bien.

- En cas d'impact partiel sur la propriété, en plus de la valeur vénale du bien, TaM établi avec le propriétaire les travaux de reconstitutions afin que l'accord amiable comprenne le montant de l'indemnité et les travaux de reconstitution.
Chaque élément dans l'emprise (par exemple un parking) qui ne peut pas être reconstitué sur le reliquat du terrain fait l'objet d'une indemnisation complémentaire.
L'accord porte alors sur une promesse de vente, une autorisation de travaux (comprenant les plans de reconstitution) et une convention de prise de possession anticipée.

Le suivi des travaux de reconstitutions riveraines est géré par TaM afin de garantir les meilleurs délais de réalisation de ces travaux et limiter au maximum les sollicitations faites aux propriétaires. En cas de refus de cet accord amiable, TaM s'appuiera sur la procédure d'expropriation menée en parallèle.

Sur le foncier

Je prends acte de la réponse qui indique qu'une enquête parcellaire précisera les emprises sur la base de plans détaillés et je note la procédure mise en place pour traiter avec chaque propriétaire concerné.

k. L'enquête : son objet et le dossier

k.1. Objet de l'enquête

Certain public pensait qu'à partir du moment où la collectivité avait arrêté le projet après la concertation, il était définitif.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 78 Auteur : Nadia B A	Je ne comprends d'ailleurs toujours pas pourquoi il y a encore une enquête alors que plusieurs réunions publiques ont été faites et le tracé a déjà été voté
Rd 94 Auteur : Alain Lacote	Peut-on connaître la modification de la ligne 5. Nouvelle enquête publique et pourquoi alors que fût accepté déjà un tracé confirmation sur le journal "le mag" numéro 64 de janvier 2021
Rd 221 Auteur : Rabiha HAJJI	Je ne comprends d'ailleurs toujours pas pourquoi il y a encore une enquête alors que plusieurs réunions publiques ont été faites et le tracé a déjà été voté

Réponse du maître d'ouvrage

La loi prévoit deux étapes nécessaires avant la réalisation d'un projet publique : la concertation et l'enquête publique. Une concertation sur le tracé modifié a été organisée du 5 au 28 juin 2018. Elle a été complétée par des réunions avec les associations et réunions publiques organisées du 6 septembre 2018 au 14 février 2019.

Cette concertation auprès de la population, des associations et des instances concernées, a permis de préciser le tracé privilégié et les partis d'aménagement associés. Le bilan de la concertation ainsi que le tracé modifié ont été approuvés par une délibération du Conseil de Métropole du 22 mars 2019 (délibération n° M2019-90).

L'enquête publique a quant à elle pour objectif de vérifier que le projet répond bien à une utilité publique, ce qui suppose qu'il satisfasse à un intérêt général et que ses avantages l'emportent sur ses inconvénients.

Je prends acte de la réponse.

- k.2. Le dossier d'enquête : sa composition, son accessibilité et sa lisibilité

Il est reproché une mauvaise qualité des scans des articles de presse relatant les étapes de la concertation, une imprécision des documents graphiques présentés, l'absence de profils en travers, ...

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 10 Auteur : SYL SIM	Comment donner son avis sans tracé précis de la nouvelle proposition du tracé de la ligne 5 ? Pouvez-vous intégrer dans votre enquête le tracé de l'ancienne proposition, avec la nouvelle proposition, sur laquelle on doit s'exprimer ? Avec les rues empruntées, les arrêts signalés, et ainsi on pourra rendre un avis plus éclairé.
Rd 47 Auteur : anonyme	Pour se prononcer, mettre un plan c trop compliqué ?
Rd 51 Auteur : Michel SALOM	Petite remarque quand même sur la très mauvaise qualité de certains scans du volume "A" qui sont quand même très importants pour refaire un peu l'historique.
Rd 136 Auteur : Chantal BOULIN	J'ai noté une erreur à la page 41 du volume G00 - Résumé non-technique de l'EUP : le projet de tramway franchit le Lantissargues non pas sur l'avenue de Vanières, mais sur la route de Lavérune
Rd 196 Auteur : Manon Follain	Merci de la qualité de cette étude.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 219 Auteur : Kevin HARSCOET	Est-ce possible de recevoir un plan détaillé du parcours de la ligne 5?
rd 260 Auteur : Philippe MASSAL	Compte tenu de l'imprécision des documents graphiques du dossier présenté, il conviendrait que des plans à plus grande échelle nous soient communiqués, avant d'organiser une réunion, sur le site, pour affiner le constat. Surtout il conviendrait que nous soit clairement indiqué les zones précises de la copropriété « collines d'Estanove » qui feront l'objet d'une expropriation en vue de la réalisation de la ligne 5. Dans cette attente nous ne pouvons que formuler les plus expresses réserves sur le projet, en ce qui concerne les points évoqués.
Ot 10 Auteur : Jean BURGER	Il déplore que le profil en travers porté sur l'image 10 du volume E n'apparaisse pas dans le dossier.

Réponses du maître d'ouvrage :

L'enquête publique porte sur la procédure d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité publique du projet modificatif de la 5^{ème} ligne de tramway de la Métropole de Montpellier, valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Montpellier et est régie par les dispositions suivantes :

- Le code de l'environnement, notamment les articles L 123-1 à L 123-18 et R.123-1 à R.123-27, relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,
- Le code de l'urbanisme, notamment les articles L 153-54, R 153-13 et R 153-14, relatif à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme avec une opération d'utilité publique,
- Le code de l'expropriation pour cause d'Utilité publique, notamment les articles L.110-1, R.112-24 et R 112-6.

Le contenu du dossier d'enquête publique respecte la réglementation afférente et a été soumis à l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie et a été validé par les services de la Préfecture avant sa mise à disposition au public.

Des plans et des coupes sont indiqués notamment :

- Dans le volume B : notice explicative (coupes en travers et plans),
- Dans le volume D : plan général des travaux,
- Dans l'annexe du volume E : caractéristiques principales des ouvrages,
- Le schéma avec les 2 tracés est repris notamment dans l'avant-propos.

Plus précisément sont présentés :

- Des plans de la totalité de la ligne 5, avec les noms provisoires des stations permettant de se repérer, dans le volume B - notice explicative, :
 - Figure 5 – projet initial de la ligne 5 de tramway avec un encart sur la partie modifiée page 18
 - Figure 6 – projet modificatif sur le secteur Paul Fajon – rue des Chasseurs page 21, ce plan est également présenté dans l’avant-propos,
 - Figure 7 tracé du projet de la ligne 5 entre Lavérune / Les Bouisses et Clapiers et section soumise à modification page 22
 - Figure 8 – réseau tramway à 5 lignes à l’horizon 2025 page 23
 - Figure 47 – plan de la voie de la ligne 5 page 69
 - Figure 48 – plan des vitesses maximales considérées page 71

- Des plans du tracé modifiés :
 - Figure 38 – tracé retenu page 61 du volume B - notice explicative,
 - Figures 4 et 5 – types d’insertion et de revêtement de la plateforme pages 8 et 9 du volume E – caractéristiques des ouvrages
 - Figure 11 – type de pose de voie page 14 du volume E – caractéristiques des ouvrages

- Des plans d’insertion à titre indicatif à l’échelle 1/1000^{ème} dans le volume E – caractéristiques des ouvrages

L’avancée des études au stade du dossier d’enquête publique ne permet pas de présenter des plans plus détaillés. Par ailleurs, l’objet de l’enquête publique ne concerne pas les détails d’aménagement de l’espace public mais l’utilité publique du tracé.

Des plans de reconstitutions seront présentés aux riverains concernés lors de rendez-vous particuliers.

- Bien que la réglementation ne l’exige pas, des profils en travers ont été présentés dans le dossier soumis à l’enquête volume B - notice explicative,
 - Figure 30 coupe en travers rue des Chasseurs page 46
 - Figure 31 coupe route de Lavérune page 48
 - Figure 32 coupe rue du Lavandin page 48
 - Figure 33 coupe avenue du XV de France page 52
 - Figure 34 coupe rue de Bugarel page 54
 - Figure 37 coupe rue Rouget de Lisle
 - Figures 62 à 64 – coupes types –pages 87 et 88

- Les scans dont il est question concernent uniquement des scans de journaux relatifs à la concertation et non la totalité du dossier.

Sur le dossier d'enquête

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

I. Observations hors périmètre de l'enquête et hors sujets

- I.1. Observations hors périmètre de l'enquête

Ont été regroupées dans cette rubrique toutes les contributions dont les arguments, observations, propositions, sortaient strictement des périmètres physique et juridique de la présente enquête modificative.

Il s'agit de :

- Proposition, observations, questionnements relatifs à des lieux strictement en dehors du périmètre Paul Fajon - Rue des Chasseurs : Rd 4, 7, 12, 28, 42, 52, 55, 56, 61, 62, 90, 112, 117, 122, 134, 143, 160, 165, 168, 170, 176, 195, 196, 234, 271, 309, 340, 345, 346, 368, 384, 410, 414, 421, Op 4, Re 3, Op 7, et Op 16,
- La prolongation du tramway jusqu'à Cournonsec, Pignan et vers tous les habitants de l'ouest montpelliérain : Rd 6, 30, 40, 74, 96, 113, 116, 121, 132, 135, 141, 142, 149,
- Le devenir des constructions proches du tronçon Paul Fajon - Lavérune : Rd 5,
- L'achat par la ville de Montpellier d'une ancienne pépinière bordant le parc Montcalm, la demande de modification du PLU de Montpellier pour s'opposer à la construction d'une chaufferie : Op 11.

Des contributions sont physiquement proches du périmètre de la présente enquête et concernent la ligne 5. Elles peuvent donner des éléments au maître d'ouvrage qui pourraient lui être utiles plus tard dans la gestion du dossier général de la ligne 5.

Je n'ai pas de question à poser.

Je n'attends pas de réponse du maître d'ouvrage.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 4 Auteur : CYRIL BOESCH	Je souhaite faire remonter une observation concernant la ligne 5 dans son ensemble : ne pas desservir la gare Saint Roch est une grosse erreur. Je préconise pour y remédier de desservir la station Comédie (plus proche de la gare) via le tunnel de la Comédie. On aurait donc non pas une seule ligne mais deux : ligne 5 Comédie/Clapiers et ligne 6 ou 5b

N° Contribution - Auteur	Observation
	Comédie/Lavérune. Cela suppose de supprimer totalement la circulation automobile dans l'hypercentre et notamment sur l'avenue Clemenceau et le boulevard Victor Hugo. Cela suppose également de convertir le tunnel de la Comédie en tunnel tramway exclusivement. Les accès parkings devront être modifiés avec la création d'une station souterraine au niveau de la station en surface pour les correspondances avec les lignes 2 et 1. À noter également que cette solution permet d'avoir une connexion directe avec la ligne 2 et donc avec les 4 lignes de tramway existantes
Rd 5 Auteur : anonyme	Je souhaite savoir ce que deviendront les habitations route de Lavérune entre le rond-point Paul Fajon et le rond-point Maurice Genneveaux.
Rd 6 Auteur : Charles Morin	Il est urgent aussi de prolonger cette ligne jusqu'à Cournonsec pour que la circulation des véhicules soit plus raisonnable.
Rd 7 Auteur : Nicolas Gil	Bonjour j'aimerais savoir si cette ligne 5 ira bien à Lavérune et qu'elle projet sera après le petit terminus des Bouisses s'il sera prolongé après avec un grand projet derrière merci si vous pouvez y répondre merci
Rd 12 Auteur : Karim Boukhtache	Au vu du développement de l'EAI ; je trouverai judicieux de privilégier l'accès au TRAM en desservant l'EAI.
Rd 28 Auteur : anonyme	<p>Pour ma part, proposer une ligne 5 qui s'arrêterait au niveau du rond-point Maurice Genneveaux serait totalement inefficace. On voit ce que cela a donné sur la ligne 3 avec un parking Mosson complexe d'accès, qui a peu modifié les habitudes de trajet ni renforcé l'attrait du tramway. Un arrêt de tramway côté Lavérune, à seulement 1km de là serait beaucoup plus judicieux et inciterait plus à prendre le tramway.</p> <p>De même, on voit le fiasco des terminus sur une seule voie. Par exemple, sur la commune de Jacou, le terminus de Jacou est difficilement accessible, avec des croisements impossibles excepté aux stations entre tramway, et par conséquent des temps de trajet totalement aléatoire.</p> <p>La ligne 1 avec ses véritables terminus est beaucoup plus simple d'utilisation et beaucoup plus pratique.</p> <p>En plus, sur la ligne 2, les problèmes d'aiguillage à cause de ces voies uniques sont fréquents et entraînent des surcoûts d'exploitation à l'usage qu'il est important de quantifier et prendre en compte.</p>
Rd 30 Auteur : Paul Mary	Et à l'agglomération de poursuivre ce projet pour tous les habitants de l'ouest montpelliérain ! Vivement la ligne 5 avec ce tracé
Rd 40 Auteur : Essia Sta-m'rad	La ligne 5 ... devrait aller jusqu'à Pignan pour désengorger la D5 à l'entrée de Lavérune. Le village est de plus en plus bouchée par l'afflux de personnes par l'ouest. Avec le tram ce serait pire, ce serait par l'ouest et le nord. Il y a de plus en plus de zones d'habitation à Pignan, Cournonterral donc aucune logique à ce que le tram s'arrête avant Pignan.
Rd 42 Auteur : CYRIL BOESCH	<p>Complément de la remarque 4.</p> <p>Une autre option aurait été de rejoindre la station Nouveau Saint Roch depuis la place du 8 Mai 45 via le boulevard Berthelot.</p>

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 52 Auteur : Annie AMADOU-LAGARRIGUE	Habitant le quartier des Bouisses et étant représentante du comité de quartier 'La Martelle' ainsi que des associations 'Les Vestales' et 'Montpellier Village', je vous soumetts une suggestion : 1°) Le tronçon tram Ligne 5 'Paul FAJON' - 'Les Bouisses' se réalise en même temps que le trajet principal vers Laverune, et dans ce cas aucune demande particulière de ma part.
Rd 55 Auteur : Christian Roux 34570 PIGNAN	Nous souhaitons vivement que le TRAM arrive à LAVERUNE. Nous avons acheté une maison à PIGNAN en 2010 car l'agence immobilière nous a remis un document de l'Agglomération de Montpellier promettant le TRAM ligne 5 jusqu'à LAVERUNE pour 2017.
Rd 56 Auteur : DIDIER CLARY	J'ai bien conscience que mon commentaire ne vise pas principalement l'objet précis de la consultation, mais je m'inquiète du silence assourdissant de la partie nord de la ligne 5 et de l'absence de plan précis de la ligne notamment au niveau du rond de Girard à Clapiers. En effet, le rd65 devient de plus en plus une rocade nord de Montpellier depuis la tendance actuelle de chasser les véhicules vers l'extérieur. Si la ligne coupe cette voie que de bouchons en perspective. J'espère que la solution retenue ne consistera pas à traverser les voies de circulation mais plutôt d'enjamber (souterrain ou aérien). Merci d'avance pour un éclaircissement sur ce trajet à partir d'Agropolis jusqu'au rond-point de Girard à Clapiers.
Rd 61 Auteur : Régis Hocdé	Par ailleurs, conscient que cette enquête publique ne porte que sur le tracé modificatif, j'attire néanmoins l'attention du commissaire enquêteur sur la nécessité de rendre public la carte détaillée (extrait des PLU ou du futur PLUi) du tracé de la L5, des emprises, des parkings (d'Agropolis, de Girac) des éventuels nouveaux ouvrages d'art, concernant la partie Nord de la ligne jusqu'à Clapiers. Le dernier tronçon "Girac - Clapiers", avec le franchissement du Lez, apparait clairement dans la présente enquête. J'en suis personnellement très satisfait. Pour autant, ce tronçon a fait l'objet de questionnements qu'il conviendrait de dissiper
Rd 62 Auteur : Cyril Boesch	Il est inconcevable de construire une nouvelle ligne de tramway sans qu'il y ait de connexion à la gare Saint Roch d'une part, et sans qu'il y ait de connexion avec les 4 autres lignes de tram. Or avec ce tracé : - pas de connexion avec la ligne 2 - pas de connexion à la gare Saint Roch On ne construit pas une ligne de tram uniquement pour les quartiers qu'elle va traverser mais pour l'ensemble de la métropole. Il faut donc avoir en tête toutes les possibilités de correspondances avec les autres lignes. J'ai déjà signalé la possibilité du raccordement aux lignes 2 et 4 via le Boulevard Berthelot. Cela me semble la meilleure option pour différentes raisons : - la ligne 5 est connectée à la ligne 2 - la ligne 5 passe par la Gare Saint Roch - distance à construire équivalente - desserte de l'avenue Clemenceau par 2 stations : Place du 8 mai et Observatoire

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 74 Auteur : Michel BOUGET	Cependant pour desservir les communes ouest de la métropole il faut mettre conjointement en place un BHNS qui empruntera la RM5 qui devra être modifiée pour supporter différentes mobilités (voir à ce sujet doct joint) et projets à venir : lycée de Cournonterral, ZAC de Cannabe... Autant M. Delafosse, maire de Montpellier, souhaite utiliser les services du cabinet Copenhagenize pour mise en place d'un plan vélo, ne serait-il pas envisageable de faire une étude pour un maillage mixte de transports (BHNS, tram-train, chronobus...) ?
Rd 90 Auteur : RAPHAEL MATEU	Je suis favorable à l'arrivée du tram à Lavérune qui désenclaverait ce village aux portes de Montpellier. Le maire est réticent, plus favorable à une navette. DOMMAGE
Rd 96 Auteur : Bernard PETIT	Alors que les démographies des communes de l'ouest ont explosé, certains élus sont à évoquer un tramway qui s'arrête au rond-point de Gèneveaux donc un tramway qui ne sort pas de Montpellier. Où est l'ambition ? Si nos élus veulent réduire les bouchons aux entrées de Montpellier, il faut que cette ligne soit, de suite, prolongée en direction de Pignan.
Rd 112 Auteur : anonyme	Combien de places de parking sont prévues à Gennevaux
Rd 113 Auteur : Anny Ladrix	et arrive à Lavérune et même au-delà, vu le développement inquiétant de Pignan et de Cournonterral
Rd 116 Auteur : anonyme	Il serait souhaitable que la ligne 5 de Tram aille jusqu'à Pignan et même au-delà. Des études dans ce sens peuvent-elles être engagées ? Merci d'y penser.
Rd 117 Auteur : anonyme	Le tram 5 est prévu jusqu'à Lavérune. Je suppose qu'il y aura depuis Paul Fajon un tram sur 2 ; un, direction les Bouisses et un, direction Lavérune. Je ne trouve pas d'écrit sur ce sujet.
Rd 120 Auteur : anonyme	En outre, je ne vois absolument pas comment il est possible de faire passer la ligne 5 par la place Saint Denis
Rd 121 Auteur : anonyme	Le président de la métropole doit négocier avec le maire de Lavérune pour que le tram aille jusqu'à Lavérune. (voir la DUP). On ne comprend pas pourquoi le maire de Lavérune bloque ce projet. Des habitants de Lavérune veulent que la DUP soit réalisée dans son intégralité. On trouve inadmissible qu'un maire empêche le tram d'arriver à Lavérune alors que c'était décidé et dans la DUP. Les lavérunois payent leurs impôts comme les autres et doivent être servis pareillement.
Rd 122 Auteur : Michel ROUVIERE	Par le biais des points de rencontres avec les autres lignes en service, la ligne ?5 permettra à tous les usagers dont je fais partie, de se rendre dans les parcs urbains : Clemenceau, Montcalm, Bagatelle, le bois de Montmaur.
Rd 132 Auteur : anonyme	Habitant Lavérune, je me trouve dans l'obligation de prendre un taxi à la descente d'avion ou de train lorsque je reviens de voyages professionnels ou touristiques. L'ouest de Montpellier est très mal desservi. De plus, les habitants des communes (Poussan, Balaruc, Gigan etc ... utilisent la trajectoire pour se rendre vers le Nord (universités, hôpitaux).

N° Contribution - Auteur	Observation
	<p>Cette partie a été entièrement négligée depuis de nombreuses années dans la politique des mobilités. Je fonde d'énormes espoirs dans votre volonté de réajuster ces conditions de déplacement.</p> <p>De plus il est à noter que nous subissons la pollution liée aux files interminables de voitures aux heures de pointe sur la commune de Lavérune. Comme vous le savez, la mobilité favorise très fortement la recherche d'activité.</p> <p>Des moyens de déplacement adaptés aux besoins de la population permettraient aux habitants des communes de Cournonsec, Cournonterral, Pignan etc ... de trouver plus facilement du travail et également aux jeunes d'avoir des activités sportives et culturelles plus variées.</p> <p>Nous ne pouvons que constater que les déplacements sont une partie essentielle de l'équilibre social (la contestation des gilets jaunes en est un témoignage).</p>
<p>Rd 134 Auteur : Jacques DRAI</p>	<p>Par contre, nous ne comprenons pas toujours le tronçon croupion qui sera construit rue des Bouisses, au risque de compliquer les circuits de circulation, notamment automobile dans ce secteur qui était censé rester tranquille et quasi villageois. Un bilan coût/utilité marginale est à calculer.</p>
<p>Rd 135 Auteur : Michel GINER</p>	<p>26 Mai 2009 : conseil communautaire de l'agglomération de Montpellier.</p> <p>À l'ordre du jour, extension de la ligne 4 (devenue ligne 5) de Clapiers à Prades le Lez.</p> <p>À l'époque 1er adjoint délégué suppléant au conseil communautaire, je représente ce jour-là la commune de Lavérune lors de cette assemblée.</p> <p>J'interviens auprès du président Georges Frêche pour argumenter le fait que cette ligne sur son côté ouest se termine au rond-point Paul Fajon, et qu'il serait peut-être pertinent de la prolonger jusqu'à Lavérune.</p> <p>Ainsi tout l'ouest de l'agglomération aux portes de Montpellier serait desservi par le tramway.</p> <p>Ligne 2 : St Jean de Védas, ligne 3 Juvignac, ligne 4 (= 5) Lavérune.</p> <p>L'idée étant de réduire le flot de voitures qui pénètre quotidiennement sur Montpellier avec les bouchons que cela occasionne et la pollution que cela génère.</p> <p>Le président Georges Frêche demande à Monsieur Subra, vice-président aux transports et ses services de mettre à l'étude ma demande de prolonger la ligne jusqu'à Lavérune.</p> <p>Cela a été acté par la suite et depuis la ligne 4 devenue ligne 5 a été inscrite dans la DUP reliant les communes de Clapiers et Lavérune. (Livraison 2016/2017) Prades le Lez fut abandonnée du projet.</p> <p>Printemps 2020 : Le maire de Lavérune ne souhaite plus que le terminal de la ligne 5 se fasse sur Lavérune (une ligne de tramway génère de l'urbanisation et cela n'est pas prévu dans ce secteur de la commune...)</p> <p>Il préfère à ce mode de déplacement des bus à haut niveau de service en site propre (BHNS). Déjà lors de la campagne des municipales de 2020, cette préférence a été évoquée dans le programme de l'équipe sortante.</p> <p>1) Cette partie de la commune impactée par la venue du tramway est protégée par le SCOT de la Métropole (Espace naturel sensible, inondable en partie (crue de la Mosson, PPRI), territoire AOC (Château de l'Engarran, domaine Guizard, ...)</p> <p>Le PLU de la commune en harmonisation avec le SCOT, prévoit les zones à urbaniser à l'Est de la commune.</p>

N° Contribution - Auteur	Observation
	<p>2) Bus à haut niveau de service sur site propre (BHNS) combien de temps faudra-t-il pour les mettre en service ? Budgétairement, 77 rames de tramway nouvelles ont été commandées, les travaux d'aménagement de ces voies en site propre vont poser de gros problèmes en termes d'acquisition foncière en dehors des voies déjà existantes de Cournonsec au rond-point Maurice Gèneveaux, coût des travaux de voirie propre, achat de nouveaux bus, personnels de transport supplémentaires, etc...</p> <p>Ces BHNS sont nécessaires et plus adaptés pour desservir les communes de deuxième couronne, Clermont l'Hérault, Gignac, Gigean, etc...</p> <p>3) Le tramway devrait donc avoir son terminal au rond-point Maurice Gèneveaux. C'est une véritable punition pour Lavérune et les communes de Saussan, Pignan, Cournonterral, Cournonsec. Le tramway ne sortira pas de Montpellier. Lavérune aurait pu être une amorce pour le prolongement à terme de la ligne 5 vers toutes ces communes.</p> <p>4) Cette décision c'est un engagement pour l'avenir en terme de déplacements non polluant, de commodité pour les jeunes, les étudiants, les personnes âgées et tous les actifs, d'attractivité touristique (le château des évêques, le parc, les vignobles, etc..., elle aurait été plus légitime je pense si elle avait été soumise à l'approbation des Lavérunoises et Lavérunois par un référendum, alors qu'elle a été actée en accord avec Monsieur Saurel encore maire de Montpellier et président de la métropole au printemps 2020 en plein confinement. 2009/2025, 16 ans d'attente pour voir du haut du rond-point de Septimanie proche de Gamm vert, le tramway descendre et monter "le terral" à 1 Km de Lavérune sans espoir d'entendre le tintement annonçant l'arrivée de la rame sur Lavérune. Il est encore temps d'agir, cette enquête publique nous donne l'occasion de s'exprimer, j'espère que nous serons nombreux à partager mon message. La démographie de l'Ouest de la métropole explose, les queues interminables de voitures s'allongent tous les jours, les gens n'en peuvent plus de vivre çà au quotidien. Ligne 5 à Lavérune, dénivelé du contournement Ouest au rond-point Gèneveaux sont urgent et nécessaire pour améliorer la fluidité de circulation</p>
<p>Rd 141 Auteur : Alain Bertrand</p>	<p>Il faut que la L5 aille jusqu'à Lavérune (et ultérieurement plus loin)</p>
<p>Rd 142 Auteur : Marie Morin</p>	<p>Que la partie entre le Carrefour Gèneveaux et Cournonsec soit rapidement pris en considération pour permettre un flux de circulation plus propre dans l'ouest de Montpellier</p>
<p>Rd 143 Auteur : Raymond KRAUS</p>	<p>Par ailleurs, je souhaiterais connaître ce qui est prévu sur le D5 entre les ronds-points Fajon et Gèneveaux : double voie pour les autos ? Sens unique, et si oui dans quel sens ?</p>
<p>Rd 149 Auteur : anonyme</p>	<p>Nous souhaitons que le tramway arrive à Lavérune pour permettre aux habitants des communes de l'Ouest d'avoir une ligne directe via Montpellier. La ligne 5 doit être une ligne métropolitaine et non uniquement montpelliéraine sinon cette décision sera ressentie comme non équitable et injuste.</p>

N° Contribution - Auteur	Observation
	<p>Nous subissons de très mauvaises conditions de circulation à l'Ouest avec pour conséquences d'énormes pertes de temps, la pollution et bien d'autres désagréments...</p> <p>Lorsque nous comparons avec les logiciels de circulation en temps réel, il est clair que la route de Lavérune est bien plus saturée que la route de Clapiers.</p> <p>Nous comprenons mieux au sein du collectif, la plus faible mobilisation de la population pour l'arrivée de la ligne 5 à Clapiers.</p> <p>Nous espérons que la DUP initiale Lavérune-Clapiers sera réalisée en tenant compte de tous ces paramètres</p>
<p>Rd 160 Auteur : Lydia CONTI</p>	<p>Pour nous, les aînés, qui ne conduiront plus dans peu de temps, le tram à Lavérune est indispensable.</p> <p>Nous l'attendons depuis si longtemps qu'à force nous nous demandons si nous aurons la chance d'emprunter un jour cette ligne 5, avant... !!!</p>
<p>Rd 165 Auteur : Martine Blanc</p>	<p>Et à la réalisation du dénivelé du Rond-point Maurice Gèneveaux qui permettra au tramway d'arriver jusqu'à Lavérune Et de fluidifier l'important trafic routier sur ce secteur.</p> <p>D'autre part les riverains du Quartier de Bionne (un peu oubliés par la Métropole) attendent impatiemment la ligne 5 et les travaux du contournement Ouest pour enfin pouvoir bénéficier de l'aménagement des réseaux d'eau publique et assainissement</p>
<p>Rd 168 Auteur : Marin Bougeret</p>	<p>Je vous contacte pour un problème de nuisance sonore dans le quartier au nord de la médiathèque Albert Camus à Clapiers. En effet, habitant au 6 rue de la Pistoule à Clapiers, j'ai pu constater à de nombreuses reprises que, bien que le mur anti-bruit actuel remplisse parfaitement son rôle, le son de la D65 se propage très souvent (selon les conditions météorologiques) dans tout le quartier via le couloir indiqué en vert dans le plan en pièce jointe.</p> <p>Je me demandais en particulier s'il serait possible de prolonger de quelques mètres le mur anti-bruit actuel (dessiné en rouge) vers le rond-point, par exemple selon le tracé bleu, ou même bleu + orange. Il me semble que cela réduirait grandement l'impact sonore du trafic (qui est quasi constant et très chargé sur ce rond-point), et améliorerait ainsi la qualité de l'environnement sonore de tout le quartier.</p> <p>Je profite de déposer cette observation ici car il me semblait que le rond-point était justement le terminus de la futur Ligne 5.</p>
<p>Rd 170 Auteur : Claude Corriger</p>	<p>Réflexion concernant le rond-point Paul Fajon et profiter des travaux du tram pour emménager certains lieux.</p> <p>Un certain nombre de personnes se demandent si ça ne serait pas logique de créer des places de parkings et un trottoir le long de la rue du château bon pour accéder au parc fontcolombe et au centre médical adages mas de fontcolombe avant l'arrivée d'un drame vu le nombre de véhicules en stationnement anarchique et faire sortir et entrer les véhicules rue de la belle pour rejoindre la route de Lavérune où il y a plus d'espace.</p> <p>Surtout que dans la rue il y a déjà beaucoup de véhicules en stationnement sous les platanes.</p> <p>De plus ça aurait le mérite de sécuriser les piétons de l'arrêt du tram Paul Fajon pour accéder au parc surtout que les voitures circulent à très très très vive allure sur la rue du château bon.</p> <p>Si rien n'est fait c'est sûr qu'il y aura un accident.</p>

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 176 Auteur : Yann NICOLLON des ABBAYES	Habitant de Montpellier depuis 10 ans et désireux d'emménager sur la commune de Clapiers, je suis très favorable à la mise en service de la ligne 5 du Tram afin de permettre à mes enfants de rejoindre les universités Montpelliéraines facilement, rapidement et en toute sécurité
Rd 195 Auteur : Cyril Boesch	Ce tracé intègre également une proposition hors périmètre (cadre rose) qui rejoint la ligne 2 entre 8 mai 45 et Nouveau Saint Roch pour une connexion avec la ligne 2 et la desserte de la Gare Saint Roch.
Rd 196 Auteur : Manon Follain	Dans les premiers tracés, le tram devait passer dans la rue de Bugarel (côté Parc Montcalm). La voirie aurait donc été réaménagée. Or, maintenant que le tracé est modifié, cette portion de la rue de Bugarel ne fait, à ma connaissance, l'objet d'aucun réaménagement. Elle en a grandement besoin. De nombreux vélos l'empruntent et ne sont absolument pas en sécurité (malgré la limitation de vitesse à 30 km/h rarement respectée). Le dénivelé de cette rue rend la différence de vitesse entre les vélos et les voitures encore plus importante. Qu'en est-il du réaménagement de cette rue ?
Rd 234 Auteur : THIBAUD LAPLANCHE	Il faudrait aussi repenser à l'accès au quartier ovalie (l'entrée sur l'avenue du mondial de rugby 2007) du côté de la Rue de Toulouse juste avant le rond-point du Grand M en venant du Rond-Point Rieucoulon car tous les matins et soir cela est très bouché, pourquoi ne pas faire un grand point à la place ?
Rd 271 Auteur : Rolland GAZULLA	Arrêtons la ligne 5 à Paul Fajon, et utilisons la ligne 2 pour desservir Lavérune, Fabrègues et même Cournonterral. En utilisant l'ancienne ligne de chemin de fer à partir de Saint-Jean, on peut desservir la partie Ouest de Lavérune avec seulement 1,5 Km de ligne nouvelle le long du parc du Château des Évêques. Je sais que cette ligne devait être utilisée par un transport à haut niveau de service, mais cela crée alors rupture de charge et correspondance
Rd 309 Auteur : anonyme	Je propose que la ligne 5 s'arrête au Rd-point PAUL FAJON ; en effet, je ne vois pas l'intérêt de poursuivre une ligne vers des zones qui sont appelées à ne pas être urbanisées (AGRI-PARC). Et surtout, cela permettrait de faire des économies sur le coût de financement de la ligne 5, (plusieurs millions d'euros)
Rd 340 Auteur : anonyme	Prévoir des cheminements piétons et vélos sécurisés entre Saint Jean de védas et l'arrêt Paul Fajon »
Rd 345 Auteur : Norbert Isern	Depuis ont été abandonné le projet du LIEN, du LICOM (échéance 2008-2013) qui auraient permis de délester la M5 (ancienne D5) en amont du pont de Gèneveaux (voir pièce jointe). Dans le même temps, et pour répondre à la loi Notre qui impose un quota de logements en particulier des logements sociaux, les communes en bordure de cet axe routier (Lavérune, Saussan, Pignan, Cournonterral et Cournonsec), doivent permettre plus de constructions. Or les habitants n'ont quasiment pas d'alternative à la voiture tant les transports en commun sont inadaptés. Cette situation qui ne cesse de s'amplifier et particulièrement préoccupante pour les lycéens qui doivent passer plus de 3 heures par jour dans les transports scolaires.

N° Contribution - Auteur	Observation
	<p>C'est pourquoi le projet de tram ligne 5 jusqu'à Lavérune prévu pour 2017 était un espoir permettant de décongestionner le carrefour de Gèneveaux (dit carrefour de chez Paulette) et permettre de réduire le flux routier pour les habitants qui empruntent au quotidien cet axe et ce carrefour.</p> <p>Sa suspension par l'ancienne majorité métropolitaine a été interprétée comme un manque d'équité d'autant que la concertation tardive d'un nouveau tracé n'a pas dissipé les doutes.</p> <p>Dans le même temps la réalisation en amont du contournement de Montbazin amplifie le flux routier car il permet aux véhicules légers pour l'instant, mais bientôt poids-lourd, de sortir de l'autoroute A9 à l'échangeur de Sète au lieu de St Jean de védas donc un gain en termes de budget pour rejoindre l'autoroute A750 vers le nord de la France.</p> <p>La relance de ce projet par l'actuelle majorité métropolitaine est un réel espoir d'amélioration pour les habitants de l'ouest. Toutefois si le terminus n'arrive pas jusqu'à Lavérune tel qu'il était prévu dans la précédente DUP de 2012 mais se termine avant le carrefour de Gèneveaux, sur la commune de Montpellier à hauteur de la montée du Terral il ne permettra pas, selon moi, de proposer aux habitants des communes en bordure de la M5 d'abandonner la voiture au profit de transports publics adaptés, avec comme conséquence toujours autant d'embouteillage, de pollution et d'absence d'amélioration du pouvoir d'achat du fait de l'usage de la (les) voiture(s).</p> <p>Par ailleurs il complique la possibilité d'un prolongement au-delà de Lavérune qui permettrait de desservir les communes an bordure de la M5 et vers le futur lycée de Cournonterral. Avec peut-être le risque de recours judiciaire, ce que je ne souhaite pas bien évidemment.</p>
<p>Rd 346 Auteur : anonyme</p>	<p>Le terminus à Clapiers ne doit pas être à la Médiathèque mais au rond-point de Girac pour ne pas perturber les lotissements de Clapiers : Asphodèle et Esplanade car les gens n'aiment pas marcher et vont se garer dans ces lotissements déjà encombrés par les voitures par un manque de place et avec des rues étroites (les gens se garent sur les trottoirs)</p> <p>Le coût du Tram sera déjà moins élevé et évitera de détruire les espaces verts actuels, de plus le parking du skate Park restera réservé aux pratiquants ou aux nombreux promeneurs et "vététistes" 'qui viennent dans les bois de Clapiers. Les piétons pourront utiliser la piste cyclable pour rejoindre le rond-point de Girac à proximité.</p> <p>Évitons l'encombrement à Clapiers si possible qui conservera son calme habituel et bénéficiera quand même du Tram à quelques centaines de mètres.</p>
<p>Rd 368 Auteur : gwendoline coster</p>	<p>la ligne 5 devrait pouvoir venir jusqu'au rond-point de botanic pour un usage optimal. Les clapierois vont pour la majorité se déplacer en voiture pour se rendre au rond-point de girac car éloigné de la plupart des habitations clapieraises. Certains s'y rendront en voiture, (pas très écologique et chronophage) d'autres seront dissuadés de prendre le tramway puisque ils devront quoiqu'il en soit s'y rendre en voiture.</p> <p>Pour les plus jeunes ce n'est pas rassurant de les imaginer se rendre à pied jusqu'au rond-point de girac.</p>

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 384 <i>Auteur : Régis Hocdé</i>	2/ nous nous joignons complètement à l'observation N°61 demandant à rendre public et préciser la partie Nord du tracé de la L5, en particulier le dernier tronçon "Girac - Clapiers" qui apparait clairement dans la présente enquête. Une carte détaillée permettrait de localiser précisément le projet de tracé, avec les emprises, les parkings (d'Agropolis, de Girac) et les éventuels nouveaux ouvrages d'art. Un terminus permettant d'accéder à pied au village de Clapiers ferait sens au niveau de la médiathèque, en prenant les dispositions pour renvoyer l'ensemble du stationnement de véhicules au niveau du précédent arrêt (Girac).
Rd 401 <i>Auteur : Julie G.</i>	-> les réflexions locales autour de la réorganisation des sens de circulation à l'intérieur de certaines copropriétés ayant des servitudes de passage entre elles et dont la fluidité des trafics au sein même des parkings "privés" pourra être impactée
Rd 410 <i>Auteur : Cyril Boesch</i>	Aurait-on pu - par soucis d'économie en ces temps de crise économique, sanitaire et budgétaire - utiliser une partie de la ligne 2 existante pour rejoindre la rue des Chasseurs ? -> Soit en partant de la station Mas Drevon via la rue Guillaume Janvier et la rue des Chasseurs. -> Soit en partant d'une station Nouveau Saint Roch Blanquiers au niveau de la rue des Blanquiers via le Boulevard Berthelot pour rejoindre la place du 8 mai 45.
Rd 414 <i>Auteur : laura naudin</i>	Il serait sans doute plus profitable pour la mise en valeur de la cité Gély et le confort des habitants, de rénover les bâtiments, plutôt que d'utiliser le nom pour de la communication.. ou bien installez réellement l'arrêt de tram devant.
Rd 421 <i>Auteur : Dominique Brunet</i>	2. Quid de la mise à jour du nouveau tracé de la ligne 5 ? Le tronçon des Bouisses étant à présent obsolète
Op 4 <i>Visiteur : Claude MANCUSO</i>	L'intéressé a adressé un courrier au nouveau président de la Métropole resté sans réponse visant à proposer un nouveau tracé du tramway pour rejoindre Lavérune : Au carrefour de la rue de Bugarel avec l'avenue du XV de France, prendre la rue du Mas de Jaume, traverser le Rieucoulon, puis le chemin du Bugarel jusqu'au Chai du Terral, se diriger vers le terrain de rugby de Saint-Jean de Védas, traverser la Mosson, puis rejoindre et arriver sur l'espace agricole de 35 ha contigu au parc du château de Lavérune.
Re 3 <i>Auteur : Michel BENADDI</i>	À étudier les carrefours : 1) Sortie du centre commercial rue des Bouisses. À ce jour, enrobé refait avec signalisation au sol, mais les bornes J4 n'ont pas été remises ...les automobiles coupent cette ligne blanche .. 2) Sortie rue du Mas de Lurette sur rue des Bouisses <ul style="list-style-type: none"> • Actuellement il y a un stop mais le temps de sortie est de plus en plus important • Demande de feux au rond-point Pendant travaux, comment faire pour cette circulation (centre commercial et rue Mas de Lurette)

N° Contribution - Auteur	Observation
Op 3 Visiteuse : Mme RUMEAU	Il est indispensable que la ligne 5 arrive au village de Lavérune, et pourquoi pas au-delà, jusqu'à Pignan ? Il faut remplacer le bus n° 38 qui est constamment pris dans les embouteillages.
Op 7 Visiteur : Guy BOUISSONNIE	Il indique qu'à l'origine, à l'ouest de rond-point Paul Fajon, la voie unique du tramway était positionnée au sud de la route de Lavérune. Or dans le dossier, elle a été déplacée au nord et comporterait deux voies. Il souhaite connaître les raisons de ce changement. Toujours sur la portion entre le rond-point Paul Fajon et celui de Gèneveaux, il souhaite connaître le devenir des parkings de l'immeuble qui vient d'être construit entre les chemins de La Belle et de la Coustaude.
Op 15 Visiteurs : Hubert BARKATE Georges MICHALOUD	En tant que membres de l'association ARFA Parc Montcalm, les intéressés ont remis un document indiquant : Le parc Montcalm est écologiquement un espace enclavé qui doit avoir une superficie et une végétation adéquate pour le maintien de sa biodiversité. Les inventaires joints de la LPO Hérault pour les oiseaux et des Écologistes de l'Euzière pour les chauves-souris présentent une diversité intéressante dont la situation se dégrade. En raison de deux facteurs (non exclusifs) : la pollution et la coupe de la végétation autour du parc. Ils souhaitent que la Ville de Montpellier achète une zone en vente, disponible entre le parc Montcalm et l'avenue de Toulouse, pour la végétaliser et ouvrir ainsi le parc sur l'avenue de Toulouse, voie d'entrée principale au sud de Montpellier. De plus, ils pensent que la mise en compatibilité du PLU, avec le tracé de la ligne 5 est nécessaire pour ne pas voir de constructions sur la rue des Chasseurs, à la place des anciennes villas de la rue et dans le parc Montcalm et aussi en renonçant à la construction de la chaufferie Biomasse.
Op 16 Date : 27 janvier 2021 – 15 :05 Visiteur : M. CANDELIER	L'intéressé envisage un achat, avenue Lepic, il souhaitait connaître avec précision la position des voies avant de conclure son achat.

- I.2. Observations hors sujet

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 3 Auteur : Oscar FEDRIGO	il serait intéressant de profiter de ces aménagements pour UNIFORMISER et ORGANISER la collecte des déchets. En particulier trouver une solution pour que la voirie reste propre en toutes circonstances Étudier sur ce parcours les modalités de stockage des containers (enceintes couvertes etc...) que les copropriétés riveraines auraient en charge de mettre en œuvre. Peut-être prévoir un passage systématique après la collecte des containers, des déchets restant présents après cette collecte. Voir également le contrôle de certaines personnes qui fouillent les poubelles et laissent les déchets au sol. Voilà un sujet de réflexion, qui pourrait mettre à profit ces travaux de la ligne 5, pour se mettre en place.

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 5 <i>Auteur : anonyme</i>	Pour rappel, la majorité de ces habitations sont en zone non constructible et n'ont pas le raccordement tout à l'égout. Un geste a-t-il enfin été fait au profit de ces propriétaires qui ont été malmenés par les maires successifs avec des promesses de réhabilitation jamais tenues ... ?

- I.3. Autres

N° Contribution - Auteur	Observation
Rd 20 <i>Auteur : Marisol Escobar</i>	Sans commentaire (A simplement coché la case « favorable)
Rd 185 <i>Auteur : Jérémy Bertiaux</i>	Rappelons enfin que beaucoup de promoteurs immobiliers ont eu, entre autres arguments de vente, cette fameuse ligne 5, dont il serait dommage que le tracé soit modifié à cause de cette nouvelle mandature
Rd 194 <i>Auteur : Arielle LOPEZ</i>	Je pense qu'il serait préférable aux services de la TAM de se mobiliser une ou deux demi-journées sur le terrain afin de constater les réelles attentes des habitants et commerçants du quartier.
Rd 380 <i>Auteur : Ingrid Couvelard bapte</i>	Nous avons actuellement pour chaque maison 2 poubelles : un bac gris et un bac jaune soit 36 de chaque, que chaque propriétaire ou locataire doit sortir par ses propres soins, sur le trottoir au niveau de l'entrée de la résidence, et récupérer. ☒ Si le trottoir vient à disparaître, la solution pour palier à cela pourrait être de mettre en place des containers enterrés sur le trottoir.
Rd 369 <i>Auteur : Christine Bertrand</i>	Il serait souhaitable que les services de la TAM puissent venir sur place pour prendre en compte les problématiques et les attentes des usagers et des commerçants.

3. OBSERVATIONS LIÉES À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MONTPELLIER

Il n'y a pas eu d'observation concernant le dossier mise en compatibilité du plan d'urbanisme de Montpellier.

Les contributeurs qui sont intervenus au § « j. Le foncier », étaient plus préoccupés par les conditions d'indemnisation et de prise en charge des travaux de libération d'emprises et de rétablissement de leur clôture et de leurs accès, que de l'emplacement réservé qui touchait leur propriété.

Lors de l'entretien téléphonique (Ot 11), M. et Mme Cornelly ont trouvé que l'emplacement réservé sur leur propriété était important sans toutefois le remettre en cause.

Ils s'interrogeaient sur la reconstruction de leur mur de soutènement qui soutient la route, du mur de clôture maçonné qui le surmonte et sur la perte de la végétation de qualité qui borde leur terrain.

Ils ont déposé une contribution étoffée sur le registre dématérialisé (Rd 223) qui n'évoque pas de l'emplacement réservé.

Je considère donc qu'il n'y a pas eu d'observation concernant le dossier de mise en compatibilité du PLU de Montpellier.

Je prends acte de l'absence d'observation sur le dossier de mise en compatibilité du PLU de Montpellier.

Dressé le 23 avril 2021

Bernard Comas

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Bernard Comas', with a long horizontal stroke extending to the right.

Commissaire enquêteur