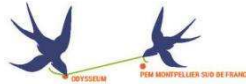


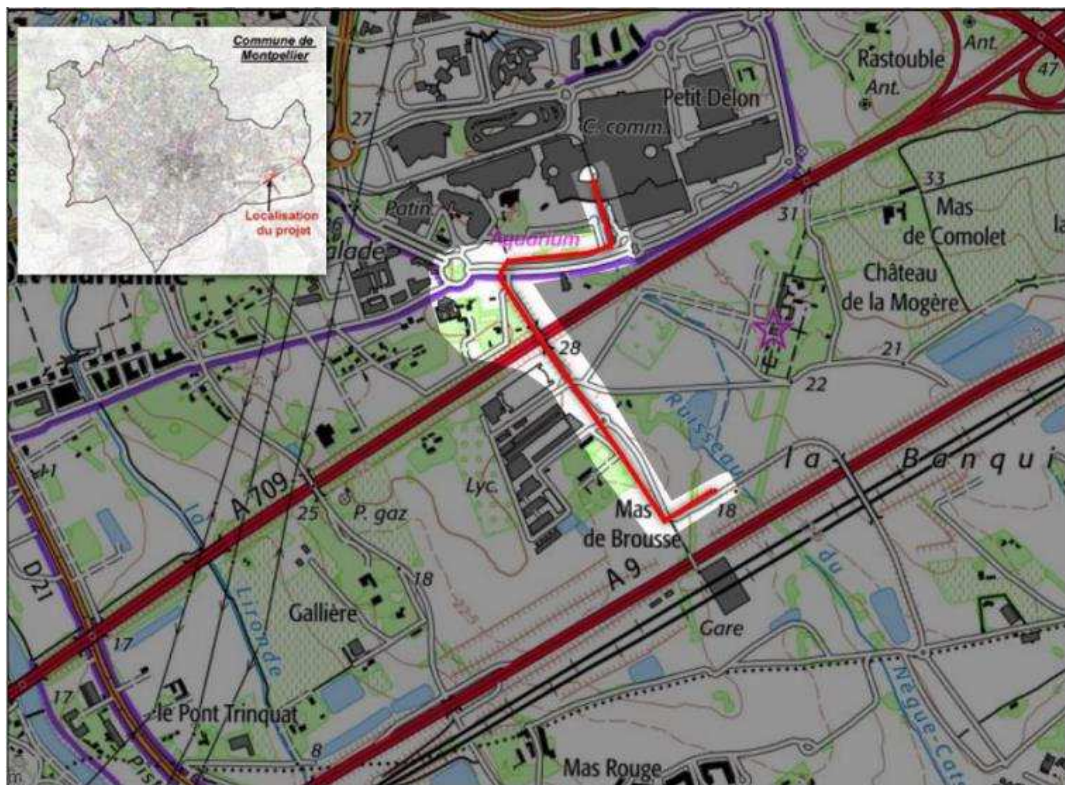
MONTPELLIER 3M

extension de la ligne 1 du tramway de Montpellier
vers la gare Sud de France.

ENQUÊTE PUBLIQUE PREALABE A LA DUP
EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE
des DOCUMENTS d'URBANISME de MONTPELLIER



(Enquête publique du 21mars au 22 avril 2022)



RAPPORT - CONCLUSIONS - AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Christophe Metais,
commissaire enquêteur

SOMMAIRE

TOME 1 - LE RAPPORT -les CONCLUSIONS- L'AVIS du CE

Glossaire: sigles et abréviations page 5

1) LE RAPPORT

A -GENERALITES CONCERNANT L'ENQUETE

Chapitre 1 - préambule	page 10
Chapitre 2 - qu'est ce que TAM ?	page 11
Chapitre 3- l'élaboration du projet: historique, grandes lignes, ambitions et procédure	page 11
Chapitre 4- description du projet de prolongation de la ligne 1 du tramway de Montpellier	page 15
Chapitre 5 - "3M" (Montpellier Méditerranée Métropole) et la ville de Montpellier	page 18
Chapitre 6- les principales caractéristiques environnementales du territoire de 3M et de la ville de Montpellier	page 21
Chapitre 7- objet de l'enquête publique	page 29
Chapitre 8- l'aspect réglementaire: cadre juridique de l'enquête	page 29
Chapitre 9 - la composition du dossier	page 33
Chapitre 10 - le bilan de la concertation	page 34
Chapitre 11 - l'avis de l'Autorité environnementale.	page 37

B -ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Chapitre 12 - désignation du commissaire enquêteur	page 39
Chapitre 13 - organisation de l'enquête publique: prescriptions et modalités de l'enquête	page 39
Chapitre 14 - publicité de l'enquête	page 41
Chapitre 15 - Information du public	page 42
Chapitre 16 - permanences du commissaire enquêteur	page 43
Chapitre 17- climat de l'enquête	page 44
Chapitre 18 - compte rendu du rendez vous avec le maire de Montpellier	page 44
Chapitre 19- clôture de l'enquête et opérations post cloture	page 45
Chapitre 20 - relation comptable et recensement des observations	page 45

C -ANALYSE DES AVIS RECUELLIS et des CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

Chapitre 21 - la concertation préalable	page 49
Chapitre 22 - le résultat de l'enquête environnementale, analyse de l'avis de l'Autorité environnementale	page 49
Chapitre 23 - analyse de l'objet de l'enquête publique	page 62
Chapitre 24 - examen de l'avis des PPA consultées/le PV de concertation	page 63
Chapitre 25 - analyse de la participation et des observations du public	page 63
Chapitre 26 - synthèse des observations formulées	page 65
Chapitre 27 - questions posées par le CE à TAM	page 65
Chapitre 28 - le mémoire en réponse de TAM	page 66
Chapitre 29 - analyse du mémoire en réponse de TAM/Métropole	page 77

2) LES CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Chapitre 30- conclusions tirées de l'ensemble des éléments du rapport

page 78

- 30.1- la ville de Montpellier dans la Métropole Montpellier Méditerranée
- 30.2- la nature et des caractéristiques du projet d'extension de la ligne 1 du tramway de Montpellier
- 30.3- l'objet de l'enquête publique et son cadre juridique,
- 30.4- la composition du dossier,
- 30.5- l'organisation et le déroulement de l'enquête publique et en particulier l'information du public, bilan
- 30.6- analyse du mémoire en réponse de la Métropole : forme et fond en général
- 30.7- résumé des avis des PPA/la concertation
- 30.8- une synthèse de l'analyse des grands thèmes extraits des avis des PPA, des 258 observations recueillies au cours de l'enquête publique et du mémoire en réponse de TAM aux questions posées par le CE
- 30.9- le volet environnement
- 30.10- le volet urbanisme
- 30.11- le volet expropriation
- 30.12- les points positifs et les inconvénients du projet

Chapitre 31

3) CONCLUSIONS et AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Chapitre 31.1- conclusion et avis motivé du CE sur l'utilité du projet d'extension

page 84

Chapitre 31.2- conclusion et avis motivé sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

page 89

TOME 2 - LES ANNEXES AU RAPPORT

annexe 1 demande de désignation d'un CE au TA

annexe 2 désignation du CE par le TA : Décision n° E21000142/34 en date du 23 décembre 2022 du magistrat délégué par le Président du tribunal administratif.

annexe 3 arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête AP n-2022-I-107 OEP Extension L1 (3)

annexe 4 Avis d'enquête extension L1

annexe 5 modèle d'affiche d'avis d'EP et IMG_4135

annexe 5.0 panneaux d'avis d'EP /attachments_13_03_2022

annexe 5.1 Ext-L1_ajout emplacement panneau réglementaire 04-03-22 (1)

annexe 5.2 affichage panneau d'avis d'EP supplémentaire sur le prvis d el'Hôtel de ville
IMG_4152

annexe 5.3 Certificat d'affichage avis d' Enquête publique

annexe 6 TAM_VISUEL_ENQUETE_PUBLIQUE_LIGNE_1_A4_STATIONS (1)

annexe 7 affichage de l'avis sur panneau numérique et Kakémono en mairie attachments_13_03_2022

annexe 8 parution presse La Gazette du jeudi 3 mars 2022

annexe 9 parution presse Midi Libre jeudi 3 mars 2022

annexe 10 parution presse La Gazette du jeudi 24 mars 2022 001 001

annexe 11 parution presse Midi Libre jeudi 24 mars 2022 001

annexe 12 les 258 observations en Word

Annexe 13 : Procès-verbal de clôture d'enquête et de synthèse des observations.

Annexe 13.2 questions posées à TAM

Annexe 14 : Mémoire en réponse de TAM/3M aux observations du public et aux questions posées par le commissaire enquêteur.

GLOSSAIRE

SIGLES et ABREVIATIONS

parfois utilisés dans le texte ou dans le dossier soumis à enquête publique ou dans le mémoire en réponse de la METROPOLE/TAM

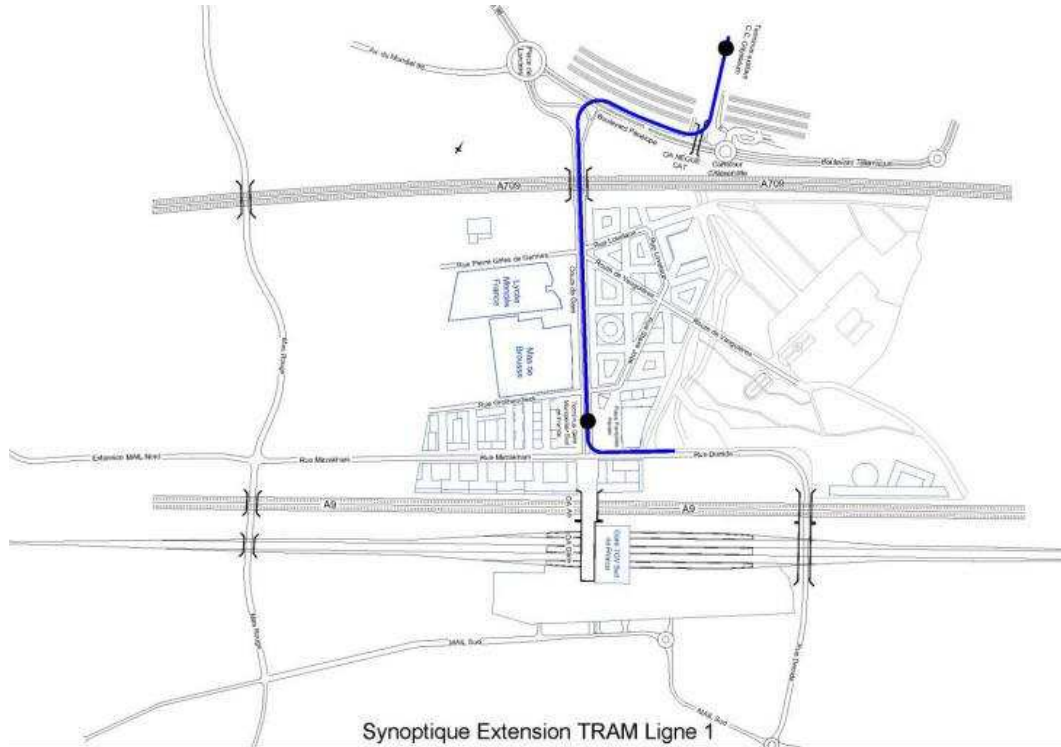
AASQA : Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l’Air
ABF : Architecte des Bâtiments de France
ADEME : Agence de l’environnement et de la maîtrise de l’énergie
ADES : Accès aux Données sur les Eaux Souterraines
AE ou Ae: Autorité environnementale
AEP : Alimentation en Eau Potable
ANPCEN : Association Nationale pour la Protection du Ciel et de l’Environnement Nocturnes AOC : Appellation d’Origine Contrôlée
AOP : Appellation d’Origine Protégée
AOT : Autorité Organisatrice de Transports
ARS : Agence Régionale de la Santé
ASF: Autoroutes Sud de la France
ASL : Association Syndicale Libre
AASQA: Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l’Air (AIR LR= Air Languedoc-Roussillon)
AVP : Avant projet
AVAP : Aire de Valorisation de l’Architecture et du Patrimoine
BASIAS : Base de données des anciens sites industriels et activités de service
BASOL: Base de données sur les sites et sols pollués
BRGM : Bureau de Recherches Géologiques et Minières
BSS : Base de données du Sous-Sol
CLE : Commission Locale de l’Eau
CCTP : Cahier des Clauses Techniques Particulières
CSPS : Coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé
CSTB : Centre Scientifique et Technique du Bâtiment
CEREMA : Centre d’études et d’Expertise sur les Risques, l’Environnement, la Mobilité et l’Aménagement
CGDD : Commissariat Général au Développement Durable
CGEDD : Conseil Général de l’Environnement et du Développement Durable
CNFPT : Centre National de la Fonction Publique Territoriale
CNM : Contournement Nîmes Montpellier
CREAT : Centre de Recherches Économiques et d’Actions Techniques
DBO5 : Demande Biologique en Oxygène à 5 jours
DCE : Directive Cadre sur l’Eau
DCO : Demande Chimique en Oxygène
DD : déchets dangereux
DDTM : Direction Départementale du Territoire et de la Mer
DFCI : Défense de la Forêt Contre les Incendies
DI : déchets inertes
DIB : Déchet Industriel Banal
DND : déchets non dangereux
DOG : Document d’orientation Générales
DREAL : Direction Régionale de l’Environnement, de l’Aménagement et du Logement DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles
DTA : Directive territoriale d’aménagement
DUP : Déclaration d’Utilité Publique
EBC : espaces boisés classés
Emoy : Éclairage moyen
ENS : Espace Naturel Sensible

EPA : Établissement Public d'Aménagement
 ERC : Eviter, Réduire, Compenser
 FDAAPPMA : Fédération Départementale des Associations Agréées de Pêche et de Protection du Milieu Aquatique
 GEMAPI : GEstion des Milieux Aquatiques et la Prévention des Inondations
 GES : Gaz à Effet de Serre (*Gain sur les émissions de CO2*)
 GDF : Gaz de France
 GLO : "bordure GLO": Gabarit Limite Obstacle
 GRT Gaz : Gestionnaire du Réseau de Transport de Gaz
 HAP : Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques
 HPM : Heure de Pointe du Matin
 HPS : Heure de Pointe du Soir
 ICPE : Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
 IGN : Institut Géographique National
 IGP : Indication Géographique Protégée
 INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques
 IOTA : Installations, Ouvrages, Travaux, Activités
 IPP : Indice d'exposition de la Population à la Pollution
 ITT: (armoire) Interrupteur d'isolement télécommandé
 LAC : Ligne aérienne de contact
 Md'O: Maître d' Ouvrage, voir aussi MOA
 MEDDM: Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de la Mer-2010, *devenu MTE : ministère de la transition écologique. (le ministère reste chargé des questions environnementales et de l'énergie, du développement durable mais aussi des transports).*
 MeR: Mémoire en Réponse
 MES : Matières En Suspension
 MISE : Mission Inter Services de l'Eau
 MOA : Maître d'Ouvrage
 NGF : Nivellement Général de la France
 N2000 : Natura2000
 OA : Ouvrage d'Art
 OC'VIA= société de projet titulaire du partenariat public-privé signé avec SNCF Réseau pour la réalisation du Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM)
 OH : Ouvrage Hydraulique
 ONEMA : Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques
 OIN : Opération d'Intérêt National
 ONF : Office National des Forêts
 ORRM : Observatoire Régional des Risques Majeurs
 PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable
 PAE : Plan d'Assurance Environnement
 PAPI : Programmes d'Actions pour la Prévention des Inondations
 PCET : Plan Climat Energie Territorial
 PDU : Plan de déplacement Urbain
 PEB: Plan d'Exposition au Bruit
 PGC : Plan Général de Coordination
 PL : Poids Lourds
 PLH programme Local de l'Habitat
 PLU : Plan Local d'Urbanisme
 PLUi : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
 PMR : Personnes à Mobilité Réduite
 PPA: Personnes publiques associées
 PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère
 PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
 PRE : Plan de Respect de l'Environnement
 PPR : Plan de Prévention des Risques
 PPRI : Plan de Prévention des Risques Inondations

PPRIF: Plan de Prévention des Risques Incendies de Forêts
PPRT : Plan de Prévention des Risques technologiques
PR : Point Repère
PRE : Plan de Respect de l'Environnement
PPSPS : Plan de Prévention Sécurité et Protection de la Santé
RGA : Recensement Général Agricole
RD : Route Départementale
RTE : Réseau de Transport d'Électricité
SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SAU : Surface Agricole Utile SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SCHAE : Schéma de Cohérence Hydraulique et d'Aménagement d'Ensemble
SCOT : Schéma de cohérence territoriale
SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAP : Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine
SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours
SDVP : Schéma Départemental de Vocation Piscicole et halieutique
SETRA : Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements
SGAE : Secrétariat Général des Affaires Européennes
SIC : Site d'Importance Communautaire
SF : Signalisation ferroviaire
SLT : Signalisation lumineuse trafic
SOGED : Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets
SOPRE : Schéma Organisationnel du Plan de Respect Environnement
SPC : Service de Prévision
SPS : Sécurité, Protection et Surveillance
SRA : Service Régional de l'Archéologie
SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie
SRCE : Schéma Régional de Cohérence Écologique
TA : Tribunal Administratif
TAM : Transports de l'Agglomération de Montpellier
TMD : Transport de Marchandises Dangereuses
TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel
TRI : Taux de Rentabilité Interne
TRI : Territoire à Risque important d'Inondation
UVP : Unité de Véhicule Particulier
VAN-SE : Valeur Actualisée Nette
VL : Véhicules Légers
ZAC : Zone d'activités commerciales
ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique
ZPS : Zone de Protection Spéciale
ZSC : Zone Spéciale de Conservation

TOME 1=

1) le rapport du commissaire enquêteur





1) le rapport

A- Généralités concernant l'enquête:

Chapitre 1 - Préambule :

Le présent dossier a pour objet de présenter le rapport, les conclusions et l'avis du commissaire enquêteur (le "C-E" dans la suite du texte), sur l'enquête publique unique préalable (*à la DUP-déclaration d'utilité publique- emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Montpellier*) d'extension de la ligne 1 du tramway de Montpellier depuis son terminus actuel d'Odysseum jusqu'à la nouvelle gare de Montpellier-Sud de France. Cette enquête a été conduite, conformément à la décision n° E21000142/34 en date du 23 décembre 2021 de Monsieur le Magistrat délégué par la Monsieur le Président du Tribunal Administratif (TA dans la suite du texte) de Montpellier.

Cette décision faisait suite à la demande formulée auprès de Monsieur le Président du tribunal administratif de Montpellier par Monsieur le Secrétaire général de la préfecture de l'Hérault (courrier du 21 décembre 2021).

Le commissaire enquêteur (C-E) est Monsieur Christophe METAIS, Général de corps d'armée de la gendarmerie nationale, en retraite.

Conformément à l'article R 123-4 du code de l'environnement, le CE a adressé à Monsieur le Président du TA sa déclaration sur l'honneur attestant qu'il n'a pas d'intérêt personnel relatif au projet objet de l'enquête publique.

Ce projet d'extension de la ligne 1 du tramway a été mis en forme, après études et concertation préalable, avec le concours de nombreux bureaux d'études prestataires, sous le contrôle et la responsabilité de 3M, en l'occurrence le directeur de la TAM (Transports de l'Agglomération de Montpellier), maître d'ouvrage délégué du projet.

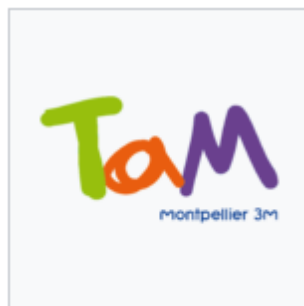
Il s'agit d'un projet susceptible d'affecter l'environnement et qui nécessite d'une part des acquisitions foncières (par procédure d'expropriation si besoin) et d'autre part la mise en compatibilité du PLU de la commune de Montpellier. Cela aurait du conduire à diligenter 3 enquêtes différentes (environnement, urbanisme, expropriation). Il est toutefois soumis à enquête publique unique en vertu des dispositions de l'article L.123-6 du Code de l'environnement qui stipule que lorsque la réalisation du projet est soumis à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins au titre de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, il peut être procédé à une enquête unique régie par le titre II du chapitre III du même code.

L'enquête publique unique préalable, prescrite par arrêté préfectoral N° 2022-I-107 en date du 10 février 2022, a ainsi été diligentée dans les formes prévues par les articles R.123-7 à R.123-23 de ce même Code de l'environnement, articles relatifs à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

Le présent dossier d'enquête publique unique préalable préalable à la DUP emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Montpellier conduit donc à l'établissement :

- d'un rapport présentant le dossier, son contexte, l'organisation et le déroulement de l'enquête publique ainsi que l'analyse des observations recueillies ;
- de conclusions, d'un avis avec des recommandations et une réserve que le C-E croit devoir émettre à l'égard du projet.
- d'un troisième volet regroupant des annexes, dont notamment le procès-verbal de clôture d'enquête, les 258 observations du public et leur synthèse, le mémoire en réponse de 3M -TAM, maître d'ouvrage délégué- aux avis émis par l'Ae, aux observations du public et aux questions posées par le C-E.

Chapitre 2- Qu'est ce que TAM ?



Logo des Transports
l'agglomération de
Montpellier depuis le
1^{er} janvier 2015

Par délégation de service public, Montpellier Méditerranée Métropole, Autorité Organisatrice de la Mobilité, a confié la gestion et l'exécution du service de transport public de voyageurs sur le périmètre des Transports en Commun de la métropole de Montpellier à TaM - Transports de l'agglomération de Montpellier.

Les **Transports** de l'agglomération de Montpellier (**TAM** Montpellier 3M ; parfois simplifié en TAM voire TaM) sont le nom commercial de la société anonyme d'économie mixte Transports de l'agglomération de Montpellier chargée par délégation de service public des transports en commun, de la location de vélos de courte durée, du stationnement sur la voie publique et de la gestion de certains parcs de stationnement de Montpellier et de sa métropole.

Le nom "TAM Montpellier 3M" est adopté le 1er janvier 2015 et remplace l'appellation commerciale TAM (auparavant SMTU). Cette société succède dans la gestion des transports en commun de Montpellier à trois entreprises :

la Compagnie des Tramways Électriques de Montpellier (1894-1949) ;

la Régie municipale des transports (1947-1968) ;

la Compagnie des transports montpelliérains (1968-1977)

Sa compétence, d'abord municipale, sur les transports en commun s'exerce sur les 31 communes membres de l'intercommunalité

Chapitre 3- L'élaboration du projet de TAM, maître d'ouvrage délégué de 3M: *Historique, grandes lignes, ambitions et procédure suivie :*

3.1) historique:

Par délibération n°11195 du 30 octobre **2012** le conseil communautaire a approuvé l'instauration d'un périmètre d'études relatif au projet d'extension de la ligne 1 à la gare TGV, défini par une bande de 100 mètres axée sur le tracé envisagé.

Le PDU (Plan de Déplacements Urbains), **approuvé le 19 juillet 2012, en cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale de 2006**, a réaffirmé son engagement en faveur d'une politique de déplacements ambitieuse, confortée notamment avec le développement volontariste du réseau de transport public à l'horizon 2020 en faisant de la **diminution de la dépendance automobile un objectif prioritaire**.

Pour le développement d'un réseau de transport public maillé et adapté à l'échelle de la Métropole montpelliéraine, le PDU **proposait de combiner l'échelle des transports publics urbains à celle des**

transports départementaux et des transports ferroviaires régionaux et nationaux. Le réseau armature de transport public prend notamment appui sur le réseau ferroviaire en structurant les lieux d'intermodalité actuels ou futurs. Dans cet objectif, il **s'articule étroitement avec la nouvelle gare de Montpellier Sud de France qui a vocation à constituer un pôle d'échange multimodal d'échelle métropolitaine desservi par les trains à grande vitesse, mais aussi par les trains régionaux, les cars interurbains et le tramway connecté à la gare Montpellier Saint-Roch.**

La volonté -affirmée par les acteurs du territoire- a été de définir et de mettre en œuvre avec le SCOT de 2006 révisé en 2019 un projet d'aménagement durable pour l'avenir du territoire du Montpellier Méditerranée Métropole à l'horizon 2040. Le projet général de 3M s'est voulu être, au-delà d'un simple document d'urbanisme réglementaire, l'occasion d'une réflexion conduisant à un projet politique qui permet d'orienter le développement de la Métropole:

3.2) grandes lignes du projet:

La création de la gare de Montpellier Sud de France en complément de la gare Montpellier Saint-Roch s'inscrit dans la réalisation du « Contournement Nîmes Montpellier » (CNM). Cette nouvelle ligne à grande vitesse met Montpellier à moins de 3 heures de Paris (+ liaison GV ultérieure avec l'Espagne-Barcelone). Elle permet non seulement de favoriser le développement des trains à grande vitesse, mais aussi d'augmenter l'offre de trains régionaux d'au moins 30 % en libérant des « sillons » sur la ligne classique.

Le fonctionnement des deux gares sera étroitement lié pour que les voyageurs transitent de l'une à l'autre le plus aisément et le plus rapidement possible.

Le tramway paraît ainsi être le mode de transport qui permet d'assurer les meilleures régularités, ponctualité et confort pour ce type de liaison en milieu urbain

Description générale du projet:

Les intentions d'aménagement se résument dans une démarche de développement et d'innovation durable notamment en terme de mobilité.

Sur le tronçon du boulevard Pénélope, le projet s'inscrit dans le respect des conditions existantes et préserve l'urbanisation future. Le tramway franchit ensuite l'autoroute A709 sur un ouvrage neuf. Sur le tronçon du Cours de la Gare, l'un des défis de l'extension de la ligne 1 et du quartier Cambacérès est d'être un **projet choral**, une **synergie de Maîtrises d'Ouvrage et de Maîtres d'Œuvre**.

Le Cours de la Gare devient un **Portail de la Méditerranée contemporaine**.

Le quartier Cambacérès peut être un manifeste de la ville du sud de demain en offrant une expérience de la ville du futur. Il offrira un **paysage urbain contemporain et intemporel**, grâce à l'interprétation de marqueurs paysagers **méridionaux** qui coexistent avec les **fonctionnalités les plus novatrices** : mobilité douce, système de transport confortable, nouveaux usages de l'espace public...

Le tracé du projet organise une dorsale végétalisée écologique, accompagnée de bosquets méditerranéens à la géométrie pure et dont les figures se propagent alentours aux espaces publics adjacents dont la ZAC, et jusqu'à la Gare de Montpellier Sud de France. La voie est végétalisée au maximum pour améliorer le ressenti et l'aspect dans cet environnement urbain dense. Les espaces verts d'accompagnement et les surlargeurs sont proposés avec la même composition que la plateforme et les pieds d'arbre plantés. La plateforme est "non arrosée", à croissance lente, avec des végétaux solides dont l'aspect varie avec les saisons, simplement arrosée naturellement selon les conditions climatiques

En complément, des mobilier-emblèmes, des mobiliers de voirie et des mobiliers techniques guideront, protégeront, et accueilleront des usages innovants liés à la mobilité : signalétique, travail nomade, recharge de matériel, mobilité douce, repos, confort, hygiène, propreté, éclairage, etc. Son expression tournée vers l'avenir interprétera les ressources contextuelles et mettra à l'honneur les qualités locales : la course du soleil, la force du vent, le rythme des pluies...

Le projet lumière contribuera à forger une image positive de l'emprise du tramway en offrant des ambiances lumières spécifiques pour les espaces publics, en promouvant une écologie nocturne de la lumière avec choix du matériel et des sources (des typologies et des séquences d'éclairage correspondant aux configurations rencontrées au long du projet),

Les aménagements s'intégreront dans une identité dictée par les nouveaux espaces publics.

La palette des revêtements comprise dans le cadre de l'opération tramway comportera :

la plateforme végétalisée et ses éventuelles surlargeurs plantées, la plateforme accessible sur les espaces piétons du Cours de la Gare, la plateforme dans les zones techniques sans plantations (si nécessaire), les traversées piétonnes et cycles, les voies de circulation, les franchissements de plateforme par les véhicules, les quais de station, les espaces verts d'accompagnement, les cheminements cycles et piétons le long du tramway, les raccords aux aménagements avoisinants.

Les pistes cyclables:

La réduction de l'usage de l'automobile est un des objectifs de ce développement urbain. Le nouveau quartier prévoit un partage de la rue et la création de liaisons cycles inter quartiers et intercommunales. implantations des Vélomagg

3.3) ambitions de la collectivité:

Les principaux objectifs de l'opération d'extension de la ligne 1 du tramway sont de:

- poursuivre la construction d'un réseau maillé performant de transports publics afin de diminuer la dépendance automobile:
- s'intégrer dans une stratégie urbaine globale:
- assurer des dessertes de qualité des grands équipements, des établissements d'enseignement et des pôles d'emploi:
- permettre de relier efficacement les deux gares entre elles :
- s'intégrer au nouveau quartier Cambacérès:

3.4) La procédure suivie:

La délibération n°11195 du 30 octobre 2012 du conseil communautaire a approuvé l'instauration d'un périmètre d'études relatif au projet d'extension de la ligne 1 à la gare TGV, défini par une bande de 100 mètres axée sur le tracé envisagé.

Le PDU (Plan de Déplacements Urbains), approuvé le 19 juillet 2012, en cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale de 2006, a réaffirmé son engagement en faveur d'une politique de déplacements ambitieuse, confortée notamment avec le développement volontariste du réseau de transport public à l'horizon 2020 en faisant de la diminution de la dépendance automobile un objectif prioritaire.

Une 1ère phase de concertation sur l'extension de la ligne 1 de tramway depuis Odysseum jusqu'à la gare nouvelle de "Montpellier-Sud de France" a eu lieu du 3 mai au 15 juillet 2013: 3.4.1) dispositif

d'information du public:

- exposition Nature urbaine
- plaquette d'information
- film de présentation
- relations presse
- campagne d'affichage urbain
- présence sur le site de la Communauté d'Agglomération
- mise à disposition de dossiers présentant le projet et exposition de panneaux d'information

3.4.2) dispositif de participation du public:

- par invitations presse
- par invitations à chaque grand rendez vous, notamment invitations aux Chambres (agriculture, métiers, commerce et industrie) et au Conseil de Développement
- une réunion publique de présentation du projet au Corum le mardi 21 mai 2013 pendant 2h30

3.4.3) Bilan de la 1ère phase de concertation:

La concertation a permis de préciser les parties d'aménagement et d'exploitation de l'extension de la ligne 1 et de présenter l'évolution du tracé.

3.5 Puis, à la suite:

- par une délibération du 21 février 2019, valant déclaration d'intention au titre de l'article L.121-18 II du Code de l'environnement, le Conseil de Montpellier Méditerranée Métropole a sollicité le Préfet de l'Hérault afin qu'il conduise la procédure de Déclaration d'Utilité Publique du projet d'extension de la ligne 1 de tramway sur la commune de Montpellier et procède à la mise en compatibilité du PLU de la Ville de Montpellier.

-et par délibération n° M 2019-83 du 21 février 2019 le conseil de Métropole a approuvé le dossier d'enquête portant sur le projet d'extension de la ligne 1 du tramway de Montpellier vers la gare de Montpellier Sud de France avec mise en compatibilité du plan local de la ville de Montpellier et sollicite l'ouverture de l'enquête publique ;

Ensuite, par délibération n°V 2021-404 du 8 décembre 2021 le conseil municipal de la ville de Montpellier a donné un avis favorable, au titre de la charte de gouvernance du plan local d'urbanisme, quant aux dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan au regard du projet d'extension de la ligne 1 de tramway sur le territoire de Montpellier,

Enfin, le 30 novembre 2021 les membres du Conseil municipal de Montpellier réunis en séance ordinaire donnent un avis favorable, au titre de la Charte de gouvernance du Plan Local d'Urbanisme, quant aux dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan au regard du projet d'extension de la ligne 1 de tramway sur le territoire de Montpellier ; ils autorisent Monsieur le Maire, ou son représentant, à signer tout document relatif à cette affaire.

3.6 Le dossier d'EP a été élaboré par TAM, maître d'ouvrage délégué de 3M. La pandémie "COVID19" en a en partie retardé les échéances.

Ensuite, après consultation de l'Autorité Environnementale (Ae dans la suite du texte), des services de l'Etat, des PPA, d'un ensemble d'autres administrations, comités, commissions, services, organismes et associations, le projet est soumis à enquête publique.

A l'issue de l'enquête publique et de la remise du rapport du C-E, ce projet pourra éventuellement être modifié par TAM pour tenir compte des observations formulées, ou des recommandations, remarques, demandes ou réserves formulées, sous réserve qu'il ne soit pas porté atteinte à l'économie générale du document.

Il pourra alors être transmis à l'autorité préfectorale chargée de prendre un arrêté de DUP emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Montpellier.

3.7) Divers bureaux d'études ont assisté la TAM pour la réalisation des études et la mise en forme du document

- d'une part un juriste : DL avocats
- et d'autre part des prestataires spécialisés dans l'environnement :

-L' étude d'impact a été menée et pilotée par la société INGÉROP qui a réalisée elle-même les thèmes généraux, le pilotage et l'assemblage de l'étude (2018-2019), l'Hydraulique, les études socioéconomiques, les études air et santé, et celles relatives à la circulation et à l'étude acoustique (réalisée par la société ACOUSTB)

-La société BIOTOPE a traité -elle- le Volet Naturel de l'étude

-Une étude de programmation commerciale a été réalisée à l'échelle du quartier Cambacérès par le bureau BERENICE

-un schéma directeur VRD a été réalisé par SITETUDES

-Le projet d'aménagement des abords du château de la Mogère, issu de cette étude réalisée par le groupement KCAP/Ilex/Oasis

Enfin la majorité des documents a été écrit en régie par l'équipe projet de TAM de la Métropole.

Observation du C-E sur l'élaboration du projet et sur la procédure suivie:

L'extension de la ligne 1 du tramway depuis son terminus actuel d'Odyseum est devenue nécessaire après la création et la mise en fonctionnement de la nouvelle gare Montpellier -Sud de France.

Même si l'implantation de cette nouvelle gare a pu être un temps l'objet d'oppositions pour des raisons écologiques (*des gares excentrées étant jugées "inutiles et très coûteuses et en plus, elles détruisent des terres agricoles»,... « chaque m2 de terre compte », etc*), l'intérêt du projet est désormais indéniable à partir du moment où la nouvelle gare Montpellier-sud de France a été effectivement créée et fonctionne. La prolongation de la ligne grande vitesse venant de Paris et en direction de l'Espagne, de même que la nécessité de ne pas sacrifier l'"arrière pays" accroissent l'intérêt et l'utilité d'une liaison entre les 2 gares de Montpellier, mais pas que cela.

Il s'agit ainsi:

- certes non seulement d'abord de permettre de relier efficacement les deux gares entre elles,
- mais encore de poursuivre la construction d'un réseau maillé performant de transports publics dans la ville mais aussi au profit de la métropole, avec une diminution de la dépendance automobile,
- de plus d'assurer des dessertes de qualité des grands équipements, des établissements d'enseignement et des pôles d'emploi,
- en s'intégrant dans une stratégie urbaine globale,
- de surcroît et enfin en s'intégrant au nouveau quartier Cambacérés.

Chapitre 4- DESCRIPTION du PROJET

4.1) PRESENTATION GENERALE DU PROJET:

Le projet se situe sur le territoire de la commune de Montpellier, dans le département de l'Hérault.
Le maître d'ouvrage est Montpellier Méditerranée Métropole



avec TaM, (Transports de l'Agglomération de Montpellier)
comme maître d'ouvrage délégué.



Il s'agit de la réalisation de l'extension de la ligne 1 du tramway de Montpellier depuis son terminus actuel Odyseum jusqu'à la nouvelle gare "Montpellier Sud de France".



Toutefois ce projet doit faire l'objet d'une DUP emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Montpellier.

En l'occurrence il suppose une évolution certes mineure du PLU(i) (Plan Local d'Urbanisme)(intercommunal) de la Ville de Montpellier à deux niveaux :

- modification du plan de zonage avec la création d'un emplacement réservé correspondant aux emprises de l'extension de la ligne 1 du tramway ;
- déclassement de 516 m² de l'Espace Boisé Classé (EBC) du Mas des Brousses.

Les enjeux liés à ce projet sont multiples et engendrent de la sorte différentes procédures administratives soumises normalement chacune à enquête publique :

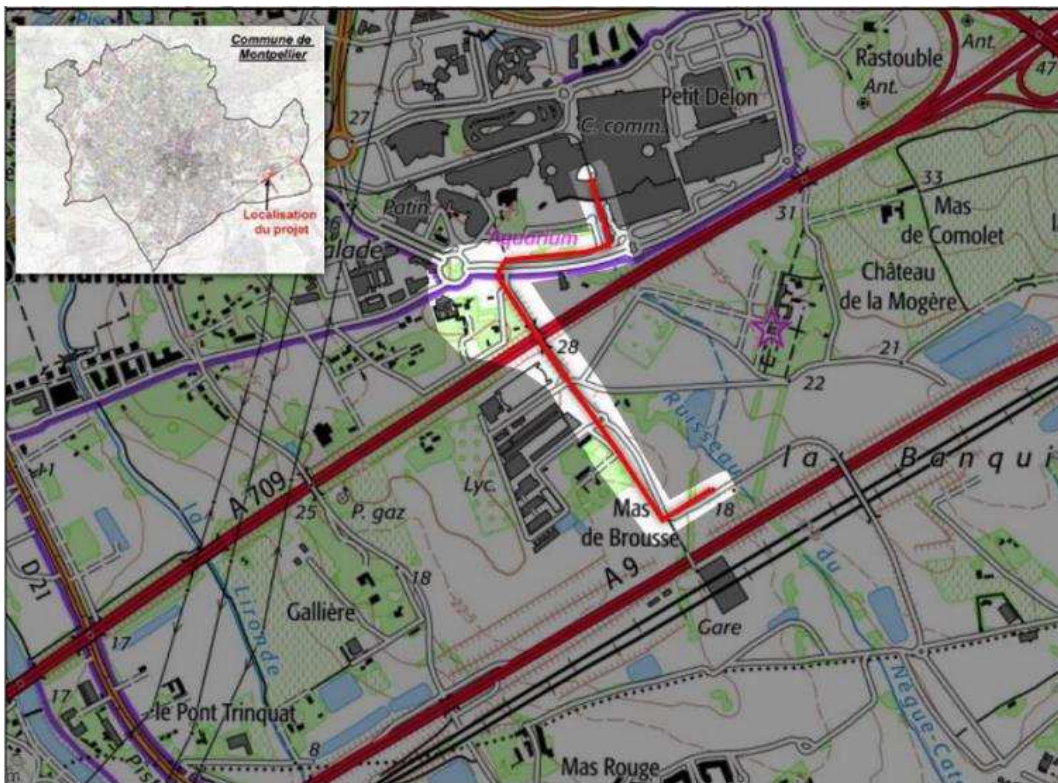
- au titre de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, s'agissant d'une opération ayant une incidence sur l'environnement ;
- au titre des articles L.1, L.110-1 et L.131-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières (par procédure d'expropriation si besoin). :
- au titre de l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme, le projet nécessitant la mise en compatibilité du PLU de la commune de Montpellier.

Néanmoins, conformément à l'article L.123-6 du code de l'environnement, lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins au titre de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, ce qui est le cas présent, il peut être procédé à une enquête unique régie par le titre II du chapitre III du même code.

4.2) SITUATION GEOGRAPHIQUE DU PROJET:

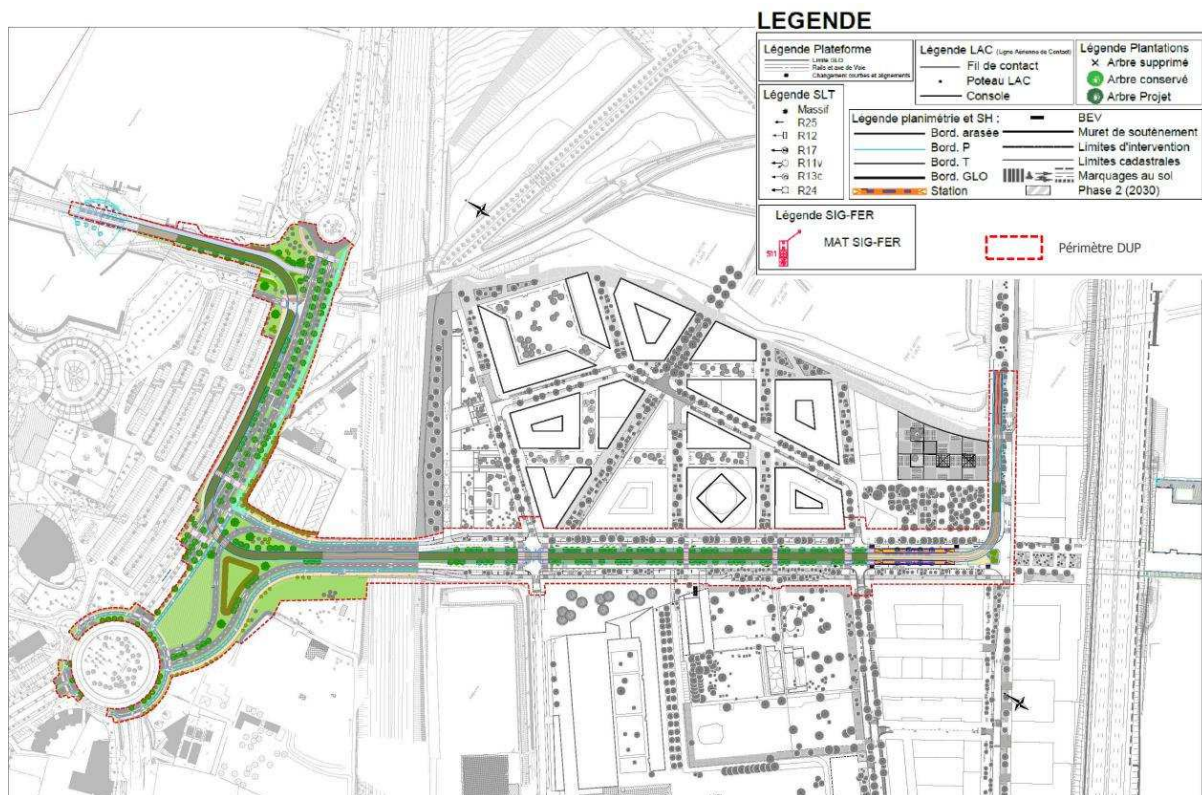
Les quartiers Odysseum et Cambacérés, dans lesquels se situe le prolongement de la ligne de tramway 1, sont localisés en entrée Est-Sud-Est de ville, à proximité de l'A709 et de l'A9

Le tramway s'insère au sud du parking Odysseum entre ce dernier et le boulevard Pénélope, intégrant le cheminement piéton et une piste cyclable au sud du boulevard. Après le passage du carrefour du boulevard Pénélope, dans lequel le tramway s'insère en courbe, le tramway franchit l'A709 sur un ouvrage neuf à l'est de l'ouvrage existant.



Dans la ZAC Cambacérès, la voie tramway s'insère en central et le tracé intercepte 3 carrefours avec les voies de circulation de cette future ZAC.

Ces voies longent la plateforme tramway jusqu'au futur Mail Nord, et rejoignent la route de Vauguières avant la gare de Montpellier Sud de France. Enfin, le tramway, après la station terminus, tournera vers la rue Jacques Derrida, avec des voies de stockage permettant le retournement des rames en « arrière-gare ». Sur ce parcours, une nouvelle station sera créée, sur la place Françoise Héritier, au pied de la montée vers le parvis de la Gare SNCF. Cette station sera donc le nouveau terminus de la ligne 1.



L'extension de la ligne 1 du tramway permettra de relier les secteurs indiqués ci-dessus, à d'autres sites stratégiques en termes de correspondances mais également en termes de rabattement, notamment vers la gare Saint Roch, le cœur de la Métropole, les zones commerciales, les hôpitaux et les universités.

4.3) JUSTIFICATIONS DU PROJET

Le projet d'extension de la ligne 1 du tramway sur Montpellier doit permettre de répondre à plusieurs objectifs :

- Poursuivre la construction d'un réseau maillé performant de transports publics afin de diminuer la dépendance automobile :

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Métropole a fixé un objectif prioritaire : diminuer la dépendance automobile. Pour ce faire, la priorité est notamment de définir un maillage constitué d'une ou plusieurs lignes structurantes et de définir les zones préférentielles de développement urbain en fonction de leur desserte par le réseau de tramway. L'extension de la ligne 1 engage ainsi une maîtrise importante des trafics automobiles en assurant une desserte directe et cadencée (toutes les 3'30") de la nouvelle gare TGV Montpellier Sud de France, en relation avec la gare Saint-Roch.

- S'intégrer dans une stratégie urbaine globale :

Le territoire montpellierain doit faire face au défi d'une attractivité et d'une croissance démographique exceptionnelle depuis plusieurs années. Cette pression démographique restera importante et les besoins qui en découlent en matière de services collectifs, d'accompagnement social et d'aménagement du territoire, sont donc particulièrement forts. En termes de développement, le projet du territoire de la Métropole prévoit d'organiser le développement urbain en cohérence avec les moyens de transports publics. L'armature de réseau de transports publics de Montpellier Méditerranée Métropole a en effet été conçue comme la colonne vertébrale du développement du territoire pour les dix années à venir.

- assurer des dessertes de qualité des grands équipements, des établissements d'enseignement et des pôles d'emploi:

L'extension de la ligne 1 de tramway relie la nouvelle gare de Montpellier Sud de France, ainsi que le nouveau quartier Cambacérès aux secteurs très dynamiques en termes d'emplois, de recherche, d'enseignement, de commerces et de santé actuellement desservis par la ligne 1 entre Odysseum, l'hyper-centre de Montpellier et le secteur Hôpitaux-Facultés. Avec le réseau maillé prévu à 5 lignes de tramway, 60% de la population et 64% des emplois de la Métropole desservis par le tramway bénéficieront d'un accès direct à la future gare de Montpellier Sud de France.

L'extension de la ligne 1 constitue ainsi un des projets structurants de la nouvelle gare de Montpellier Sud de France et du nouveau quartier, avec comme objectif d'offrir des conditions exceptionnelles d'accessibilité et de desserte en transports collectifs. Elle s'accompagne de la réalisation d'une liaison urbaine entre Odysseum et la nouvelle gare de Montpellier Sud de France comprenant l'aménagement d'itinéraires piétonniers et cyclables.

- permettre de relier efficacement les deux gares entre elles :

Nombre de voyageurs seront amenés à emprunter les deux gares, notamment dans leurs transferts entre trains régionaux et trains à grande vitesse. Il convient donc de leur assurer les meilleures conditions pour effectuer ce trajet. L'objectif est de concevoir un service de transport suffisamment rapide, régulier, ponctuel, confortable et sécurisé pour diminuer au maximum les effets de rupture de trajet des voyageurs transitant par les deux gares. L'atteinte de cet objectif doit permettre d'assurer le meilleur accès à la gare de Montpellier Sud de France en transport en commun.

- s'intégrer au nouveau quartier Cambacérès:

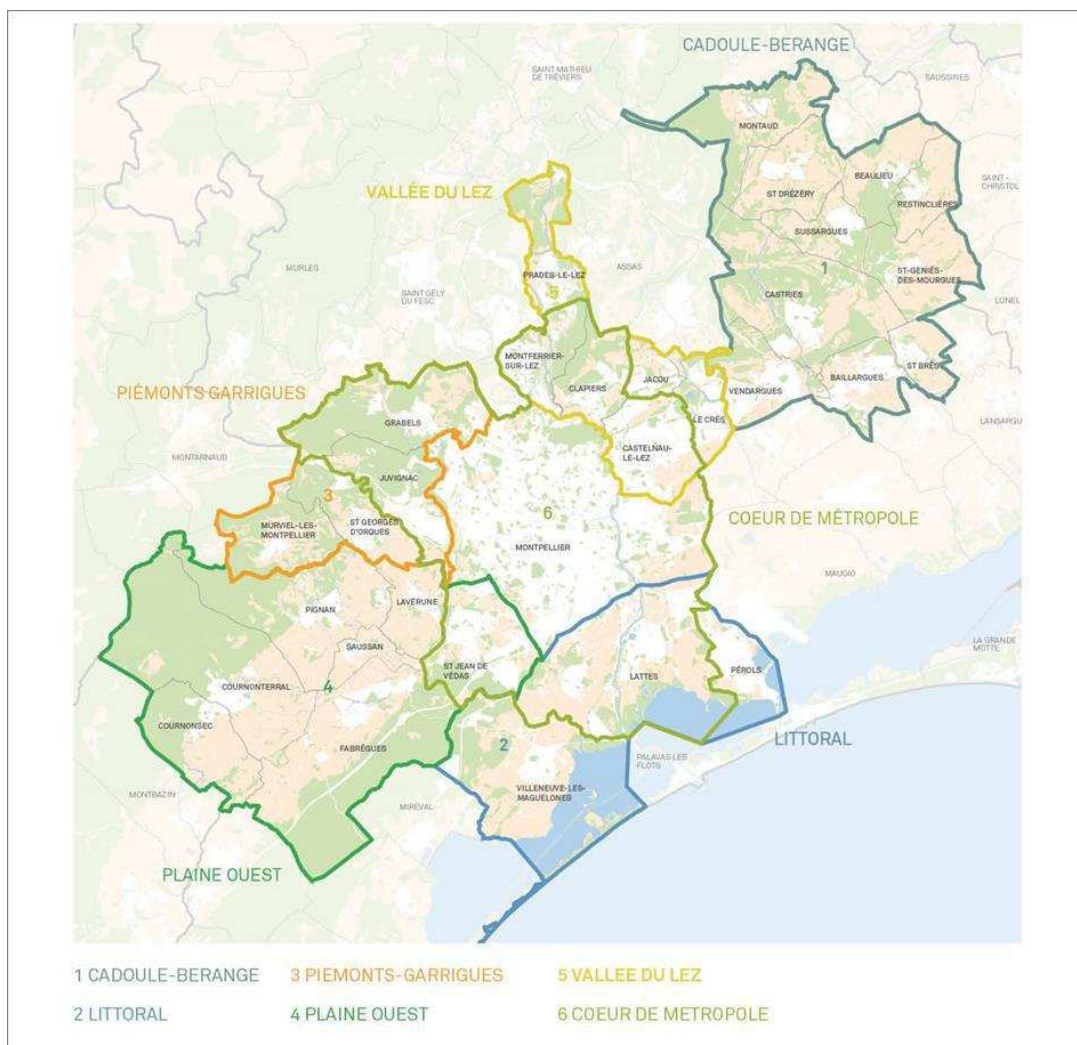
Par ailleurs, les aménagements de ce nouveau quartier et de la ligne de tramway doivent participer de la même unité et de la même cohérence urbaines, afin notamment que les espaces publics, les cheminements des piétons et des cycles soient traités en harmonie et en continuité les uns par rapport aux autres. Dans cet esprit, les aménagements liés au prolongement de la ligne de tramway doivent non seulement participer à la mise en relation des différentes composantes du nouveau quartier entre elles (la gare nouvelle, le Lycée, la Halle Nova, Montpellier Business School, le siège du crédit Agricole, le BIC, Ynos, les commerces, les parcs...), mais aussi entre ce quartier et les autres équipements de la ville, en assurant le franchissement de l'A709 en direction d'Odysseum, des quartiers de Port Marianne et, plus loin, du Centre-Ville et des autres quartiers de Montpellier.

Chapitre 5- Montpellier Méditerranée Métropole (3M): création, compétences, géographie, et la ville de Montpellier:

Dans le cadre de l'extension de la ligne 1 du tramway de Montpellier vers la gare de Montpellier-Sud de France, la Métropole "3M" (Montpellier Méditerranée Métropole) a sollicité le préfet de l'Hérault pour l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la DUP du projet emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la ville de Montpellier.

5.1 Création et composition de 3M : (Montpellier Méditerranée Métropole)

La métropole "3M" a été créée par décret n°2014 -1605 du 23 décembre 2014, avec effet au 1^{er} janvier 2015, par transformation de l'ancienne communauté d'agglomération dotée de très nombreuses compétences. Elle regroupe aujourd'hui 31 communes dont la ville de Montpellier.



5.2 Compétences :

La Métropole "3M" exerce en lieu et place de ses communes membres des compétences diverses qui ont trait au quotidien des habitants du territoire en matière d'économie, d'environnement, d'aménagement du territoire, de cadre de vie, de services et de loisirs.

Ces nombreuses compétences comprennent en particulier:

- l'aménagement de l'espace et du territoire
- la protection et la mise en valeur de l'environnement ;
- le développement économique ;
- la collecte et le traitement des déchets ménagers et assimilés ;
- l'eau potable ;
- la politique du logement et du cadre de vie ;
- la gestion des Milieux Aquatiques et la Prévention des Inondations (GEMAPI).

5.3 Le territoire de la Métropole 3M et la ville de Montpellier: principales caractéristiques (source dossier soumis à enquête publique et documentation rassemblée par le C-E) :

Situation et géographie du territoire :

La Métropole se situe au sein de la région Occitanie, au centre de l'arc languedocien qui se déploie depuis la Méditerranée jusqu'aux reliefs cévenols, et au croisement de cet arc avec les grands axes de

déplacement nord-sud. Elle bénéficie de la sorte d'une situation privilégiée entre l'axe rhodanien et les ouvertures sur la mer et l'Espagne. Elle constitue une partie de la façade de l'Occitanie sur le bassin méditerranéen. Au coeur de cette façade se déploie le réseau urbain des agglomérations de Sète, Montpellier, Nîmes et Alès, dans un cadre naturel, à la fois particulièrement riche et fragile..

Encadrée par la Montagne Noire et les Cévennes, au pied de ce vaste amphithéâtre s'ouvrant sur la Mer Méditerranée, Montpellier Méditerranée Métropole a toujours été un lieu de passage et un carrefour qui a forgé son développement et qui en a fait, par la volonté des hommes qui l'ont façonnée, une capitale européenne attractive.



5.4 La ville de Montpellier, ville située dans la plaine du Bas-Languedoc, à une dizaine de kilomètres de la Mer Méditerranée, jouit d'une situation exceptionnelle, le long d'un axe de communication majeur utilisé dès l'Antiquité (la Via Domitia - Voie Domitienne), mais aussi matérialisé par la liaison fluviale Canal du Midi - Canal du Rhône à Sète, et occupé aujourd'hui aussi par la voie de chemin de fer, et l'autoroute A9, qui relie le sud de l'Espagne au Danemark et à l'est de l'Europe.

Irrigué par deux fleuves côtiers la Mosson et le Lez, le territoire est dominé au nord par le Pic Saint-Loup (656 m), à l'ouest par les collines de la Moure (325 m), et se prolonge à l'est vers la Petite Camargue. Le littoral, autrefois marécageux et infesté de moustiques, parsemé d'étangs, est aujourd'hui largement urbanisé et concentre de nombreuses activités touristiques.

Occupé depuis l'Antiquité, le territoire de Montpellier Méditerranée Métropole s'est d'abord développé autour du port de Lattes. Née après ses voisines Béziers, Nîmes ou Narbonne, Montpellier devient rapidement un important centre économique, culturel et universitaire, puis administratif. Héritée d'une riche histoire, Montpellier "la belle endormie" est une ville moyenne au début des années 1960 quand elle doit faire face à l'arrivée massive des rapatriés et migrants venus d'Afrique du Nord. Maire de la ville-centre durant 5 mandats consécutifs, président du District puis de l'Agglomération jusqu'en 2010, Georges Frêche fait alors de Montpellier et de son agglomération un territoire à nouveau attractif, dynamique, qui attire près de 1000 nouveaux habitants chaque année, soit la plus forte augmentation démographique de France de ces 25 dernières années.

Montpellier est passée de la place de 20^{ème} à celle de 7^{ème} ville de France en moins de 20 ans, Le rythme de croissance de Montpellier Métropole, avec plus de 1% par an, est plus de 2 fois plus rapide que

celui enregistré dans des agglomérations comparables par leur taille et leurs caractéristiques socio-économiques. La population de Montpellier (ville centre) a augmenté considérablement depuis 1990 et 2000 (presque + 60 000 habitants). Il y a 300 239 habitants à Montpellier en 2021 mais la population légale officielle de Montpellier est cependant de 285 121 habitants car le dernier chiffre officiel date du 31/12/2016 (populations légales de 2017, 2018, 2019 identiques). Ce nombre d'habitants pour 2021 est calculé à partir du taux d'évolution moyen annuel de la population.

Les 31 communes de la communauté d'agglomération de Montpellier comptent 465 070 habitants sur une superficie de 421,8 km². En moyenne, depuis une quinzaine d'années, la population s'accroît de 5 600 habitants supplémentaires par an. La croissance démographique est la plus élevée de France et 50% de la population à moins de 34 ans

Les caractéristiques socio-économiques de Montpellier Agglomération sont donc celles d'un territoire attractif qui se développe. L'évolution de l'emploi y est dynamique et les créations d'entreprises y sont nombreuses.

Les emplois sont fortement concentrés dans Montpellier et ses communes limitrophes, notamment Lattes, Mauguio, Saint Aunés, Saint Jean de Védas, Castelnau le Lez et Pérols (Mauguio et Saint Aunés appartenant à la communauté d'agglomération limitrophe « Pays de l'Or »).

Cette croissance démographique qui perdure et qui augmente a nécessité, ces dernières années, la création de nouveaux quartiers d'habitation et d'activité (Malbosc, Jardins de la Lironde, Port Marianne, Parc Marianne, Odysseum ...) et nécessitent aujourd'hui la prévision de nouveaux quartiers et les équipements publics correspondant nécessaires aux besoins des actuels et nouveaux habitants (ZAC OZ Nature Urbaine, programme ODE à la Mer pour le développement Sud de la ville de Montpellier et de sa métropole, en liaison avec le développement des villes limitrophes de Lattes, Pérols et Mauguio). Le secteur Sud de la ville de Montpellier, où a déjà été implantée la Gare nouvelle, où se construit actuellement le nouveau quartier Camabacérés (ex OZ1) et où le projet d'extension de la ligne 1 du tramway prend place, est l'un des sites stratégiques inscrits au Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) pour le développement de Montpellier et de la métropole.

5.5 L'aire urbaine de Montpellier :

L'attractivité de la ville Montpellier est donc manifeste sur un très large territoire, L'aire urbaine de Montpellier (définition INSEE) qui va de Sète à Lunel en passant par Clermont l'Hérault et Ganges, entraîne des flux importants de déplacements domicile-travail pour les actifs dont le lieu de travail ne se situe pas dans la commune où ils résident. Les déplacements sont plus nombreux, et les distances parcourues s'allongent. L'accès à la ville centre, malgré le développement des infrastructures de transports et de l'offre en transports collectifs, y compris le transport ferroviaire par TER sur un axe Lunel-Sète qui s'est fortement développé, demeure difficile et les embouteillages automobiles sont fréquents.

Parallèlement au fort développement démographique et économique de la ville centre et de la métropole, pour faire face aux besoins de toujours plus d'habitants, de nombreux équipements publics et de nombreuses infrastructures ont été réalisés et mis en service. 4 lignes de tramway sont déjà actives et une 5ème en cours, de nombreux pôles d'échanges multimodaux ont été réalisés, dont celui de Baillargues : interconnexion entre divers modes de transports de déplacement de l'agglomération, en particulier avec le mode ferroviaire qui relie Baillargues à Montpellier ou Lunel en quelques minutes. Sur le plan de la voirie routière, dans le cadre du dossier voirie d'agglomération (DVA), bien qu'il demeure des bouclages importants en attente de réalisation (COM=Contournement Ouest, LIEN=liaison Intercantonale Nord en particulier) de nombreux travaux ont été réalisés: déplacement de l'A9 (A9b) qui a libéré les emprises de l'ex A9 pour une transformation en boulevard urbain (l'A709) avec de nouveaux échanges avec le réseau de voirie d'accès à la ville. Sur le plan ferroviaire les travaux de construction de la LGV Contournement Nimes Montpellier et la nouvelle gare de Montpellier Sud de France sont également réalisés.

Chapitre 6- Les principales caractéristiques de la Métropole 3M et de la ville de Montpellier:

Le territoire de 3M s'étend du PIC Saint Loup à la mer en 3 arcs distincts sur 43 900 hectares qui composent "le Grand Métropolitain" et qui constituent son périmètre administratif:

- Au Sud son cordon dunaire , la mer et les étangs, et ses espaces remarquables
- Au Nord les garrigues et côteaux auxquels peut être rattaché le massif de la Gardiole de grande valeur paysagère et qui domine la plaine urbaine et agricole

- Au Centre la plaine tour à tour agricole, circulée et urbaine (**dont la ville de Montpellier**), qui constitue la composante la plus agricole du paysage, encadrée par le massif de la Gardiole et le piémont du causse d'Aumelas.

Ces Arcs composent les identités et paysages du territoire métropolitain et sont les socles à partir desquelles les adaptations du territoire face au changement climatique ont été déclinées.

L'occupation des sols :

- Le territoire se caractérise par une occupation des sols contrastée à laquelle sont associés des enjeux spécifiques et les grands équilibres de l'occupation du territoire sont marqués par une forte présence des espaces non artificialisés.

- **Les espaces consommés par l'urbanisation (évolution) :**

En 2015 13710 ha étaient artificialisés soit 30% du territoire de la métropole. Cette artificialisation comprenait 20% d'habitat, 10% de surfaces industrielles et commerciales, et 16% de constructions agricoles (115 ha de bâtiments agricoles) .

On note l'artificialisation entre 2004 et 2008 de 145 ha par an , et pour la période après, entre 2008 et 2015, diminution à 135 ha/an. Il y a maîtrise depuis cette date.

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) permettra d'encadrer les choix stratégiques de l'urbanisation de la métropole de Montpellier de 2023 à 2030. Le PLUI s'élargira à toutes les communes de la métropole et ne sera plus propre à chaque commune. Les grandes lignes du futur plan qui sera adopté en 2023 ont pour objectif principal : zéro artificialisation des sols. Les points principaux présentés en sont : la préservation de la biodiversité, la souveraineté alimentaire, la qualité de l'air, une ville décarbonnée, une ville bioclimatique, une ville accueillante, une ville dynamique, et la démographie.

- **Les zones naturelles, le patrimoine naturel et les espaces protégés :**

Le patrimoine naturel

Le territoire se caractérise par un patrimoine naturel exceptionnel, typique de la variété des écosystèmes méditerranéens, diversifié et riche, et par des espaces et espèces remarquables.

L'interaction pluriséculaire entre les activités humaines et les caractéristiques paysagères méditerranéennes est à l'origine d'une grande diversité biologique ainsi qu'un fort taux d'endémisme dans cette région.

Le département de l'Hérault présente 55% des espèces de la flore française sur seulement 1,1% du territoire national. Au niveau floristique, on dénombre sur la zone plus de 1 770 espèces florales .

Cette richesse est reconnue au travers de nombreux espaces inventoriés ou protégés.

Les espaces protégés :

Ils relèvent de l'existence :

- d'inventaires ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique):
- du réseau européen Natura 2000 qui couvre 55% du territoire avec 10 sites dont le fleuve "Le Lez"

-des arrêtés préfectoraux de protection de biotope :

Le territoire est concerné par 4 Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotopie (APPB) protégeant les sites de nidification.

Le paysage :

La diversité des paysages du territoire de la Métropole s'exprime à travers plusieurs unités paysagères aux motifs paysagers singuliers dont les garrigues , forêts , et cultures (vignobles , cultures maraichères) au Centre où se situe la plaine urbaine, dont la ville de Montpellier, et agricole,

Les protections réglementaires au titre du paysage :

Plusieurs sites du territoire de 3M sont déjà été reconnus pour leurs qualités exceptionnelles. Le territoire regroupe des sites classés et inscrits . Plusieurs sites dont le caractère urbain est plus affirmé méritent également d'être évoqués pour leur patrimoine bâti culturel.

Leur prise en compte constitue un enjeu important. Ils sont régis par des protections spécifiques (loi du 31 décembre 1913, loi du 2 mai 1930, loi du 7 juillet 1983 instituant les APPAUP, loi ENE du 12 JUILLET 2010 et son article 28 faisant évoluer les ZPPAUP en AVAP : 120 monuments sont ainsi protégés au titre des monuments historiques.

Le territoire est également concerné par 17 sites classés dont Montpellier.

La population et les polarités :

La Métropole de Montpellier a connu une grande croissance démographique depuis le milieu du 20^{ème} siècle avec une population multipliée par 3,76 en 70 ans, passant de 122 000 habitants en 1954 à 458 000 en 2015 et 465 070 maintenant. Entre 2010 et 2015, la population de la métropole montpelliéraine a augmenté de 8 000 habitants chaque année. Désormais c'est plutôt de l'ordre d'environ + 5000 par an. Selon un scénario d'une croissance soutenue mais qui se tasserait à moyen terme la population métropolitaine pourrait même atteindre de 570 000 à 590 000 habitants en 2040 (gain démographique entre 4700 et 5300 habitants / an)

Cette croissance démographique s'étend au-delà des limites de la métropole, dans l'aire urbaine de Montpellier, notamment à l'ouest dans l'axe de l'A750, alimentant l'augmentation des déplacements domicile-travail.

La ville de Montpellier comportait plus de 277 000 habitants en 2015, Il y aurait désormais 300 239 habitants à Montpellier (en 2021), la population légale officielle de Montpellier est cependant de 285 121 habitants car le dernier chiffre officiel date du 31/12/2016. La population de Montpellier est donc en **hausse**. C'est une **population qui rajeunit fortement** (présence de très nombreux étudiants) avec un indice de vieillissement de 1 personne de 65 ans ou plus pour 61.7 habitants de moins de 20 ans.

Le logement :

Le contexte local de croissance démographique (+ **environ 5300 habitants /an**) et le faible revenu des populations (19% des ménages se situent sous le seuil de pauvreté, 54% de ménages sont éligibles au logement social) font que le besoin en logement est estimé à 4250/4500 logements par an sur l'ensemble de la métropole.

Le logement social :

La mise en œuvre des programmes locaux de l'habitat ont déjà permis un rattrapage progressif avec plus de 15 000 logements locatifs sociaux financés entre 2006 et 2020. Ce rattrapage est également accompagné d'un rééquilibrage significatif de l'offre sociale en faveur des communes hors de Montpellier. Le rattrapage de ce déficit correspondrait à 1600 logements /an d'ici 2025.

L'activité économique :

L'évolution économique du territoire est marquée par un déséquilibre entre une économie résiduelle dynamique et une économie productive peu développée, avec des disparités économiques et sociales marquées. La ville de Montpellier concentre beaucoup d'activités tertiaires.

L'activité agricole :

Les surfaces agricoles de 3M représentent une trentaine de % de la surface du territoire. Comme dans le reste de la France, le nombre d'exploitations agricoles est en baisse et s'accompagne en partie d'une déprise de surfaces exploitées.

La viticulture : le rôle de la viticulture est multiple et prédominant dans la gestion actuelle du territoire. Il revêt des dimensions à la fois économiques, patrimoniales, culturelles, oeno-touristique et environnementales.

Les zones de risques :

Sur le territoire du SCoT, 24 communes dont Montpellier sont concernées par un Plan de Prévention de Risques Naturels (PPRN). Les principaux risques identifiés sont :

Le risque inondation :

Toutes les communes de 3M sont sujettes à un risque d'inondation et la majorité d'entre-elles, dont Montpellier sont dotées d'un PPRI,

Le risque feux de forêts :

Les forêts et les milieux semi-naturels constituent 70,8% du territoire de 3M. Le territoire se caractérise par une forte proportion de communes, dont Montpellier, soumises à ce risque qui dispose d'un plan de Prévention du risque incendie de forêt.

Le risque mouvement de terrain :

77% des communes de 3M sont concernées par le risque de mouvements de terrain mais Montpellier est moins impactée et aucun plan de prévention de risques "mouvement de terrain" n'est prescrit sur le territoire.

Les autres risques recensés concernent :

- Le risque sismique de niveau faible ;
- Les risques technologiques : aucun plan de prévention des risques technologiques n'est prescrit sur le territoire (aucun SEVESO)
- Le risque transport matières dangereuses concerne 14 communes, 7 canalisations de gaz;
- Les lignes électriques: une ligne 400 KV au nord de Montaud, et 5 lignes de 225 KV
- Le risque rupture de barrage, pour 5 communes : Prades le Lez, Clapiers, Grabels, Fabrègues et Lattes ;
- Le risque climatique comme les tempêtes sur le littoral languedocien.
- La pollution des sols : le faible caractère industriel limite l'activité polluante à 11 sites identifiés dans la base de données BASOL (en particulier les stations- services)

Les grands équipements :

Les grands équipements de superstructures :

Montpellier représente la 5^{ème} concentration nationale de recherche publique : BRGM , CEA, Centagrel, CIRAD , CNRS , Ifremer, INRA, INRIA, IRD, ... ;

Montpellier se place comme le 5^{ème} site français dans la recherche et développements industriels (IBM, Sanofi, Intel, Alstom, ...) ;

L'université avec ses plus de 60000 étudiants (97 000 avec le instituts supérieurs, centres de recherche et études post bac) et son campus de 840 ha au Nord Ouest de la ville permet de renforcer l'attractivité et le rayonnement universitaire.

Les équipements scolaires :

Le territoire possède un niveau d'équipement élevé, notamment au niveau des écoles primaires et de l'enseignement secondaire et les établissements d'enseignements universitaires montpelliérains (UM, UPVM2, Supagro)

Les équipements administratifs et de service :

Globalement, les équipements de type administratif hors état-majors (postes de police, gendarmerie, antennes Pôle Emploi, etc.) se situent plutôt sur les communes limitrophes à Montpellier

Les équipements sportifs :

L'offre en matière d'équipement sportifs et de loisirs est élevée, leur diversité est remarquable. La plupart des communes ont mis en place des structures sportives.

Le territoire est bien couvert en matière d'équipements sportifs et de loisirs.

Les équipements culturels :

Les équipements culturels de proximité s'affirment par leur rayonnement et leur fréquentation : Opéra-Berlioz , Opéra-Comédie, Musée Fabre , Domaine d'O et les médiathèques (Emile Zola et différentes communes), le planétarium , l'aquarium d'Odysseum, le conservatoire Régional , l'école des Beaux Arts, le zoo du Lunaret...

Les équipements de santé

Le groupe des 4 centres hospitaliers universitaires (CHU) avec une capacité de 3000 lits et 11 000 salariés est le 1^{er} employeur du territoire ;

Par ailleurs Montpellier et les communes contigues comptent une douzaine de cliniques (nombre de lits et d'emplois proches de celui du CHU).

Les mobilités et les déplacements :

L'offre routière :

Trois grands axes routiers irriguent le territoire : A9-A709, A750, l'ex RN 109 (qui prolonge l'A750 de l'échangeur 62 à Montpellier et pourrait être intégré à l'autoroute).
et de plus RN 110 devenue D610, l'ex RN113 et les RD.

La Liaison d'Evitement Nord (LIEN) dessert le secteur périurbain du Nord de la Métropole de Montpellier. Le LIEN devrait relier à terme l'A9 de Vendargues jusqu'à l'A750 au niveau de Bel Air et offrira ainsi un contournement Ouest (COM) et Sud de Montpellier et à l'Est la DEM (déviation est de Montpellier).

Les déplacements s'effectuent de 3 façons principales:

en voiture individuelle :

L'étalement urbain provoque à l'évidence la conséquence directe, encore aujourd'hui, d'un recours systématique à la voiture individuelle (plus de 50% des déplacements) qui est fortement utilisée pour les déplacements aussi bien qu'en aller-retour majoritairement vers la métropole montpellieraine ou à destination d'autres villes des territoires voisins. Sur le territoire, le taux de motorisation est toujours en légère diminution.

en transports collectifs qui a dépassé les 15%:

Ils sont assurés principalement par :

- des services de transports collectifs organisés sur le territoire par Hérault Transport (AOT Conseil Départemental) ;
- 5 lignes départementales périurbaines connectant le territoire à Montpellier ;
- le rabattement sur le réseau TAM se fait au niveau des pôles d'échanges : Occitanie, Mosson, Saint Eloi, Euromédecine, Georges Pompidou ;

en modes doux :

A l'heure actuelle des aménagements en faveur des modes doux ont ont été mis en place sur le territoire (stationnement vélos, couloir de circulation , pédibus ...) et surtout depuis le printemps 2021 à Montpellier.

La ressource en eau :

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée est en vigueur depuis le 21/12/2015 pour une durée de 6 ans (2016-2021) et a été renouvelé.

Le territoire de Montpellier est également inclus dans le périmètre de 3 "SAGE" « Hérault », ce qui implique une sensibilité particulière du territoire communal de Montpellier. Les conditions d'occupation du sol sur la commune pouvant avoir des conséquences sur la qualité du milieu.

L'art 3 de la loi sur l'eau du 03 janvier 1992 prévoit que les programmes et décisions administratives dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendus compatibles avec leurs dispositions. La directive cadre sur l'eau a instauré une réforme des décrets d'application de la loi sur l'eau.

La loi n°2006-1772 du 30/12/2006 permet de donner les outils aux collectivités pour reconquérir la qualité de l'eau et atteindre les objectifs écologiques fixés par la directive européenne (DCE) du 22 décembre 2000 (loi française du 21 avril 2004) pour **retrouver une meilleure adéquation entre ressources en eau et besoins**

Sur le territoire de 3M, la ressource en eau est principalement utilisée pour l'agriculture (eau brute) et par les zones urbaines (eau potable et eau brute). Une partie du mode d'habiter du territoire inclut le modèle pavillonnaire (maison individuelle) qui génère une importante consommation d'eau liée à l'arrosage de jardins et au remplissage des piscines.

Les eaux superficielles ;

Le territoire de 3M présente un réseau hydrographique important totalisant 700 km. Les eaux superficielles présentent un état dégradé par les différentes atteintes sur la qualité chimique (pollutions agricoles, domestiques). La ville de Montpellier est principalement traversée par le fleuve Le Lez.

L'alimentation en eau potable :

Le territoire est concerné par 4 bassins versants (SAGE) dont le bassin versant du Lez qui alimente et traverse Montpellier

Le fonctionnement du territoire pour l'alimentation en eau potable

Sur le territoire, l'alimentation en eau potable fait l'objet d'une gestion d'alimentation différente selon les communes. La régie des eaux de Montpellier Méditerranée Métropole concerne 13 communes dont celle Montpellier,

On compte 37 captages sur le territoire de 3M pour l'alimentation en eau potable. L'objectif est d'assurer la protection des captages et leurs périmètres de protection (rapprochés et éloignés)

Le territoire de la Métropole est concerné par 3 zones de sauvegarde, 2 sont situées sur le territoire de 3M : ZSE Flès et ZSNEA Murviel les Montpellier/ Puech Sérié.

Les mesures de protection

- Révéler , valoriser les différents cours d'eau
 - Mettre en œuvre un plan d'imperméabilisation
 - Protéger les ressources invisibles
 - Partager et économiser les ressources en eau
 - Poursuivre une protection et veille permanente de la qualité.
-
- La Métropole gère la source du Lez (sur la commune des Matelles) qui, après traitement à l'usine Arago (13 millions de m³/an), alimente en eau potable les communes de Montpellier, Juvignac et Prades le Lez et en appoint pour les communes de Grabels, Montferrier-sur-Lez, Jacou, LE Crès, Vendargues mais peut aussi traiter l'eau de BRL
 - L'eau brute du Rhône acheminée par la société du bas Languedoc (SBL) est traitée par 4 usines : l'usine de potabilisation de Vaugières à Mauguio, l'usine du Crès gérée par BRL fournit 3M
- Le bilan hydraulique de besoin de ressource réalisé dans le cadre du schéma directeur d'alimentation en eau potable sera suffisant pour répondre aux besoins des différents projets des communes jusqu'en 2024.

L'Assainissement eaux pluviales

Cela constitue un enjeu majeur pour la gestion du ruissellement urbain et des phénomènes de crues et notamment dans le cœur de l'agglomération où l'imperméabilisation des sols est la plus importante.

La Gestion des eaux pluviales est à la charge de 3M depuis 2015 ;

L'augmentation de l'imperméabilisation risque d'avoir des incidences négatives sur les écoulements.

L'assainissement des eaux usées :

Depuis 2001 3M est en charge de la compétence des eaux usées sur les 31 Communes dont Montpellier

L'assainissement non collectif est quant à lui porté par la CC du Grand Pic Saint Loup. Elle le gère au travers d'un Syndicat Mixte de l'Eau et de l'Assainissement (SMEA Pic Saint-Loup) pour l'ensemble des communes du SCoT.

Déchets : l'existence de l'unité méthanisation Améthyst et l'extension du centre de tri Demeter sur site permettent d'assumer le tri et traitement des déchets.

Au regard de l'augmentation de population estimée à l'horizon 2040 (590 000 habitants), les volumes de déchets ménagers et assimilés peuvent être estimés à environ 135 000 tonnes d'ordures ménagères et 59 000 tonnes de déchets recyclables.

L'usine Améthyst est suffisamment dimensionnée pour accueillir le volume de déchets supplémentaires.

La production des nombreux déchets BTP, en lien avec le fort développement de la construction, est estimée à 1,6 à 2,1 millions de tonnes par an; dans le cadre du plan régional de gestion des déchets, des objectifs de réduction des volumes de ces déchets devront être fixés.

Les ressources en matériaux :

Il y a 4 carrières en activité avec une production de 3,5 tonnes qui répondent au besoin actuel du territoire :

Le tourisme

On compte plus de 1,5 M de nuitées consommées sur le territoire de la Métropole (hors période de COVID), très attractif, avec son paysage varié entre mer, garrigues et montagnes.

La Métropole est la 4^{ème} destination touristique française et son industrie génère plus de 7 milliards d'€ de recettes par an, avec 20 400 emplois directs. Elle a accueilli en temps normal, hors pandémie COVID, plus de 5 millions de visiteurs.

Les ressources en énergies renouvelables

3M est largement dépendant des installations énergétiques situées à l'extérieur du territoire et notamment des centrales nucléaires.

La douceur du climat entraîne une période de chauffage hivernal plus courte et des consommations d'énergie moins élevées.

La production du territoire issue d'énergies renouvelables reste limitée, elle est estimée à un peu plus de 2% de consommation énergétique globale

La production énergétique intégralement issues d'énergies renouvelables reste limitée, soit 30% à la production de chaleur (solaire thermique 7% et chaufferie bois collective 23% et pour 70 % à la production d'électricité (solaire photovoltaïque 22% et biogaz 48%)

- le photovoltaïque : avec un ensoleillement de 2600h/an les conditions climatiques de la région lui confèrent un grand potentiel mais cette ressource est peu valorisée ;
- Le biogaz : la production du biogaz est liée à la valorisation des déchets au moyen de 3 unités de méthanisation
- Usine Améthyst 400000kwh/ par semaine
- Station d'épuration MAERA : production de 6MWh /an
- Centre de déchets de Thôt produit 6,3M Wh
- L'éolien : la région dispose d'un potentiel intéressant dû à un régime de vent favorable mais de nombreuses contraintes urbanistiques et aéronautiques limitent les espaces. Aucune éolienne n'est installée sur le territoire.
- La géothermie : le potentiel géothermique du sous-sol ne fait pas l'objet d'une mobilisation importante.
- Le bois : le réseau montpellierain de chaleur et de froid fonctionne à 70% d'énergie renouvelable dont 60% de combustibles bois :
-chaufferie Joffre consomme 5224 tonnes de bois

-Unité de réfrigération de Port Marianne utilise 5087 tonnes de bois
-La chaufferie Antigone consomme 1986 tonnes de bois granulé
-Energie de récupération : avec l'entrée en vigueur de la réglementation thermique la mobilisation dans le mix énergétique final de l'énergie de récupération ou énergie fatale devra de plus en plus être développée.

La trame verte et bleue :

- Les réservoirs de biodiversité sont des espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée et où les espèces peuvent effectuer tout ou une partie de leur cycle de vie,
- **la trame verte: il s'agit de protéger les réservoirs de biodiversité** mais de manière exceptionnelle des constructions et installations peuvent être autorisées dès lors qu'ils respectent cette fonctionnalité : les effets d'emprise sur les milieux naturels, agricoles et forestiers sont fortement limités pour assurer une perméabilité.
- Les réservoirs de la trame bleue doivent demeurer inconstructibles y compris en zone urbaine mais des exceptions sont identifiées : les projets ayant fait l'objet de DUP ou d'intérêt général, les travaux d'entretien courant sur ouvrages existants, les aménagements de protection contre les inondations, les installations liées au système d'assainissement, les ouvrages de franchissement de cours d'eau, projets qui tendent à améliorer la qualité, de l'eau.

Observations du CE :

Le C-E constate:

- que la ville centre concentre le maximum des activités économiques et des emplois,
- que la situation actuelle des autres communes ramène tout à la ville centre,
- et qu'il existe un décalage entre la frange littorale qui fait l'objet d'une attractivité et d'une urbanisation importantes, et les secteurs Ouest, Nord et Est de la Métropole,
- que chaque jour les réseaux routiers convergents vers la capitale régionale sont saturés aux heures de pointe,
- qu'il devient indispensable d'assurer une jonction écologique entre les 2 gares,
- qu'il faut faciliter l'accès à la gare de Montpellier-Sud de France,
- que la nécessité absolue de favoriser les transports collectifs devient de plus en plus criante...

La population de la Métropole a presque quadruplé en 60 ans (450 000 habitants), et Montpellier atteint désormais presque 300 000 habitants), ce qui crée des besoins en logements, infrastructures, emplois, services, transports et organisation des déplacements.

C'est dans un contexte d'enjeux importants recensés sur le territoire de 3M, liés aux caractéristiques particulières du territoire (pression démographique, diversité et hétérogénéité du territoire, richesse du patrimoine naturel, trame verte et bleue, besoins de renforcement des équipements publics, contraintes liées aux risques et aux servitudes, mobilités), que les élus de la Métropole, ont déclaré avoir voulu, en concertation étroite avec les communes membres et les institutions, accompagner, organiser et contrôler, tout en le protégeant, le développement démographique et économique du territoire.

C'est donc aussi dans un contexte de fort développement économique et démographique de la Région, de la Métropole 3M, de la ville de Montpellier et de son aire d'influence que s'inscrit le projet d'extension de la ligne 1 du tramway depuis son terminus actuel d'Odysseum jusqu'à la nouvelle gare Sud de France, au sein du développement urbain voulu par l'agglomération de Montpellier et inscrit dans son SCOT (OZ Nature Urbaine). Au sein de ce vaste secteur OZ Nature Urbaine, une première opération de ZAC : dite ZAC OZ1 devenu quartier Cambacérés a été déclarée « projet d'intérêt général » par délibération du Conseil communautaire Montpellier Agglomération le 31 juillet 2014 qui dans cette même séance a approuvé le dossier de réalisation et le programme des équipements publics de la dite ZAC.

Chapitre 7- L'objet de l'enquête:

L'enquête publique unique a porté sur le projet d'extension (prolongement de la ligne 1 du tramway de Montpellier depuis son terminus actuel Odysseum jusqu'à la nouvelle gare de Montpellier-Sud de France). Elle comporte 3 volets: urbanisme, expropriation et environnement. Et elle est un préalable indispensable pour la DUP emportant modification des documents d'urbanisme de la ville de Montpellier. Son objet a pour but de porter à la connaissance du grand public le dossier soumis à enquête afin de recueillir ses avis, les analyser, prononcer un avis, et permettre ensuite à l'autorité administrative d'établir une DUP.

Outre le contrôle du respect des formes légales qui doivent être remplies, il s'agit de vérifier dans le fond:

- non seulement si le projet est bien d'utilité publique, et s'il respecte les règles d'urbanisme comme d'environnement, et d'expropriation éventuelle
- mais encore les justifications de ce projet qui veut répondre à plusieurs objectifs :
- poursuivre la construction d'un réseau maillé performant de transports publics afin de diminuer la dépendance automobile,
- s'intégrer dans une stratégie urbaine globale,
- assurer des dessertes de qualité des grands équipements, des établissements d'enseignement et des pôles d'emploi,
- permettre de relier efficacement les deux gares entre elles avec un gain de temps significatif,
- s'intégrer au nouveau quartier Cambacérés en participant à la même unité et à la même cohérence urbaines.
- de plus s'il s'inscrit dans une logique de développement et de gestion durables des territoires,
- et pour ce faire, de vérifier en outre si les avis émis par l'Autorité environnementale (CGEDD), les PPA et le public ont été pris en compte, et si non lesquels, et pourquoi,
- de surcroît de vérifier la forme et le fond de la concertation,
- enfin de prendre en compte, analyser et synthétiser les avis émis par le public durant l'enquête, de poser les questions s'y rapportant à 3M/TAM, d'analyser les réponses, afin de pouvoir rendre des conclusions et un avis motivé sur le projet présenté à l'enquête publique

Chapitre 8 - l'aspect réglementaire:

les principaux textes législatifs et réglementaires :

- au titre de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, s'agissant d'une opération ayant une incidence sur l'environnement ;

-au titre des articles L.1, L.110-1 et L.131-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières (par procédure d'expropriation si besoin). :

-au titre de l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme, le projet nécessitant la mise en compatibilité du PLU de la commune de Montpellier.

Rappel: Conformément à l'article L.123-6 du code de l'environnement, lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins au titre de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, ce qui est le cas présent, il peut être procédé à une enquête unique régie par le titre II du chapitre III du même code.

et

pour le code de l'urbanisme, notamment :

- les Articles L104-1 à L104-6 et R104-1, R104-2 et R104-7 pour l'évaluation environnementale ;
 - les articles L143-20 et R143-2 à R143-9 pour la procédure ;
 - les articles L141-1 à L141-26 et R141-1 à R141-9 pour le contenu du schéma ;
 - les articles L132-12 et L132-13 pour les diverses consultations.
-
- les articles L.153-54 à L.153-59 et les articles R.153-13 et R.153-14 relatifs à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique

pour le code de l'environnement, notamment :

- l'art. L.122-14 , une procédure commune évaluation environnementale / étude d'impact a été mise en œuvre du fait que l'étude d'impact contient les éléments exigés au titre de l'évaluation environnementale du PLU (art. L.122-6 du code de l'environnement)
- les articles L.123-1 à L.123-19, relatifs aux modalités d'exécution de l'enquête publique ;
- l'article R. 122-5 du code de l'environnement, paragraphe II. 4°: ce chapitre constitue « une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet » qui sont : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ; La description de ces facteurs met en évidence et développe l'ensemble des enjeux environnementaux identifiés sur le territoire étudié, à l'état actuel, en précisant leur nature et leur importance
- l'article R. 122-5 du code de l'environnement, « le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine
- l'article R122-5 du code de l'environnement définissant le contenu de l'étude d'impact indique que celle-ci doit comprendre : « 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : [...] f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ; [...] 6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence »

- les articles R.123-1 à R.123-27 relatifs aux enquêtes publiques concernant des projets, opérations, plans ou installations classées susceptibles d'affecter l'environnement et à la démocratisation des enquêtes publiques ;
- l'article R. 181-14 projets qui, lors du dépôt de l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale
- l'article R. 214-6 et suivants relatifs aux documents d'incidences;

pour le code de l'expropriation, notamment :

- les articles L.1, L.110-1 et L.131-1 pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières par procédure d'expropriation si besoin : *une enquête portant sur l'utilité publique et une enquête parcellaire sont donc nécessaires. Cette dernière n'est pas conjointe ;*
- les articles L. 110-1 et suivants, et R. 111-1 et suivants relatifs à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.
- l'article R.112-4 pour les pièces exigées ;

pour le code des transports, notamment:

- la **Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)** du 30 décembre 1982, modifiée par la Loi n°99-533 du 25 juin 1999 d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (**LOADT** ou **loi Pasqua**), laquelle porte modification de la Loi n°95-115 du 4 février 1995 d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (**LOADDT** ou Loi Voynet).

l'article 14 impose que les grands projets routiers fassent l'objet d'une évaluation économique et sociale ainsi que d'un bilan des effets socio-économiques au plus tard cinq ans après la mise en service de l'infrastructure.

Plusieurs idées fortes:

- la complémentarité et la concurrence des différents modes de transport ;
- l'efficacité économique et sociale des grands projets d'infrastructure ;
- la protection de l'environnement

-L'article 1511 du code des transports stipule que "les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports sur, notamment, l'environnement, la sécurité et la santé, et permettant des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport ainsi qu'entre les modes ou les combinaisons de modes de transport "

-le décret n°84-167 du 17 juillet 1984 précise le champ d'application de la LOTI et la teneur de l'évaluation des effets du projet sur le plan économique et social. L'évaluation économique et sociale doit notamment comporter :

- une présentation de l'aménagement proposé, de sa vocation et des objectifs envisagés ;
- une analyse du contexte socio-économique, de l'offre et de la demande de transports et de leur évolution ;
- une synthèse des motifs de choix du projet et un bilan de l'évaluation en termes d'impacts socioéconomiques.

- la **délibération** du conseil communautaire n°11195 du 30 octobre 2012 qui a approuvé l'instauration d'un périmètre d'études relatif au projet d'extension de la ligne 1 à la gare TGV, défini par une bande de 100 mètres axée sur le tracé envisagé.

- le **dossier de concertation** pour la création de la ZAC Cambacérés 1 Bis à Montpellier (délibération du 19 juillet 2018).

- le **Schéma de cohérence territoriale (SCOT):** L'aire d'étude du projet est donc concernée par le SCOT « Montpellier Méditerranée Métropole » (en révision, l'enquête publique s'est déroulée du 21/11/2018 au 04/01/2019

- **le Plan de Déplacements Urbains**, en cohérence avec le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) , réaffirme son engagement en faveur d'une politique de déplacements ambitieuse, conforté notamment avec le développement volontariste du réseau de transport public à l'horizon 2020-2024 en faisant de la diminution de la dépendance automobile un objectif prioritaire, en équilibrant l'usage des modes de transport et en promouvant des modes moins polluants sur la période 2010-2020 et suivantes.

- **le PLU de Montpellier**, qui a été adopté le 2 mars 2006, puis modifié plusieurs fois jusqu'à la dernière modification simplifiée du 29 mars 2018

- **le programme Local de l'Habitat (PLH)**: adopté le 27 novembre 2013 vise à répondre à la demande et aux besoins en logements de la métropole montpellieraine. L'objectif est aussi de coordonner cette politique d'habitat avec les orientations et les plans de secteur du SCoT. La délibération métropolitaine du 25/10/2016 engage la démarche d'élaboration du programme local de l'habitat 2019-2024

- **le Document local d'urbanisme (PLU) de Montpellier** Le PLU de Montpellier a été adopté le 2 mars 2006, puis modifié plusieurs fois jusqu'à la dernière mise à jour simplifiée n°4 du 29 mars 2018

- **le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi)**: La transformation, au 1er janvier 2015, de la Communauté d'Agglomération de Montpellier en Métropole, dénommée « Montpellier Méditerranée Métropole », a entraîné le transfert de la compétence Plan Local d'Urbanisme (PLU) des Communes membres vers la Métropole. Le territoire de la Métropole est couvert, à ce jour, par 29 Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et 2 Plans d'Occupation des Sols (POS). L'élaboration du PLUi. Ce PLUi est en cours d'élaboration

- L'ordonnance 2016-1060 du 3 août 2016 relative à l'information et la participation du public à l'élaboration de décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement ;
- La délibération du conseil de la Métropole 3M en date du 31 janvier 2019 approuvant le projet d'extension (prolongement de la ligne 1 du tramway de Montpellier depuis son terminus actuel Odysseum jusqu'à la nouvelle gare de Montpellier-Sud de France);
- La délibération du conseil de la Métropole 3M n°V2021-404 du 30 novembre 2021 donnant un avis favorable, au titre de la Charte de gouvernance du Plan Local d'Urbanisme, quant aux dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan au regard du projet d'extension de la ligne 1 de tramway sur le territoire de Montpellier;
- la décision n° E21000142/34 en date du 23 décembre 2021 de Monsieur le Magistrat délégué par la Monsieur le Président du Tribunal Administratif (TA dans la suite du texte) de Montpellier (cf PJ 2 en annexe). Cette décision faisait suite à la demande formulée auprès de Monsieur le Président du tribunal administratif de Montpellier par Monsieur le Secrétaire général de la préfecture de l'Hérault (courrier du 21 décembre 2021) (cf PJ 1 en annexe);
- L'EP elle-même a été prescrite par arrêté préfectoral de Monsieur Thierry Laurent, secrétaire général de la préfecture de l'Hérault, N°2022-I-107 en date du 10 février 2022 (cf PJ 3 en annexe).
- Autres textes législatifs et réglementaires :

De nombreux autres textes relatifs, à la protection des milieux naturels, à la protection de la nature, à la protection de l'eau, à l'air, à l'utilisation rationnelle de l'énergie, au bruit, au paysage, à la protection du patrimoine, aux incidences Natura 2000 ou encore à l'évaluation socio-économique, ont été pris en compte dans le dossier et plus particulièrement dans l'étude d'impact comme dans l'évaluation environnementale du projet.

La pièce 1-06 du dossier « notice explicative » du dossier d'enquête rappelle les nombreux textes législatifs se rapportant à la présente enquête publique.

Observation du CE sur l'aspect réglementaire:

Le projet d'extension (prolongement de la ligne 1 du tramway de Montpellier depuis son terminus actuel d'Odysseum jusqu'à la nouvelle gare de Montpellier-Sud de France) respecte bien les textes législatifs et réglementaires qui s'y rapportent.

Chapitre 9 -La composition du dossier :

Après études et concertation préalable, le projet a été en partie mis en forme avec le concours de bureaux d'études prestataires, sous le contrôle et la responsabilité de la Montpellier Méditerranée Métropole, TAM n'étant maître d'ouvrage du projet. Toutefois la plus grande partie des documents a été écrite en régie par l'équipe TAM de la Métropole.

Le dossier d'Enquête Préalable à la DUP et à la mise en compatibilité du PLU de Montpellier comprend **2** grandes parties ,

outre la

NOTE DE PRÉSENTATION NON TECHNIQUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

PARTIE 1 : DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Pièce A : Notice explicative

Pièce B : Objet de l'enquête publique unique, informations juridiques et administratives Pièce C : Plan de situation

Pièce D : Plan général des travaux

Pièce E : Caractéristiques des ouvrages les plus importants

Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses

Pièce G : Étude d'impact sur l'environnement

Pièce H : Évaluation socio-économique

Pièce I : Bilan de la concertation

Pièce J : Avis et décisions obligatoires

PARTIE 2 : DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNE DE MONTPELLIER

Pièce A : Note de présentation des modifications apportées au PLU dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité

Pièce B : Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint

L'avis de l'AE (CGGD) et le MeR du Md'O

Observation du CE sur la composition du dossier:

Le dossier mis à l'enquête publique est complet et régulier. Il comportait toutes les pièces nécessaires. Il a fait l'objet d'études d'approches et d'analyses de grandes qualités, à l'appui d'un discours très vertueux qui suscite l'adhésion d'une grande majorité sur la facilité de déplacement que cela procure.

S'agissant d'une enquête unique les différents thèmes relatifs à l'urbanisme, à l'expropriation et

à l'environnement y sont bien abordés.

Comme toujours dans ce type de dossier, le volume, la technicité et parfois la complexité des thèmes abordés dans l'étude d'impact ne facilitent pas toujours leur analyse par le grand public pour s'exprimer sur les problèmes de fond.

Le visa des dossiers :

Le registre d'enquête a été ouvert, paraphé et signé par le CE le lundi 14 mars 2022 dans les locaux du bureau environnement de la préfecture d'Hérault,

Toutes les pièces du dossier ont été contrôlées et paraphées par le CE dans les locaux de l'Hôtel de ville de Montpellier, siège de l'enquête, le vendredi 18 mars 2022.

Chapitre 10 - Le bilan de la concertation administrative sur le projet d'extension de la ligne 1 du tramway:

DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNE DE MONTPELLIER

la pièce A du dossier présente une note de présentation des modifications apportées au PLU dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité

10.1 La mise en compatibilité d'un PLU

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation de l'opération (création de la plateforme et équipements d'infrastructures liés à la mise en place du tramway) dont la Déclaration d'Utilité Publique est envisagée.

10.2 L'examen conjoint

La réunion d'examen conjoint se déroule normalement en présence:

- de l'État,
- de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune compétent,
- du maire de la commune également invité,
- et des personnes publiques associées prévues au Code de l'urbanisme, parmi lesquelles notamment :
 - la région Occitanie ;
 - le département de l'Hérault ;
 - les autorités organisatrices des transports notamment la région compétente en matière de gestion des transports régionaux de voyageurs ;
 - les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat ;
 - des organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
 - des chambres de commerce et d'industrie territoriales ;
 - des chambres de métiers ;
 - des chambres d'agriculture ;
 - de l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;
 - des établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan, lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.

En fait,

Étaient présents :

M. Thierry LAURENT, secrétaire général de la préfecture de l'Hérault,
Mme Marie MOLY, directrice des relations avec les collectivités locales,
Mme Pierrette OUAHAB, chef du bureau de l'environnement,
Mme Elina PRINTEMPS, bureau de l'environnement
Mme Corinne ROUX-LAGET, responsable de l'unité aménagement planification Service Territoire et Urbanisme,
M. José MARTINEZ, direction des mobilités à Montpellier Méditerranée Métropole,
M. Alban FILIPIAK, département aménagement du territoire, service mutualisé Métropole/Ville,
M. Johann SERVIGNAT, directeur technique et projets, Transports de l'Agglomération de Montpellier,
Mme Anaëlle MOREL, chargée d'études urbanisme au conseil départemental de l'Hérault,
M. Pierre-Charles AZEMA, Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Hérault,

Absents excusés :

Chambre d'agriculture de l'Hérault

Absent :

SNCF Réseau
Région Occitanie

10.3 Analyse de la compatibilité du projet avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le projet d'extension de la ligne 1 est identifié au sein de la deuxième orientation. En effet, le PADD évoque la poursuite du développement de la ville à l'est, vers la façade maritime et les nouvelles portes de ville : le schéma de secteur de « Port Marianne ». Le premier axe d'urbanisation, qui s'appuie sur la première ligne de tramway, ouvre la ville vers la mer et ses nouvelles portes (TGV, autoroutes, aéroport).

10.4. Analyse de la compatibilité du projet avec les dispositions applicables aux zones traversées par le projet

Le dossier présente les extraits du règlement d'urbanisme portant sur les zones traversées par le projet, avec la version initiale du document d'urbanisme et, en vis-à-vis, la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.

Sont particulièrement analysés les libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières.

Ainsi, la mise en compatibilité porte sur les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet ainsi que les équipements et installations techniques directement liés au fonctionnement, à l'exploitation, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires.

10. 5. Analyse de la compatibilité avec les Espaces Boisés Classés (EBC)

L'EBC du Mas de Brousse qui appartient à la Métropole "3M" est impacté sur une surface de 516 m². Cette superficie d'EBC doit être déclassée pour la réalisation du projet d'extension de la ligne 1.

Une délibération de la ville fin novembre 2021 a donné son accord pour l'aliénation des 516 m² nécessaires du Mas des Brousses.

la pièce B du dossier contient le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint: (cf le PV de concertation dans le dossier d'enquête publique)

La réunion de concertation prévue réglementairement s'est tenue à la préfecture de l'Hérault le mardi 11 janvier 2022 de 10 à 11h. Elle a associé et réuni les autorités, services et structures administratives concernées. La Chambre d'agriculture 34 était absente (excusée), SNCF Réseau et la Région Occitanie étaient elles absentes.

Après la présentation du projet par le directeur technique de la TAM, et de la nécessité de mise en compatibilité du PLU de Montpellier, les participants ont émis un avis favorable.

Dans le cadre de l'extension de la ligne 1 du tramway de Montpellier vers la gare de Montpellier Sud de France, la réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Montpellier, prévue à l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, s'est tenue le mardi 11 janvier 2022 à 10h00 à la préfecture de l'Hérault, salle Claude Erignac, sous la présidence de Monsieur Thierry LAURENT, secrétaire général de la préfecture de l'Hérault.

Échanges /discussions

M. AZEMA de la chambre de commerce et d'industrie de l'Hérault souhaite savoir si la métropole à la maîtrise foncière et s'il y a eu des échanges avec les propriétaires.

M. FILIPIAK, chef service PLU de Montpellier Méditerranée Métropole/ville de Montpellier, confirme qu'ils ont la maîtrise foncière sur l'ensemble de la ZAC, mais que la mise en compatibilité concerne le déclassement de l'espace boisé classé.

M. SERVIGNAT (TAM), informe qu'entre les propriétaires d'Odysseum et la métropole des échanges sont en cours pour les compensations de cet espace.

Mme ROUX-LAGET, responsable unité aménagement planification de la DDTM, demande des explications sur le changement du tracé initial du tramway.

M. SERVIGNAT (TAM), explique que suite à de nombreuses réflexions entre TAM et la métropole et notamment les observations de la MRAe, premièrement le positionnement de la station devant les portes de la gare inquiétait en matière de flux de passagers qui allaient s'entasser devant la station et générer des remontés de fil sur le parvis et à l'intérieur de la gare.

Deuxièmement, la gare de Montpellier sud de France est passé en pleine fréquence, ce qui oblige TAM à avoir une arrière gare. Ce dispositif n'était pas possible sur le parvis de la gare, ou sinon il aurait fallu la construction d'un ouvrage d'art au-dessous du parking qui se trouve au sud de cette gare.

Et troisièmement, il fallait une distance suffisante entre la gare et la station afin de permettre de lisser le flux de voyageurs (environ 300 personnes). Ce temps de cheminement est nécessaire pour absorber ce flux assez conséquent.

C'est pour ces trois raisons, que l'ancien tracé a été modifié.

Mme ROUX-LAGET, précise que la chaîne de déplacement des personnes à mobilité réduite, entre la station de tramway et la gare de Montpellier sud de France devra être assurée.

Monsieur MARTINEZ, du pôle mobilité de Montpellier Méditerranée Métropole, répond qu'avec les modifications du tracé, la chaîne de déplacement est difficile à mettre en place, mais il y aura une continuité piétonne sans rencontrer de voiture jusqu'à la station de tramway.

M. SERVIGNAT, rajoute qu'il y aura une continuité de l'axe central sur l'axe montant après la voirie Jacques DERRIDA.

Il précise qu'il n'a eu aucun retour des personnes à mobilité réduite.

M. FILIPIAK, indique que sur le dossier de MECDU, il y aura un ajustement sur l'emplacement réservé et l'emprise du projet à modifier.

Mme ROUX-LAGET fait remarquer que sur le dossier technique à la page 21, au niveau de la zone N-6, il y a un C 259 qui apparaît dans la zone inondable, il est à supprimer pour éviter toute confusion.

Elle remarque que le tracé sur le support de présentation n'est pas le même que sur le document technique puisqu'il manque une partie de l'emprise.

Le maître d'ouvrage devra être vigilant sur le tracé s'il fait apparaître l'angle (L), que l'emplacement réservé correspond très précisément à l'emprise du foncier nécessaire à l'extension de la ligne.

Afin d'éviter toute ambiguïté avec le nouveau propriétaire et lors de l'enquête publique.

Le projet de mise en compatibilité du PLU de la commune de Montpellier n'appelle pas d'autres d'observations.

Observation du CE sur la consultation/concertation entreprise :

Les entités devant être consultées règlementairement l'ont été.

La chambre d'agriculture de l'Hérault s'était faite excuser, en revanche la Région Occitanie et SNCF réseau étaient absents (donc avis favorable).

TAM a indiqué au CE qu'elle tiendrait compte des observations et de l'avis favorable exprimé dans le PV de concertation, suite à la réunion qui s'est tenue à la préfecture de l'Hérault le mardi 11 janvier 2022 de 10 à 11h .

*

Le projet d'extension de la ligne 1 du tramway répond aux enjeux du rapport de présentation du PLU de Montpellier.

Ce projet de prolongement est compatible avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable qui l'évoque dans sa 2^o orientation (poursuite du développement de la ville à l'est, vers la façade maritime et les nouvelles portes de ville) . Il est compatible avec les orientations d'aménagement et de programmation.

Il est aussi compatible avec les dispositions applicables aux zones traversées 4AU1-2, AU0-2W, 14AU-1W et 4AU5-1.

La mise en compatibilité porte aussi sur les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet ainsi que les équipements et installations techniques directement liés au fonctionnement, à l'exploitation, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires

Le projet est également compatible avec les emplacements réservés (ER) inscrits dans le PLU de Montpellier,

-soit qu'ils ont déjà été réalisés (les ER N1 et N2),

-soit par qu'ils sont en superposition des ER N1 et N2 et n'ont de ce fait aucun impact.

-de plus le projet est compatible avec l'ER C67 (nouvel échangeur de type boulevard urbain) puisque sa conception (notamment celle de l'ouvrage de franchissement de l'A709) intègre l'éventualité de la réalisation d'un nouvel échangeur.

Enfin le projet n'est pas compatible en soi avec les Espaces Boisés Classés (EBC) car l'EBC du Mas de Brousse qui appartient à la Métropole "3M" est impacté sur une surface de 516 m². Cette superficie d'EBC doit être déclassée pour la réalisation du projet d'extension de la ligne 1. Toutefois Enfin une délibération de la ville de Montpellier du 30 novembre 2021 (puliée le 8/12/2021) a donné son accord pour l'aliénation des 516 m2 nécessaires du Mas des Brousses.

La modification du plan de zonage concerne donc:

- le déclassement de 516 m² de l'EBC du Mas de Brousse,

-et la création d'un emplacement réservé correspondant aux emprises de l'extension de la ligne 1 du tramway (l'emplacement réservé C259 relatif au Cours de la Gare et à l'extension de la ligne 1 est créé).

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Hérault, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 13 septembre 2019.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois. Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 27 septembre 2019 :

- le préfet du département de l'Hérault, qui a transmis une contribution en date du 29 octobre 2019,•
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Occitanie, qui a transmis une contribution• en date du 5 novembre 2019
- le préfet de la région Occitanie qui a transmis une contribution en date du 27 novembre 2019.•

*

L'AE a

- donné son avis
- l'a mis à disposition de la personne publique responsable et du public.

Cet avis porte sur :

- la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage
- et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

Il vise à permettre d'améliorer

- sa conception,
- ainsi que l'information du public
- et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis.

*

Synthèse générale de l'avis délibéré de l'Autorité environnementale (l'AE)

Le projet de prolongement de la ligne 1 du tramway de l'agglomération de Montpellier s'inscrit dans le contexte de la mise en service de la gare de Montpellier Sud de France et de l'urbanisation du quartier Cambacérès. L'étude d'impact s'apparente à la fois à celle du quartier Cambacérès (alors Oz1) datant de 2013 et à une étude qui traiterai strictement de la ligne 1, sans l'ensemble des mises à jour nécessaires. Elle ne correspond pas au périmètre d'un projet conforme à l'article L. 122- 1 du code de l'environnement. L'étude d'impact présente en outre des insuffisances dont certaines concernent également l'étude socio-économique.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont essentiellement liés à l'efficacité du report de la voiture individuelle vers les transports en commun induit par la réalisation d'un dipôle multimodal formé de deux gares reliées par une ligne de transport urbain, soit :

- la réduction des émissions de gaz à effet de serre en ligne avec la stratégie nationale bas carbone qui prévoit la neutralité carbone en 2050 ;
- la diminution des polluants atmosphériques toxiques émis par les véhicules à moteur thermique ;
- la diminution du bruit lié aux transports routiers ;
- l'amélioration de la santé humaine.

Les principales recommandations de l'Ae sont les suivantes :

- compléter le dossier par une présentation du projet d'ensemble dans l'état actuel de sa définition et de son avancement, une étude d'impact actualisée pour ce qui concerne l'extension de la ligne 1 du tramway et la réalisation de la ZAC, en développant notamment l'évaluation quantitative des risques sanitaires. Le résultat du suivi des mesures prises pour éviter, réduire et compenser ces incidences, pour les opérations déjà livrées et en cours de réalisation ;
- fournir le plan en vigueur des aménagements hydrauliques du projet d'ensemble et de l'A9b (ou dédoublement de l'A9), ainsi que leur état de réalisation ;

tenir compte des effets du changement climatique dans l'adaptation à la crue centennale du Nègue-Cats ;
étayer la présentation du dipôle multimodal constitué autour des deux gares de Montpellier, en particulier celle des avantages et des inconvénients du prolongement de la ligne 1 pour les usagers ;
procéder à une nouvelle évaluation des risques sanitaires et proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des risques notamment cancérigènes ;
évaluer les risques liés au transport de matières dangereuses au niveau du quartier Cambacérès et proposer des mesures d'évitement ou de réduction ;
actualiser les solutions de substitution du projet d'ensemble en matière d'intermodalité ferroviaire et de santé des populations ;
reprendre le calcul socio-économique en prenant en compte le projet dans son ensemble (gare Montpellier Sud, ZAC Cambacérès, extension de la ligne 1).

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé en annexe 15

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, l'avis de l'autorité environnementale a fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui l'a mise à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Cet avis a été publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Observation du CE: le maître d'ouvrage a répondu point par point aux observations et recommandations de l'AE et il a complété le dossier avant de lui adresser son mémoire accompagné d'annexes détaillées. L'Ae n'a pas relancé le maître d'ouvrage après ce retour. Pour l'analyse de ces documents voir le chapitre 22.

- B- ORGANISATION et DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Chapitre 12 - Désignation du Commissaire enquêteur:

Par décision n° E21000142/34 en date du 23 décembre 2022, Monsieur Denis Chabert, Magistrat délégué par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montpellier, a désigné le CE (cf annexe 2),

- Monsieur Christophe METAIS, Général de corps d'armée, en retraite.

Cette décision faisait suite à la demande formulée auprès de Monsieur le Président du tribunal administratif de Montpellier par Monsieur Thierry Laurent, Secrétaire général de la préfecture de l'Hérault (courrier du 21 décembre 2021).

Chapitre 13 - Organisation et préparation de l'enquête publique :

Monsieur Thierry Laurent, Secrétaire général de la préfecture de l'Hérault a prescrit l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique par arrêté préfectoral N°2022-I-107 en date du 10 février 2022 (cf annexe 3).

Cette enquête ouverte le 21 mars 2022 à 9h pour 33 jours consécutifs, a été close le 22 avril 2022 à 16h.

Préparation :

L'enquête publique s'est mise en place à partir de:

- 2 rencontres-réunions (TAM et préfecture/bureau environnement),

-1 visite du CE sur le terrain ,

-1 contrôle de l'affichage réglementaire et de celui supplémentaire par le CE,

-2 séances de renseignement et signatures du registres et du dossier d'enquête entre d'une part le CE et le bureau environnement de la préfecture, et d'autre part le maître d'ouvrage,

complétées par la reprise en compte du logiciel et de la gestion du registre dématérialisé (société Préambule)

Suite à un premier contact téléphonique le 22 décembre 2021 avec Madame Elina Printemps du bureau environnement de la préfecture 34,

le CE a pris connaissance de la notice technique puis du dossier du projet reçus dans un premier temps par voie télématique,

puis il est allé visiter les lieux du projet depuis Odysseum jusqu'à la nouvelle gare Sud de France, quartier Cambacères, Château de la Mogère et Mas des Brousses le 27 décembre 2022 de 14h à 15h30.

il a ensuite rencontré durant 2h le Md'O le 17 janvier 2022 pour se faire expliquer plus en détail le projet et poser des premières questions, tout en suggérant des améliorations de forme dans la présentation du dossier d'enquête,

avant de participer à une visioconférence de cadrage durant 1h30 avec le bureau environnement de la préfecture et le Md'O le vendredi 4 février 2022.

1) Rencontres C-E / TAM :

-Suite à un premier contact téléphonique fin décembre 2021, puis un autre début janvier 2022, avec Monsieur Edouard Blasselle, chef du projet extension ligne 1 à la TAM, il a été convenu de se rencontrer dès le mardi 17 janvier 2022 pour une première prise de contact (approche générale sur le dossier, discussion au sujet des recommandations de l'AE, explications sur les annexes au mémoire en réponse de TAM à l'AE, explications sur le déroulement d'une enquête publique, organisation possible de l'enquête publique objet de ce rapport, calendrier envisageable en liaison avec la préfecture 34, prise en compte d'un exemplaire complété du dossier pour étude...).

-Cette rencontre qui a duré une 1 heure s'est déroulée dans les locaux de TAM, 125 rue Léon Trotski à 34070 Montpellier, en présence de Monsieur Simon de la direction des mobilités de la Métropole.

-Puis, s'en sont suivis plusieurs échanges par messagerie électronique ou par téléphone entre le C-E et TAM jusqu'au début de l'enquête publique le 21 mars 2022 puis jusqu'à sa clôture le vendredi 22 avril 2022, ainsi que pour la remise des questions posées par le CE...

2) Rencontres C-E / préfecture-bureau environnement :

Réalisée en visioconférence compte tenu des consignes de prévention anti Covid durant 1h30 avec le bureau environnement de la préfecture et le Md'O le vendredi 4 février 2022

3) jeudi 3 mars 2022: contrôle de la 1^o publication de l'avis d'enquête dans la Gazette de Montpellier et Midi Libre

4) vendredi 4 mars 2022 de 8h30 à 11h30: contrôle par le CE de l'affichage réglementaire de l'avis d'enquête (format A2 jaune écrit en noir) sur les lieux du projet et au siège de l'enquête plus la gare St Roch, ainsi que vérification de l'annonce de l'enquête par la TAM (format A4 bleu, couleur de la ligne 1) à plusieurs endroits prédéterminés sur la ligne 1 du tramway

et samedi 5 mars 2022 de 8h30 à 10h30: vérification de l'annonce de l'enquête par la TAM (format A4 bleu, couleur de la ligne 1) à plusieurs endroits prédéterminés aux terminus de toutes les autres lignes du tramway et noeuds d'interconnexion.

5) samedi 12 mars 2022: nouvelle prise en main du registre dématérialisé de la société Préambule (rappel du fonctionnement et de l'utilisation par le CE du site dédié au registre d'enquête publique dématérialisé pour la consultation du dossier et la formulation des observations par le public)

6) lundi 14 mars 2022 à 9h30 au bureau environnement de la préfecture 34: ouverture signature et récupération du registre d'enquête par le CE.

7) vendredi 18 mars 2022 à 9h30 à la mairie de Montpellier: signature par le CE de toutes les pages du dossier complet de référence du projet d'extension de la ligne 1 du tramway, en présence de Monsieur Basselle, responsable du dossier à la TAM.

Observation du CE sur l'organisation et la préparation de l'enquête publique:

La C-E a bénéficié d'une assistance de qualité de la part du bureau environnement de la préfecture 34 et de TAM/maître d'ouvrage, ce qui a facilité la prise en compte et la compréhension du dossier comme de l'organisation de l'EP.

Chapitre 14- Publicité de l'enquête:

Chapitre 14- Publicité de l'enquête:

Conformément aux dispositions de l'article 8 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête, la publicité de l'enquête publique, a été réalisée dans les formes suivantes :

- Parution dans deux journaux régionaux diffusés dans le département de l'Hérault :

Les parutions ont eu lieu pour le 1^{er} avis, bien 15 jours avant le début de l'enquête, dans les éditions:

- du 3 mars 2022, dans la « Gazette de Montpellier », (cf annexe 8)
- du 3 mars 2022 , dans le journal le « Midi Libre » (cf annexe PJ 9)

Le rappel de la publicité de l'enquête (2^{ème} avis) a bien été fait dans les 8 jours suivants le début de l'enquête, dans ces mêmes journaux:

- édition du jeudi 24 mars 2022 pour la Gazette de Montpellier (+ un petit encart en page 8, rubrique "à ne pas zapper")(cf annexe PJ 10).

- édition du jeudi 24 mars 2022 pour le quotidien "Midi Libre"(cf annexe PJ 11).

- Mise en ligne sur le site internet des services de l'Etat dans l'Hérault www.herault.gouv.fr

L'arrêté de prescription de l'enquête publique et l'avis au public ont aussi été mis en ligne sur le site de la mairie de Montpellier et de la Métropole (<http://montpellier3m.fr/enquetes-publiques>) à compter du 03 mars 2022

- Mise en ligne sur le site internet dédié à l'enquête publique (registre dématérialisé) :

L'arrêté de prescription de l'enquête publique, l'avis au public ainsi que le dossier de SCoT complet ont été mis en ligne sur le site internet dédié à l'enquête publique <https://www.registre-dematerialise.fr/1019> à compter du 21 mars 2022 (jour d'ouverture de l'enquête)

- Affichage de l'avis réglementaire d'enquête sur les lieux du projet, à l'hôtel de ville de Montpellier, siège de l'enquête, et devant la gare St Roch (du 3 mars 2022 au 22 avril 2022 inclus) :

L'avis d'enquête (affiche format A3) a bien été affiché sur les lieux prévus pour la réalisation du projet () ainsi que devant le parvis de l'Hôtel de ville de Montpellier

- terminus, station tramway Odysseum (1),
- de part et d'autre de l'ouvrage de franchissement de l'A709 (2),
- arrêt station navette Gare Sud de France (1),
- parvis Ouest Gare SNCF (2),
- parvis Sud Gare SNCF (1),
- entrée principale Ouest à la gare St Roch (2),
- entrée secondaire Sud à la gare St Roch (côté parking) (1).

Le maire de Montpellier a bien fait afficher l'avis d'enquête dans les mêmes délais et l'a fait certifier par le Directeur des Mobilités (cf certificat en annexe 3).

Le CE a vérifié la réalité de tous ces affichages le vendredi 4 et samedi 5 mars 2022 puis, pour la mairie, à chaque permanence (cf annexe 5, 5., 5.1, 5.2, 7)

Les affiches étaient bien visibles, et lisibles des voies publiques, et elles étaient conformes aux caractéristiques et dimensions fixées par arrêté du ministre chargé de l'environnement.

- Information complémentaire sur la tenue de l'enquête à l'initiative de la Métropole/TAM: visuels bleus sur chaque quai (couleur de la ligne 1 du tramway)

- Terminus Ligne 1 : Mosson
- Terminus Ligne 2 : Saint-Jean de Védas et Jacou
- Terminus Ligne 3 : Juvignac, Lattes et Pérol
- « Terminus » Ligne 4 : Garcia Lorca

- Stations stratégiques Ligne 1 : Château d'O, Occitanie et Euromédecine
- Stations centrales d'interconnexion : Louis Blanc, Corum et Gare SNCF (x2 car 2 quais)

La CE a observé des informations complémentaires sur la tenue de l'enquête publique.

cf annexe 6

parution d'une information sur l'enquête publique sur les publications municipales et de la métropole.

Observation du CE sur la publicité de l'enquête:

L'EP a bénéficié d'une très large publicité non seulement réglementaire mais elle a également donné lieu à l'affichage de visuels d'annonces de cette enquête et à des articles dans différentes publications.

Chapitre 15- information du public :

15.1: arrêté, avis, affiches, , etc.

- l'arrêté d'ouverture d'enquête publique a bien été affiché dès le jeudi 3 mars 2022: sur le panneau d'affichage numérique municipal de la mairie de Montpellier.

- l'avis réglementaire d'EP (jaune en format A2 et écrit en noir) a été apposé également dès le jeudi 3 mars 2022 aux endroits suivants:

- au terminus d'Odysseum (1 panneau)
- de part et d'autre de l'ouvrage de franchissement de l'A709 (2 panneaux)
- à la station de la navette Bus à la Gare Sud de France (1)
- à l'Entrée Sud de la Gare Sud de France (1)
- à l'Entrée Ouest de la Gare Sud de France (2)
- aux sorties/entrées de la gare St Roch (4)

Tous contrôlés par le commissaire enquêteur le vendredi 4 mars 2022 entre 8h30 et 11h30

De plus une feuille d'information de couleur bleue (couleur de la ligne 1) a été apposée, également dès le jeudi 3 mars 2022, pour annoncer l'enquête publique, sur les panneaux de la TAM (où figurent une carte, les itinéraires, les tracés des lignes et les horaires) dans les "abribus", aux endroits suivants :

- Terminus Ligne 1 : Mosson
- Terminus Ligne 2 : Saint-Jean de Védas et Jacou
- Terminus Ligne 3 : Juvignac, Lattes et Pérols
- « Terminus » Ligne 4 : Garcia Lorca
- Stations stratégiques Ligne 1 : Château d'O, Occitanie et Euromédecine
- Stations centrales d'interconnexion : Louis Blanc, Corum et Gare SNCF (x2 car 2 quais pour des lignes différentes)

Tous ont été vérifiés par le commissaire enquêteur le samedi 5 mars 2022 de 8h30 à 10h30

-les parutions réglementaires de l'avis d'EP dans les journaux locaux les plus lus (Le quotidien Midi Libre et l'hebdomadaire La Gazette de Montpellier (cf § 26 supra) ont bien été effectuées les jeudis 3 mars puis 24 mars

15.2: Mise à disposition du public :

Le dossier et un registre d'enquête ont été mis à disposition du public, sous format papier et/ou numérique, pendant toute la durée de l'enquête publique:

Le dossier comprenant notamment l'étude d'impact et l'avis du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), a ainsi été déposé et est resté consultable du lundi 21 mars 2022 à 09h00 au vendredi 22 avril 2022 à 16h00 :

– à la mairie de Montpellier, 1 place Georges Frêche, siège de l'enquête, (aux horaires d'ouverture du lundi au vendredi de 8h30 à 17h30).

- au moyen du point numérique pour les usagers dans le hall d'accueil de la préfecture de l'Hérault, accessible sur rendez-vous auprès du bureau de l'environnement téléphone:

04 67 61 61 61.

Des fonctionnaires étaient disponibles en chaque lieu pour la surveillance du dossier et l'information éventuelle du public.

et en tout temps

- sur le site internet du registre dématérialisé, au lien suivant :

<https://www.registre-dematerialise.fr/2929>

- sur le site Internet des services de l'État dans l'Hérault au lien suivant : www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques2

15.3: déroulement de l'enquête: formulation des observations :

Le public, conformément aux dispositions de l'arrêté prescrivant l'enquête, pouvait formuler ses observations soit :

- en rendant visite à la CE à l'occasion des quatre (4) permanences tenues= 0
- en sollicitant un rendez-vous auprès du Président de la commission d'enquête = 0
- en inscrivant, en dehors des 4 permanences, ses observations sur le registre d'enquête papier mis à sa disposition à l'accueil de l'Hôtel de ville de Montpellier mairies où était déposé registre et dossier = 1
- par envoi d'un courrier postal à l'attention du président de la C-E à l'adresse postale du siège de l'enquête = 0
- • par inscription directe de leur observation sur le registre dématérialisé <https://www.registre-dematerialise.fr/1019> = 257
- par courriel à l'adresse mail dédiée : <https://www.registre-dematerialise.fr/2929> = 0

Observation du CE sur l'information du public:

Le public a été largement informé par affichage non seulement réglementairement sur les lieux du projet, mais également aux terminus des lignes de tramway et en plus aux noeuds d'interconnexion entre elles, ainsi que par une démultiplication des vecteurs de diffusion de cette information.

En outre le maire de Montpellier et Président de la Métropole a relayé l'information au moyen de différents vecteurs dont il disposait. (magazine de la mairie, magazine de la métropole)

Chapitre 16: Permanences :

Au total quatre (4) permanences ont été assurées à l'Hôtel de Ville de Montpellier, siège de l'enquête:

- mercredi 23 mars 2022, de 09h00 à 12h00,

- lundi 28 mars 2022, de 14h00 à 17h00,
- vendredi 8 avril 2022, de 09h00 à 12h00,
- mercredi 20 avril 2022, de 9h00 à 12h00.

Chapitre 17 climat de l'enquête-

Aucun incident n'a été signalé durant cette enquête qui s'est déroulée dans un climat serein. Le dossier est resté intact et complet. Le registre d'enquête n'a subi aucune dégradation.

Le public a présenté ses observations de manière confiante, mesurée et non conflictuelle, même quand il a formulé des observations à l'encontre du projet présenté.

Aucune association ou collectif de défense de l'environnement ne se sont exprimés.

Observation du CE sur le climat de l'enquête

Tout s'est bien déroulé, les dossiers et les registres d'enquête sont restés intacts. Aucun incident n'a n' a été relevé.

La dématérialisation (registre dématérialisé) n'a rencontré aucune difficulté technique.

Dans un souci toujours louable de sécuriser juridiquement au maximum la forme et le fond de l'enquête, la TAM a eu recours à des huissiers de justice. Ces derniers sont venus contrôler -eux aussi- avant le début de l'enquête l'apposition effective des affiches d'avis d'enquête.

Chapitre 18- CR du RdV avec le maire de Montpellier

Monsieur Mickaël Delafosse, Maire de Montpellier et Président de la Métropole, a demandé à rencontrer le CE.

RdV a été fixé au vendredi 8 avril 2022. Cette rencontre de 40' a pris la forme d'une réunion associant Madame Julie Frèche, son adjointe à l'urbanisme et aux transports, ainsi que les responsables du projet à la TAM comme à la ville et à la Métropole.

Après avoir rappelé l'importance non seulement des dossiers de déplacements/transports en cours (prolongement de la ligne 1 du tramway, projet de bustram, prolongement ligne 5 du tramway, ...) mais encore d'urbanisme et d'aménagement (nouveau quartier Cambacérès,..), le maire s'est enquis de savoir si l'enquête se passait bien. Et il a tenu à rappeler que les bureaux et services concernés de la ville comme de la Métropole se tenaient à la disposition du CE pour répondre à toutes ses sollicitations.

Pour sa part le CE, après avoir rappelé qu'il s'agissait d'une enquête publique unique comportant 3 volets (urbanisme/expropriation, environnement, transports), s'en est tenu à brosser un point de situation formel au 8 avril 2022 de l'enquête en cours, tel que le faisait apparaître le registre dématérialisé à cett date là, à savoir:

-217 observations (dont 1 doublon) = 207 observations favorables, 7 défavorables (dont 1 franchement défavorable), 1 observation indéfinissable,

-7855 visiteurs,,

-935 consultations,

Parmi les 217 observations:

- 31 observations alternatives au projet de la ligne 1,
- 1 observation particulière concernant les conditions d'accessibilité (du terminus à la gare) pour les handicapés moteurs et les personnes malvoyantes,
- 16 observations relatives aux conditions de protection (soleil, intempéries,...) jusqu'à la gare,
- 6 observations relatives au coût du projet
- 70 observations provenant d'habitants de Montpellier et 25 d'autres communes alentours plus -5 observations d'usagers habitants dans d'autres départements,

Concernant les 3 volets de l'enquête, à ce stade:

- aucune observation relative à l'urbanisme/expropriation (Mas des Brousses, places de parking Odysseum) -ou prenant appui sur le code des transports.
- 17 observations relatives à l'écologie/environnement (moins de circulation, moins de pollution, modes de déplacements doux, ...), mais observations plutôt positives et favorables au projet.

Chapitre 19 - Clôture de l'enquête :

A l'expiration du délai d'enquête, le vendredi 22 avril à 16h00, le dossier et le registre d'enquête ont été retirés par le CE du guichet unique "Métropole" implanté dans le hall de l'Hôtel de ville de Montpellier. A également été close la possibilité donnée au public de formuler ses observations via le site dédié à l'enquête publique et via l'adresse mail également dédiée.

Le registre d'enquête a été clos le soir même et conservé par le CE avec le dossier "témoin" pour remise ensuite à la préfecture 34 avec le rapport d'EP.

Chapitre 20- relation comptable et recensement des observations:

20.1 relation comptable:

Il convient de relever que cette enquête n'a pas laissé le public indifférent puisque :

- **258** observations, ont été recensées, dont 2 doublons, soit 256.
- **9656** personnes ont "visité" tout ou partie du contenu du dossier d'enquête sur le dossier registre dématérialisé
- et il a été procédé à **1160** consultations/téléchargements de tout ou partie du dossier sur le support numérique selon la répartition ci après:

Arrêté préfectoral n°2022-I-107 en date du 10 février 2022 : **23 consultations**

Avis d'enquête publique : **27 consultations**

Note de présentation non technique de l'enquête publique : **69 consultations**

Partie 1 - Pièce A : Notice explicative : **58 consultations**

Partie 1 - Pièce B : Objet de l'enquête publique unique, informations juridiques et administratives : **36 consultations**

Partie 1 - Pièce C : Plan de situation : **68 consultations**

Partie 1 - Pièce D : Plan général des travaux : **77 consultations**

Partie 1 - Pièce E : Caractéristiques des ouvrages les plus importants : **62 consultations**

Partie 1 - Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses : **32 consultations**

Partie 1 - Pièce G : Étude d'impact sur l'environnement : **32 consultations**

Partie 1 - Pièce H : Évaluation socio-économique : **35 consultations**

Partie 1 - Pièce I : Bilan de la concertation : **32 consultations**

Partie 1 - Pièce J : Avis et décisions obligatoires : **29 consultations**

Partie 2 - Pièce A : note de présentation des modifications apportées au PLU dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité : **30 consultations**

Partie 2 - Pièce B Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint (ART. R153-13) : **23 consultations**

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE : **47 consultations**

Mémoire en réponse à l'Avis de l'Autorité Environnementale : **36 consultations**

Annexe 1 : **78 consultations**

Annexe 2 : **51 consultations**
 Annexe 3 : **44 consultations**
 Annexe 4 : **51 consultations**
 Annexe 5 : **48 consultations**
 Annexe 6 : **39 consultations**
 Annexe 7 : **42 consultations**
 Annexe 8 : **40 consultations**
 Annexe 9 : **51 consultations**

Sur les 258 observations (dont 2 doublons) = **247 observations favorables, 9 défavorables** (dont 1 franchement défavorable), **2 observations indéfinissables** (les N° 168 et 255),

Certaines observations, nombreuses (**128**) ont été déposées **anonymement**,

Toutes les observations et leur(s) pièce(s) jointe(s) figurent in extenso dans le dossier relié **en annexe 3**. Les observations recensées peuvent être analysées de différentes manières: selon le mode de recueil, puis par secteurs géographiques et enfin selon les thématiques principales relevées.

20.2. Utilisation des vecteurs de recueil des observations :

Par web (registre dématérialisé)	256	99,22 %
Courrier postalisé	0	0 %
Courriel (e.mail) site mairie	0	0 %
Registre d'enquête en mairie	1	0,38%

Il est permis d'observer que la **dématérialisation** a contribué à une plus grande participation du public à l'enquête (**plus de 99 %**). Cependant la présence des commissaires enquêteurs qui reste indispensable aux permanences permet au public de recevoir toutes les explications qu'il sollicite.

C'est donc le registre dématérialisé qui a été le plus utilisé durant cette enquête (99,22%)

22. recensement par secteurs géographiques:

dans la métropole ou hors métropole dans l'Hérault, voire hors département:

Zone géographique	Nombre d'avis sur les registres
Dans la métropole	105 car 1 doublon
Hors de la métropole mais dans le département de l'Hérault	7
Hors du département de l'Hérault	4
Habitat non défini et/ou observation déposée anonymement	142 car 1 doublon
TOTAL	258

Si il y a 142 observations anonymes, ce sont a priori ensuite principalement des habitants de Montpellier (82) qui se sont exprimés, et, on peut observer que 33 habitants d'autres communes de la Métropole ou des métropoles voisines ont donné leur avis (favorable) et même (4) habitants vivant hors de la Métropole"3M"

- Habitant Castelnau le Lez= 5
- Habitant Castries= 1
- Habitant de Montpellier= 82
- Habitant extérieur Métropole de Montpellier ou voisines = 4
- Habitant Grabels= 3
- Habitant Jacou= 1
- Habitant Lattes= 8
- Habitant Le Crès= 1

- Habitant Marseillan= 1
- Habitant Mauguio= 1
- Habitant Pérols= 1
- Habitant Poussan= 1
- Habitant Prades le Lez= 1
- Habitant Sauteyrargues= 1
- Habitant St Gély du Fesc= 1
- Habitant St Georges d'Orques= 2
- Habitant St Jean de Védas= 2
- Habitant Vendargues= 1
- Habitat Villeneuve les Maguelone= 1
- Habitant Viols le Fort= 1
- Habitat indéfini=144 (dont 1 doublon)

20.4. recensement selon les questions principales relevées:

Parmi les 258 observations:

- **40** observations sont des propositions alternatives au projet de la ligne 1, principalement à partir de la ligne 3 (observations N°: 24, 32, 37, 39, 55, 63, 94, 95, 107, 110, 118, 119, 120, 123, 130, 136, 160, 168, 170, 175, 190, 194, 201, 204, 209, 210 (doublon de la 209), 211, 212, 214, 216, 217, 219, 220, 224, 237, 241, 244, 253, 256, 257).

- **1** observation (la N°1) particulière, à ne pas négliger, concernant les conditions d'accessibilité (du terminus à la gare) pour les handicapés, les personnes âgées et/ou à mobilité réduite et les personnes malvoyantes.

- **26** observations sont relatives aux conditions d'accès et de protection (soleil, vent, intempéries,...) jusqu'à la gare (observations N° 1, 5, 12, 15, 24, 26, 29, 64, 78, 83, 105, 165, 176, 181, 197, 203, 207, 208, 218, 220, 221, 237, 239, 241, 244, 252, 257).

- **10** observations sont relatives au coût du projet (observations N°32, 54, 94, 131, 165, 186, 225, 226, 232, 256).

- **47** observations demandent même des prolongations jusqu'à l'aéroport (44), la mer (7) , voire également Grammont (1)
(observations N° 9 , 12, 30 ,37, 39, 48, 55, 58, 62, 63, 72,74, 79, 82, 83, 84, 87, 88 ,91, 93, 99, 103, 121, 122, 132, 140, 152, 155, 161, 165, 173, 175, 179, 181, 182, 197, 201, 204, 206, 227, 230, 234, 243, 252, 254, 256, 258)

- Concernant les 3 volets de l'enquête:

- aucune observation relative à l'urbanisme/expropriation (Mas des Brousses, places de parking Odysseum),

-ou prenant appui sur le code des transports,

- **16** observations relatives à l'écologie/environnement (moins de circulation, moins de pollution, modes de déplacements doux, ...), mais observations plutôt positives et favorables au projet (observations N° 16, 22, 34, 58, 63, 83, 103, 119 126, 143, 64, 176, 184, 196, 213, 224...)

Toutes les observations détaillées se rapportant aux thèmes abordés figurent en annexe 12

Observation du CE sur la participation du public à l'enquête:

-258 avis ont été recueillis, dont 2 doublons

-9656 visiteurs ont consulté toutou partie du contenu du dossier d'enquête sur le

registre dématérialisé,

- et -il a été procédé à 1160 téléchargements.

-la dématérialisation a contribué à une plus grande participation du public à l'enquête (plus de 60,5 %) et c'est le registre dématérialisé qui a été le plus utilisé durant cette enquête (40,36 %)

Sur les 258 observations (dont 2 doublons) = 247 observations sont favorables au projet, 9 défavorables (coût du projet) et 2 observations indéfinissables.

- Quelques rares thèmes (accessibilité, conditions d'accès, protection, extension vers l'aéroport, la mer, Grammont,...) ou propositions alternatives émergent.

Cette enquête était "unique" mais comportait 3 volets: environnement, urbanisme - expropriations, transports.

A noter: aucune observation relative aux expropriations ou préservation d'espace(s), et aucune observation en rapport avec le code des transports.

16 observations relatives à l'écologie/environnement

C- Analyse des OBSERVATIONS formulées

Chapitre 21 - la concertation:

21.1 Une 1ère phase de concertation sur l'extension de la ligne 1 de tramway depuis Odysseum jusqu'à la gare nouvelle de "Montpellier-Sud de France" a eu lieu du 3 mai au 15 juillet 2013: Dispositif d'information du public: exposition Nature urbaine, plaquette d'information, film de présentation, relations presse, campagne d'affichage urbain, présence sur le site de la Communauté d'Agglomération, mise à disposition de dossiers présentant le projet et exposition de panneaux d'information dispositif de participation du public: par invitations presse, par invitations à chaque grand rendez vous, notamment invitations aux Chambres (agriculture, métiers, commerce et industrie) et au Conseil de Développement, une réunion publique de présentation du projet au Corum le mardi 21 ai 2013 pendant 2h30.

Bilan de la 1ère phase de concertation: La concertation a permis de préciser les parties d'aménagement et d'exploitation de l'extension de la ligne 1 et de présenter l'évolution du tracé.

Cette 1ère phase de concertation avec le public avant fin 2018 a permis de préciser les parties d'aménagement et d'exploitation de l'extension de la ligne 1 et de présenter l'évolution du tracé.

La finalisation de la concertation publique a eu lieu le 14 décembre 2018 à l'hôtel de la Métropole avec présentation des 5 principaux objectifs retenus pour ce projet structurant d'extension de la ligne 1:

- poursuivre la construction d'un réseau maillé performant de transports publics afin de diminuer la dépendance automobile;
- s'intégrer dans une stratégie urbaine globale;
- assurer des dessertes de qualité des grands équipements, des établissements d'enseignement et des pôles d'emploi;
- permettre de relier efficacement les 2 gares entre elles;
- s'intégrer au nouveau quartier Cambacérés

21.2 La concertation administrative sur le projet a eu lieu le mardi 11 janvier 2022 à 10h à la préfecture de l'Hérault. Les participants se sont prononcés favorablement sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Montpellier, *avec 2 demandes*:

- *veiller aux conditions d'accès des personnes à mobilité réduite,*
- *dans le dossier technique à la page 21, au niveau de la zone N-6, supprimer le C259 qui apparaît dans la zone inondable pour éviter toute confusion.*

Chapitre 22 - le résultat de l'enquête environnementale, analyse de l'avis de l'Autorité environnementale

Synthèse de l'avis rendu par l'Ae , réponse du Md'O et avis du CE:

Le projet de prolongement de la ligne 1 du tramway de l'agglomération de Montpellier s'inscrit dans le contexte de la mise en service de la gare de Montpellier Sud de France et de l'urbanisation du quartier Cambacérés. **L'étude d'impact s'apparente à la fois à celle du quartier Cambacérés (alors Oz1) datant de 2013 et à une étude qui traiterai strictement de la ligne 1, sans l'ensemble des mises à jour nécessaires. Elle ne correspond pas au périmètre d'un projet conforme à l'article L. 122- 1 du code de l'environnement. L'étude d'impact présente en outre des insuffisances dont certaines concernent également l'étude socio-économique.**

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont essentiellement liés à l'efficience du report de la voiture individuelle vers les transports en commun induit par la réalisation d'un dipôle multimodal formé de deux gares reliées par une ligne de transport urbain, soit :

- la réduction des émissions de gaz à effet de serre** en ligne avec la stratégie nationale bas carbone qui prévoit la neutralité carbone en 2050 ;
- la diminution des polluants atmosphériques toxiques** émis par les véhicules à moteur thermique ;
- la diminution du bruit** lié aux transports routiers ;
- l'amélioration de la santé humaine.**

Les principales recommandations de l'Ae sont les suivantes :

- compléter le dossier par une présentation du projet d'ensemble dans l'état actuel de sa définition et de son avancement, une étude d'impact actualisée pour ce qui concerne l'extension de la ligne 1 du tramway et la réalisation de la ZAC, en développant notamment l'évaluation quantitative des risques sanitaires. Le résultat du suivi des mesures prises pour éviter, réduire et compenser ces incidences, pour les opérations déjà livrées et en cours de réalisation ;
- fournir le plan en vigueur des aménagements hydrauliques du projet d'ensemble et de l'A9b (ou dédoublement de l'A9), ainsi que leur état de réalisation ;
- tenir compte des effets du changement climatique dans l'adaptation à la crue centennale du Nègue-Cats ;
- étayer la présentation du dipôle multimodal constitué autour des deux gares de Montpellier, en particulier celle des avantages et des inconvénients du prolongement de la ligne 1 pour les usagers ;
- procéder à une nouvelle évaluation des risques sanitaires et proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des risques notamment cancérigènes ;
- évaluer les risques liés au transport de matières dangereuses au niveau du quartier Cambacérès et proposer des mesures d'évitement ou de réduction ;
- actualiser les solutions de substitution du projet d'ensemble en matière d'intermodalité ferroviaire et de santé des populations ;
- reprendre le calcul socio-économique en prenant en compte le projet dans son ensemble (gare Montpellier Sud, ZAC Cambacérès, extension de la ligne 1).

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Les principales observations/recommandations de l'autorité environnementale figurent infra en gras et en rouge

Les réponses, observations, modifications du Md'O figurent infra **en gras et en marron.**

L'appréciation du CE figure en gras et en bleu sous chaque point abordé.

Le projet de prolongement de la ligne 1 du tramway de l'agglomération de Montpellier s'inscrit dans le **contexte de la mise en service de la gare de Montpellier Sud de France et de l'urbanisation du quartier Cambacérès.**

L'étude d'impact s'apparente à la fois à celle du quartier Cambacérès (alors Oz1) **datant de 2013** et à une étude qui traiterait strictement de la ligne 1, **sans l'ensemble des mises à jour nécessaires.**

Elle ne correspond pas au périmètre d'un projet conforme à l'article L. 122- 1 du code de l'environnement.

L'étude d'impact présente en outre des insuffisances dont certaines concernent également l'étude socio-économique.

le Maître d'Ouvrage informe d'abord le public et l'Ae que, la modification suivante a été apportée : modification de l'emplacement du terminus.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont essentiellement liés à l'efficacité du report de la voiture individuelle vers les transports en commun induit par la réalisation d'un dipôle multimodal formé de deux gares reliées par une ligne de transport urbain, soit :

- la **réduction des émissions de gaz à effet de serre** en ligne avec la stratégie nationale bas carbone qui prévoit la neutralité carbone en 2050 ;
- la **diminution des polluants atmosphériques toxiques** émis par les véhicules à moteur thermique ;
- la **diminution du bruit** lié aux transports routiers ;
- l'**amélioration de la santé humaine**.

Les principales recommandations de l'Ae sont les suivantes et le Md'O y a répondu point par point: **cf infra en marron dans les encadrés :**

1) compléter le dossier par:

- une **présentation du projet d'ensemble dans l'état actuel** de sa définition et de son avancement, *y compris les évolutions projetées de l'A709 (échangeur, boulevard urbain) et leur articulation avec l'opération d'extension de la ligne 1 du tramway,*

Le Maître d'Ouvrage de l'opération d'extension de la ligne 1 de tramway considère, quant à lui, que ces projets sont dissociés, par leurs natures et leurs périmètres respectifs et ne font donc pas partie d'un projet d'ensemble, ...
puisqu'ils répondent à des logiques et des objectifs différents de manière indépendante.
En effet, selon lui, le tramway s'inscrit dans une logique de réseau de transports en commun urbain, alors que le CNM et la Gare s'inscrivent dans une logique de doublement de la ligne ferrée de la Vallée du Rhône à Montpellier et le déplacement de l'A9 dans une logique de contournement d'agglomération. De fait, la non-concomitance de ces projets vient appuyer ce fait. L'ouverture de la Gare Montpellier Sud de France, en juillet 2018, a été réalisée sans que le tramway ne soit opérationnel

- une étude d'impact actualisée pour ce qui concerne l'extension de la ligne 1 du tramway et la réalisation de la ZAC, en développant notamment l'évaluation quantitative des risques sanitaires,...**

Observation du CE:

Le projet de prolongement de la ligne 1 du tramway de l'agglomération de Montpellier s'inscrit certes dans le contexte général de la mise en service de la gare de Montpellier Sud de France déjà réalisée et de l'urbanisation en cours du quartier Cambacérès.

On ne peut que regretter d'avoir laissé construire une gare -à l'origine éloignée du centre ville- sans assurer simultanément les moyens de transport de liaison.

Toutefois:

- d'une part il ne s'agissait pas au départ d'un projet d'ensemble, ni d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages,
- d'autre part ces projets n'ont pas été réalisés de manière simultanée,
- de plus le prolongement de la ligne 1 du tramway ne constitue pas une unité fonctionnelle avec par exemple le quartier Cambacérès. Ces projets n'ont pas la même finalité.

-en outre l'étude d'impact menée pour le prolongement de la ligne 1 du tramway n'ignore pas celles qui ont déjà été réalisées auparavant pour la gare Sud de France ou le quartier Cambacérès, ou l'avenir des impacts de ces constructions ou projets. Il en va ainsi par exemple du fonctionnement hydraulique de tout le secteur concerné et des aménagements hydrauliques qui y sont réalisés. De même la majeure partie des thématiques avait déjà été traitée dans le cadre des études d'impacts des projets urbains Odysseum et Cambacérès (Oz à l'époque). Pour la partie Cambacérès, le tramway était déjà inclus au projet de ZAC et donc la recommandation de la DREAL était de reporter dans le dossier du prolongement de ligne 1 du tramway les éléments issus du dossier réalisé à l'époque pour le quartier Cambacérès. Pour le projet Odysseum, l'extension du tramway n'était pas précisément décrite, mais seulement évoquée, et la DREAL avait donc indiqué qu' il était nécessaire d'ajouter les impacts du projet allant du terminus actuel à Odysseum jusqu'au franchissement de l'A709. Il avait alors été convenu (*voir réponse ministérielle*) de rédiger le dossier d'étude d'impact de l'extension de la ligne 1 de tramway en séparant le projet d'extension en 2

parties (Nord A709 et Sud A709). Ainsi, pour chaque chapitre du dossier du projet soumis à enquête, un premier paragraphe reprend les éléments de l'étude d'impact de la ZAC Cambacérés et un second paragraphe présente les éléments nouveaux au nord de l'A709 (du terminus actuel d'Odysseum à l'ouvrage d'art de franchissement de l'A709 inclus).

Compte-tenu de la recommandation de l'Ae, de nouvelles études ont été menées sur les 2 secteurs et ont été jointes au mémoire en réponse.

-de surcroît les mises à jour de certaines données ont été effectuées pour la plupart jusqu'en 2018 et 2019 mais l'enquête publique a été retardée en 2020, 2021 et début 2022 par, entre autres, la pandémie COVID19,

-au surplus l'étude d'impact s'inscrit en parfaite cohérence avec celle réalisée de manière plus large géographiquement dans le cadre du SCOT (Schéma de COhérence Territoriale) de la Métropole Montpellier Méditerranée,

-et puis, suite au MeR du Md'O et aux compléments ou modifications apportés à l'étude d'impact, l'Ae qui avait demandé que le dossier lui soit à nouveau soumis, n'a alors exprimé aucune observation jusqu'à la fin de l'enquête publique;

- enfin le projet respecte bien la séquence " E...R..C..." (Eviter, Réduire, Compenser).

Au final l'étude d'impact a été menée selon la recommandation de la DREAL et les directives - notamment ministérielles- reçues. D'ailleurs le point de vue du SGAE (Secrétariat Général des Affaires Européennes) va dans le même sens.

En effet le SGAE dépendant du Premier Ministre, avait déjà répondu à une observation similaire, le 11 Juillet 2017, concernant le Contournement Nîmes-Montpellier que « Si l'Ae-CGEDD a recommandé, dans son avis, de réaliser une étude d'impact unique, la réalité fonctionnelle de ces différents projets – qui n'ont pas été conçus globalement et communément et qui ne présentent pas de réciprocité des liens fonctionnels, excluant l'existence d'une unité fonctionnelle caractéristique d'un programme au sens de l'article L.122-1 Ii du code de l'environnement dans sa rédaction alors applicable – ne l'exigeait pas.

En revanche, et conformément à la réglementation, une analyse des effets cumulés de l'ensemble des projets connus, incluant également, en anticipation, certains projets à venir, à l'instar du prolongement de la ligne 1 de tramway, a bien été réalisée. »

et en particulier d'intégrer l'étude des impacts du barreau routier et de l'ouvrage de franchissement de l'A709 tous deux indispensables à l'opération

Les impacts du barreau routier (voie de liaison entre le futur ouvrage de franchissement de l'A709 et le giratoire de Londres), ont été pris en compte dans le cadre de la présente étude d'impact ; ils figurent dans les parties suivantes concernant cet ouvrage : Hydraulique :

Page 10 de la pièce E - Caractéristiques des ouvrages les plus importants.

Page 24 de la pièce G – Etude d'Impact

Pages 181 et 182 de la pièce G – Etude d'Impact

Pages 241 de la pièce G – Etude d'Impact

Pour la composante hydraulique, l'ensemble des surfaces imperméabilisées par le projet (ce qui inclut la barreau routier) sera compensé par un bassin de rétention de 215m3.

Accès riverains : page 207 de la pièce G – Etude d'Impact

Les accès riverains de la rue de la Cavalade ne pourront plus être assurés depuis le barreau routier. Ainsi, la rue de la Cavalade sera fermée sur sa partie Est et la desserte des riverains devra se faire depuis l'entrée Ouest de la rue, à son croisement avec l'avenue Nina Simone

Acoustique :

Pages 216, 217 et 218 de la pièce G – Etude d'Impact.

L'étude acoustique réalisée fin 2018/début 2019 est par ailleurs annexée à la pièce G – Etude d'Impact.

Une étude acoustique a été menée, dans le cadre de cette étude d'impact et conformément à la demande de la DREAL Occitanie, pour identifier l'impact du barreau routier.

Cette étude a conclu que l'analyse de l'impact acoustique du projet, basée sur l'utilisation d'un logiciel de prévision acoustique, montre que le projet respecte bien les seuils réglementaires, quelle que soit la configuration étudiée : projet global ou composantes analysées chacune séparément.

Ouvrage de franchissement de l'A709 : Cet ouvrage de franchissement mesurera près de 34 mètres de large et sera support de 2 voies de tramway, de 2x2 voies routières, de pistes cyclables bidirectionnelles de chaque côté ainsi que 2 trottoirs.

Cet ouvrage permettra donc de relier de manière forte le quartier de Cambacérès (et donc la Gare Montpellier Sud de France) avec le reste de la ville de Montpellier, en intégrant l'ensemble des mobilités, en faisant la part belle aux modes actifs.

Cet ouvrage devra être construit en deux temps pour permettre d'assurer la liaison entre les deux rives de l'ouvrage pendant la période de travaux.

Ainsi, dans un premier temps, un ouvrage sera construit à l'Est de l'ouvrage existant. Une fois ce nouvel ouvrage construit, il y aura un basculement des circulations sur ce dernier et l'ouvrage existant sera détruit pour laisser place à la 2ème partie du 1er ouvrage.

Ainsi, pendant toute la période des travaux (environ 18 mois), l'ensemble des dessertes (riverains et Gare Montpellier Sud de France) pourra être maintenue.

Les impacts de l'ouvrage de franchissement de l'A709 ont été pris en compte dans le cadre de cette étude d'impact.

Hydraulique :

Page 183 et 182 de la pièce G – Etude d'Impact

En synthèse, les eaux de ruissellement de cet ouvrage seront captées dans le bassin de rétention évoqué précédemment, pour la moitié nord de l'ouvrage et dans une noue implantée le long du tramway pour la moitié sud de l'ouvrage.

ASF, Maitre d'ouvrage délégué pour la réalisation de cet ouvrage, a obtenu une Décision Ministérielle, le 4 Septembre 2019, autorisant la construction. Cette décision est annexée au présent mémoire en réponse.

Acoustique :

Pages 216, 217 et 218 de la pièce G – Etude d'Impact. o

L'étude acoustique réalisée fin 2018/début 2019 est par ailleurs annexée à la pièce G – Etude d'Impact.

Avis du CE: L'étude des impacts du barreau routier (voie de liaison entre le futur ouvrage de franchissement de l'A709 et le giratoire de Londres), et de l'ouvrage franchissement de l'A709 a été prise en compte.

L'Ae recommande d'établir avec précision le temps de parcours moyen entre les deux gares de Montpellier, en incluant le temps d'attente du tramway.

Situation actuelle :

Temps d'attente Navette : 10 minutes (fréquence de 20 minutes)

Temps de déplacements Navette jusque Place de France : 10 minutes (2,3km à 13,5km/h de moyenne)

Temps d'attente Tramway à la station Place de France : 1min45 (fréquence de 3min30) Temps de déplacement tramway jusqu'à Saint-Roch : 17 minutes

=> Total estimé de 38 minutes 45

Situation référence :

Temps d'attente Navette : 5 minutes (fréquence de 10 minutes)

Temps de déplacements Navette jusque Place de France : 10 minutes (2,3km à 13,5km/h de moyenne)

Temps d'attente Tramway à la station Place de France : 1min45 (fréquence de 3min30) Temps de déplacement tramway jusqu'à Saint-Roch : 17 minutes

=> Total estimé de 33 minutes 45

Situation Projet : Temps d'attente Tramway : 1min45 (fréquence de 3min30)

Temps de déplacement tramway jusqu'à Saint-Roch : 22 minutes
=> Total estimé de 23 minutes 45

Dans le dossier, il est évoqué un gain de temps moyen de 4 minutes 30 secondes pour les usagers. Cela peut paraître contre-intuitif alors même que nous évoquons que le temps de parcours Gare-Gare passera de 33 minutes à 23 minutes, soit un gain de temps de 10 minutes.

Explication :

Cette valeur de 4 minutes 30 secondes est une valeur qui a servi uniquement dans l'évaluation socio-économique pour monétariser les gains de temps pour les usagers. Pour ne pas surestimer le bilan à l'avantage du projet, c'est cette valeur, à minima, qui a été choisie.

Elle correspond à un gain de temps minimal pour l'ensemble des usagers et non pas seulement pour les usagers souhaitant aller de la Gare Sud de France à la Gare Saint Roch. D'ailleurs, la plupart des usagers ne seront pas des usagers de la Gare, mais des résidents et usagers de la ZAC

Cambacérès et des secteurs alentours de Montpellier et de Lattes-Boirargues non desservis par la ligne 3, souhaitant effectuer des déplacements vers/depuis l'ensemble de la Métropole.

N'ayant pas de données précises sur les Origines/Destinations de ces déplacements, nous avons valorisé le gain de temps minimal, à savoir 4 minutes 30 secondes, qui correspond au gain de temps entre Cambacérès et la station Place de France. Nous rappelons qu'il s'agit d'une approche prudentielle visant à ne pas surestimer la rentabilité socio-économique du projet.

.../...

une fréquence d'une rame toutes les 3minutes30, ce qui n'était pas prévu dans le projet initial, conçu pour n'avoir qu'une rame sur deux au terminus de la ligne.

Observation du CE: le temps de parcours moyen entre les deux gares de Montpellier, en incluant le temps d'attente du tramway a été établi avec précision et intégré dans le dossier, prenant ainsi en compte la recommandation de l'Ae. Le gain de temps minimal serat de 4'30"

-Le résultat du suivi des mesures prises pour éviter, réduire et compenser ces incidences, pour les opérations déjà livrées et en cours de réalisation (gare et éventuellement ZAC) ;

Comme explicité précédemment, le Maître d'Ouvrage de l'opération d'extension de la ligne 1 de tramway considère que les différents projets mentionnés par l'Autorité Environnementale sont dissociés, par leurs natures et leurs périmètres respectifs et ne font donc pas partie d'un projet d'ensemble, puisque qu'ils répondent à des logiques et des objectifs différents de manière indépendante.

Compte tenu de l'obsolescence du dossier de création et de l'incomplétude du dossier présenté, le dossier devrait de nouveau être soumis à l'Ae pour avis.

Le dossier de création de la ZAC Cambacérès n'est pas obsolète et ses éléments constitutants sont toujours en vigueur aujourd'hui. En effet, comme tout projet de ZAC dont l'aménagement s'inscrit nécessairement dans le temps long, la programmation de la ZAC Cambacérès a évolué mais aucune de ces évolutions n'est venue modifier son dossier de création ou serait juridiquement de nature à le modifier.

Observation du CE: le mémoire en réponse du maître d'ouvrage a été adressé à l'Ae avec ses annexes détaillées et toutes les recommandations qui ont été prise en compte dans le nouveau dossier du projet soumis à enquête. Et l'Ae n'a pas adressé de nouvelles recommandations au Md'O.

2) fournir le plan en vigueur des aménagements hydrauliques du projet d'ensemble et de l'A9b (ou dédoublement de l'A9), ainsi que leur état de réalisation, (ce qui est réalisé, ce qui est en cours et le calendrier de réalisation des autres aménagements projetés), en justifiant ses évolutions potentielles. Elle recommande également d'analyser le fonctionnement hydraulique du secteur du projet (et donc le risque d'inondation) pendant la phase actuelle, en prenant en compte les éléments du projet de

ZAC déjà réalisés, et de préciser l'évolution de ce fonctionnement en fonction du calendrier des travaux à réaliser.

réponse du Md'O:

contrairement à une observation de l'avis de l'Autorité Environnementale, le projet d'extension de la ligne 1 ne va pas conduire à l'imperméabilisation de 30ha sur les 60ha que compte la ZAC Cambacérès, mais seulement 3 000 m² supplémentaires environ, soit 0,3ha.

Dans le cadre de sa politique volontariste en matière de prévention du risque inondation, Montpellier Méditerranée Métropole réalise sur les secteurs stratégiques des schémas directeurs hydrauliques, véritables outils de programmation avec une approche globale et cohérente à l'échelle du bassin ou du sous bassin versant. Ces schémas directeurs visent deux objectifs : prendre en compte le risque inondation dans le cadre des projets de développement urbain et aussi réduire les risques initiaux sur les secteurs urbanisés existants.

Ces schémas directeurs, qui définissent un programme cohérent d'aménagements hydrauliques, sont élaborés en concertation étroite avec les services de l'Etat (DDTM) puis validés par ces derniers. Ils permettent à la collectivité, sous leur contrôle, de piloter l'aménagement du bassin versant ou de la poche d'enjeux qui sera mis en œuvre sur plusieurs années ou dizaines d'années, par les différents maîtres d'ouvrage qui interviendront au fur et à mesure du développement urbain.

Dans ce cadre, Montpellier Méditerranée Métropole a souhaité accompagner les opérations de développement et de renouvellement urbain prévues sur le bassin versant du Nègue-Cats autour du secteur de la future gare TGV et le long de l'avenue de la Mer par une étude menée sur l'ensemble du bassin versant. Dès les premières réflexions sur le développement urbain envisageable autour de la gare, 3M a défini un espace inconstructible, supérieur à l'enveloppe du PPRi existant entre l'A9 actuelle et Boirargues, appelé le parc du Nègue-Cats. Ce parc, élément structurant de l'aménagement, a vocation à servir d'ouvrage hydraulique de régulation des crues du Nègue-Cats et d'aménagement paysager et de loisir.

La Métropole a ainsi mené, en lien étroit avec l'Etat (DDTM Service Eau et Risques) une étude hydraulique sur l'ensemble du bassin versant du Nègue-Cats depuis sa naissance (Montpellier Odysseum) jusqu'à son exutoire (au niveau des étangs des Salins et de l'Or), en intégrant le secteur de la Gare (Montpellier Lattes), d'Ode (Lattes, Pérols) et les zones concernées de Mauguio (Fréjorgues, aéroport) afin notamment d'actualiser la connaissance du risque inondation et de connaître le fonctionnement du ruisseau et de ses différentes branches secondaires en période de crue. Elle en a déduit un schéma directeur hydraulique général, validé le 27 mars 2014 par les services de l'Etat, et mis à jour en Janvier 2017. Ce schéma prévoit une gestion globale du cours d'eau, grâce notamment à une mutualisation et une optimisation des bassins hydrauliques de l'ensemble des projets Déplacement de l'autoroute A9, CNM et secteur de la gare. Cette mutualisation des bassins, dont une grande partie correspond au parc du Nègue-Cats, permet la réduction du risque inondation en diminuant les débits pour toutes les occurrences et permet ainsi de réduire de manière significative les zones actuellement inondées.

Ce schéma directeur a donc constitué, en quelque sorte, une feuille de route à mettre en œuvre pour l'ensemble des projets situés dans le bassin versant et ce, quel que soit le maître d'ouvrage desdits projets.

A fin février 2020, une grande partie des aménagements prévus dans le cadre de ce Schéma Directeur, sur le secteur Cambacérès/Gare Montpellier Sud de France (voir figure ci-après) a été réalisée.

Observation du CE: réponse a été apportée au souci et la recommandation de l'Ae

3) tenir compte des effets du changement climatique dans l'adaptation à la crue centennale du Nègue-Cats ;

Certaines hypothèses indiquent que les changements climatiques, que nous sommes actuellement en train de vivre, pourraient avoir une incidence sur la crue centennale (augmentation de l'ordre de 20% en hiver). Nous précisons ici que les aménagements prévus par le schéma directeur ont été vérifiés et testés jusqu'à une crue exceptionnelle égale à 1,8 fois le débit de la crue d'occurrence

centennale (soit une crue centennale augmentée de 80%). Les ouvrages hydrauliques, ont été dimensionnés pour gérer le transit de cette crue exceptionnelle sans débordement notamment au droit des bassins du Parc du NègueCats

Crue centennale : Le schéma directeur, par l'aménagement du Parc du Nègue-Cats, permet de réduire le débit de pointe de la branche principale du Nègue-Cats à l'aval du quartier Mogère pour une crue centennale de 23 à 10 m³/s. Les débordements à l'aval du quartier sont ainsi supprimés pour la crue centennale.

Crue exceptionnelle : Des surverses de sécurité sont aménagées sur chaque casier, calées à la cote de remplissage centennale du casier.

Tous les casiers de rétention sur la branche principale du cours d'eau sont définis pour fonctionner avec une revanche de sécurité de 30 à 50 cm entre le niveau maximum de remplissage en crue centennale et la cote de la digue. La revanche de sécurité des bassins permet d'assurer une lame d'eau déversante en crue exceptionnelle sans débordement par-dessus les digues des bassins. Bien dimensionnés pour une occurrence centennale, les ouvrages de rétention du parc de la Mogère permettent de réduire le débit de pointe à l'aval, entre Boirargues et la ZAC Ode Acte 1, pour un évènement exceptionnel, le débit maximum calculé étant de 3 à 5 m³/s plus faible par rapport à l'état initial.

Ainsi, le quartier Cambacérès ne sera pas inondé en cas de crue exceptionnelle du Negue Cats. Toutefois, dans ce cas il n'y a plus de revanche de sécurité entre le niveau maximum de remplissage et les cotes des digues des casiers. A l'aval du quartier Cambacérès, la zone commerciale de Fréjorgues est inondée. Les hauteurs de submersion restent majoritairement inférieures à 50cm.

Observation du CE: il a été tenu compte des effets du changement climatique dans l'adaptation à la crue centennale du Nègue-Cats. *Les aménagements prévus par le schéma directeur ont été vérifiés et testés jusqu'à une crue exceptionnelle égale à 1,8 fois le débit de la crue d'occurrence centennale (soit une crue centennale augmentée de 80%)*

L'Ae recommande de démontrer comment le réseau d'évacuation des eaux pluviales ruisselant sur les surfaces imperméabilisées garantira l'absence de pollution de la nappe affleurante.

Le dossier d'étude d'impact présente, à la page 181, la prise en compte des eaux de ruissellement par le projet.

Un bassin de rétention va être réalisé (cf réponse à la recommandation n°2 du présent mémoire en réponse) et sera alimenté par l'ensemble des eaux pluviales du barreau routier ainsi que de la plateforme tramway comprise entre le point haut au-dessus de l'A709 et le raccordement au boulevard Pénélope. Ce bassin de rétention se déverse ensuite dans le réseau pluvial du boulevard Pénélope qui, lui, se déverse dans le Nègue-Cats après être passé par un séparateur hydrocarbure. La Métropole de Montpellier a en charge l'entretien et la maintenance de ce séparateur d'hydrocarbure. Pour le reste du périmètre situé au nord de l'A709, le principe de gestion des eaux pluviales actuel sera conservé (réseau pluvial du boulevard Pénélope) en adaptant les avaloirs et les antennes existants pour prendre en compte la couverture par la plateforme du tramway.

Pour la partie Sud de l'ouvrage de franchissement de l'A709, non inclus dans la ZAC Cambacérès, le surplus d'imperméabilisation sera intégré dans les ouvrages déjà réalisés dans le cadre de la ZAC et dûment autorisés par l'Etat.

Sur le secteur Cambacérès, un nouveau réseau de collecte des eaux pluviales du projet sera créé. Localement le réseau existant le long de la route de Vauguières et du parvis sera adapté au projet. Le réseau projeté sera dimensionné pour un période de retour décennale avec un taux de remplissage de 75% maximum. Ce dimensionnement va permettre le transit de débits de points de période de retour de 20 à 25ans avant débordement sur la chaussée

Observation du CE: Un bassin de rétention va être réalisé ainsi qu'un séparateur hydrocarbure dont la Métropole de Montpellier aura en charge l'entretien et la maintenance.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de s'engager à mettre en place la restauration écologique de la ripisylve du Nègue-Cats et de préciser les modalités de sa réalisation.

Le projet d'extension de la ligne 1 de tramway impacte la ripisylve du Nègue-Cats sur une vingtaine de mètres, au niveau du terminus actuel d'Odysseum, avec un allongement des ouvrages hydrauliques (cadres béton).

Une bande de travaux sera définie et délimitée, afin d'optimiser la surface d'intervention des entreprises. Par la suite, une remise en état sera définie.

D'autre part, il est prévu d'intégrer, dans les Dossiers de Consultation aux Entreprises, des clauses pour imposer aux entreprises titulaires des marchés de travaux, des mesures pour limiter les impacts sur la ripisylve. Pour établir ces clauses, il est prévu qu'un écologue indépendant accompagne la Maître d'Ouvrage et le Maître d'œuvre. En cas d'impact, il y aura obligation de remettre en état les éléments endommagés. Pour ce faire, nous procéderons au passage d'un huissier pour réaliser un constat en préalable aux travaux

Observation du CE: le projet prévoit la mise en place de la restauration écologique de la ripisylve du Nègue-Cats et il précise les modalités de sa réalisation avec l'accompagnement d'un écologue

L'Ae recommande d'actualiser l'étude faune flore.

le Maître d'Ouvrage a décidé de refaire passer un écologue sur l'intégralité du périmètre du projet d'extension pour vérifier si les conclusions de 2014 étaient toujours d'actualité et que les caractéristiques du projet de tramway restaient cohérentes pour la thématique faune/flore.

Deux études ont donc été menées depuis la réalisation de l'étude d'impact, objet de l'avis de l'Ae, et sont annexées au présent document.

Pour la partie Cambacérès, le diagnostic conclut sur le fait qu'il n'y a aucun enjeu en termes, d'espèces faune/flore patrimoniales et protégées.

Pour la partie Nord A709, compte tenu des niveaux d'enjeux faibles et modérés liés aux habitats naturels, à la flore et à la faune de l'aire d'étude, le naturaliste ne recommande pas d'inventaire faune/flore supplémentaire.

Nous joignons également à ce document une étude environnementale datant de 2015 sur un secteur un peu plus étendu, concernant l'Agrion de Mercure qui définit précisément les zones d'habitat favorables de cette espèce. L'extension de la ligne 1 de tramway ne se trouve pas à proximité immédiate de ces zones.

Observation du CE: Le souci d'actualisation de l'étude faune flore a été pris en compte comme le recommandait l'AE

4) étayer la présentation du dipôle multimodal constitué autour des deux gares de Montpellier, et de son fonctionnement attendu, en particulier celle des avantages et des inconvénients du prolongement de la ligne 1 pour les usagers ;

Le choix du positionnement de la Gare Montpellier Sud de France à cet endroit-là a été entériné lors de l'enquête publique du projet de Gare Montpellier Sud de France.

La comparaison des différentes variantes est présentée au chapitre 4, page 216 et suivantes de la pièce F : « Etude d'impact et d'incidences Natura 2000 » du dossier d'enquête publique de ce projet, en Septembre 2014.

Cette enquête publique a été suivie d'une Déclaration d'Utilité Publique de ce projet par les autorités compétentes et la présente étude d'impact ne saurait remettre en cause ce choix.

Montpellier possède donc deux gares ferroviaires répondant à des objectifs différents et l'un des intérêts de ce projet d'extension de la ligne 1 est justement de relier ces deux gares entre elles de manière rapide, régulée, confortable et efficace pour permettre une intermodalité optimale pour les gens ayant une correspondance entre ces deux gares

Observation du CE: le projet d'extension de la ligne 1 a pour objectif de relier les deux gares entre elles de manière rapide, régulée, confortable et efficace pour permettre une intermodalité optimale

5) procéder à une nouvelle évaluation des risques sanitaires et proposer des mesures• d'évitement, de réduction et de compensation des risques notamment cancérigènes ;

L'Ae recommande :

- de compléter le volet qualité de l'air par des données quantitatives récentes des teneurs des• principaux polluants atmosphériques au sein du périmètre du projet ;
- de modéliser la situation future du quartier Cambacérés pour ce qui concerne l'ensemble des polluants de la circulaire du 22 février 2019 ;
- de tenir compte des établissements sensibles du futur quartier ;
- de procéder à une nouvelle évaluation des risques sanitaires sur la base de ces informations ;
- de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des risques notamment cancérigènes pour les futurs habitants.

Les données demandées ici par l'Autorité Environnementale nécessitent une mise à jour de dossiers, dûment validés par les services de l'état et dont nous n'assurons pas la maîtrise d'ouvrage. Nous tenons à rappeler ici que la DREAL, lors des réunions préparatoires (et notamment le 30 Mai 2018), ne nous avait pas demandé de telles études complémentaires sur un périmètre aussi large que celui de la ZAC Cambacérés.

Observation du CE:

Les dossiers avaient déjà été dûment validés par les services de l'état. La DREAL, lors des réunions préparatoires n' avait pas demandé de telles études complémentaires sur un périmètre aussi large que celui de la ZAC Cambacérés.

L'Ae recommande de compléter la modélisation du bruit en situation de projet en présentant le calage du modèle de propagation du bruit sur les mesures effectuées, en actualisant la carte du bruit et en cartographiant les gains en termes de nuisances sonores dans le quartier Cambacérés. Une actualisation de la carte du bruit à l'échelle de l'agglomération apparaîtrait pertinente.

Lors des réunions préparatoires du dossier d'étude d'impact, il avait été demandé au Maître d'Ouvrage de ne réaliser une modélisation acoustique uniquement pour la création du barreau routier entre le franchissement de l'A709 et le giratoire de Londres.

Pour ce faire, nous avons également ajouter, au bruit des véhicules routiers, celui créé par le tramway lors de son passage à proximité de l'infrastructure routière.

Les conclusions de cette étude figurent dans l'étude d'impact (pages 216 et suivantes) objet de cette enquête et l'étude y est annexée dans son entièreté.

L'analyse de l'impact acoustique du projet, basée sur l'utilisation d'un logiciel de prévision acoustique, montre que le projet respecte bien les seuils réglementaires, quelle que soit la configuration étudiée, à savoir barreau routier seul, ou bien tramway seul, mais également les deux composantes prises ensemble.

Dans le texte introductif à cette recommandation, l'Autorité Environnementale s'interroge, à juste titre, sur la non prise en compte du bruit de crissement dans la modélisation.

Nous tenons à rappeler ici, que ce bruit de crissement est un bruit ponctuel et ne constitue une nuisance uniquement au niveau des zones de courbure lorsque celles ci sont assez serrées.

Cependant, pour pallier ce bruit de crissement, les rames du réseau de tramway de Montpellier sont équipés de réservoir de graisses et, périodiquement, la rame en injecte sur le rail, ce qui tend à atténuer cette nuisance. Cette injection est programmée à l'avance en fonction du type de courbes et de la fréquence de passage des rames sur cette courbe. Le paramétrage est, bien entendu, modifiable en temps réel, en fonction de l'usure constatée du rail.

Observation du CE: le projet respecte bien les seuils réglementaires, quelle que soit la configuration étudiée, à savoir barreau routier seul, ou bien tramway seul, mais également les deux composantes prises ensemble.

L'Ae recommande de préciser quelles mesures antivibratoires seront mises en œuvre sur les différents tronçons du parcours de la ligne 1 prolongée.

Le passage du tramway provoque des sons, mais également des vibrations qui sont mesurées et atténuées quand cela est nécessaire.
L'impact vibratoire du passage du tramway est exprimé sous forme de valeurs de vitesses vibratoires, en décibel (dBv).
Les seuils admissibles en termes de vibrations s'appuient actuellement en France sur le texte suivant : « Guide pour l'estimation de l'exposition des individus à des vibrations globales du corps » (Norme ISO 2631).
Ainsi les mesures prises pour atténuer les vibrations sont fonction de la distance entre la voie tramway et les façades de bâtiment, comme décrit dans l'étude d'impact (page 218 et suivantes de l'étude d'impact) ; c'est la règle des 7m/12m.
Règle appliquée au projet d'extension de la ligne 1 de tramway : Le choix précis et définitif du type de plateforme à mettre en place se fait lors de la dernière phase de conception du projet.
Cependant, la quasi-totalité du linéaire se trouvant à plus de 12 mètres des bâtiments, la pose de voie classique sera employée, à l'exception de : la plateforme au niveau de l'arrière-gare actuelle d'Odysseum, où une pose de type 3 (sur dalle flottante) sera mise en place compte tenu de la proximité avec les bâtiments du centre commercial Odysseum, sur un linéaire d'environ 40 mètres.
Au sud du quartier Cambacérès, aux abords de la Halle de l'innovation au niveau de la Place Françoise Héritier

Observation du CE: les mesures nécessaires ont été prises en compte par le maître d'ouvrage

6) évaluer les risques liés au transport de matières dangereuses au niveau du quartier • Cambacérès et proposer des mesures d'évitement ou de réduction ou de compensation.

Les risques liés au transport de matières dangereuses concernent les projets de nouvelle autoroute A9 et de nouvelle voie ferrée (Contournement Nîmes Montpellier – CNM), mais ne concernent pas le projet d'extension de la ligne 1 de tramway, car il n'est pas prévu de transport de marchandise sur les voies de tramway, donc a fortiori, pas de transport de matières dangereuses. Les risques liés au transport de matières dangereuses ont été évalués lors de la conception des projets de réalisation de l'A9 et du CNM ; des mesures d'évitement, de réduction et/ou de compensation ont été définies à ce moment-là par les maîtres d'ouvrages respectifs de ces projets.
Un exemple, extrait de l'étude d'impact du Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier est fourni

Observation du CE: ce qui est demandé c'est pour le quartier Cambacérès qui sera traversé par la ligne 1. A priori d'une part aucun transport de matières dangereuses ne passera par le quartier Cambacérès, et d'autre part ce risque a déjà été pris en compte dans la conception et réalisation des A709 et A9 .

L'Ae recommande de présenter le bilan carbone du système urbain concerné par le projet d'ensemble et d'évaluer le bilan en émissions de gaz à effet de serre de l'opération d'extension de la ligne 1 du tramway, du quartier Cambacérès et du projet d'ensemble en tenant compte des émissions de la période de travaux.

Comme expliqué dans notre réponse à la 1ère recommandation de l'Ae (page 4 du présent mémoire), il n'y a pas de « projet d'ensemble », mais plusieurs projets non concomitants.

En revanche, en ce qui concerne l'extension de la ligne 1, dans le cadre de l'évaluation socio-économique de ce projet, nous avons quantifié et monétarisé les impacts sur l'environnement. A savoir, que les émissions polluantes et les GES diminuent grâce au report modal de la voiture vers le tramway. Ainsi, le gain monétarisé est estimé à 3 215 592 € entre 2021 et 2070 pour la pollution atmosphérique et de 7 973 811€ pour les gaz à effets de serre (G.E.S) sur la même période. Les émissions de gaz générées par les déplacements en voiture ou en bus contribuent à l'effet de serre. De ce fait, le report des automobilistes sur le tramway et la diminution des kilomètres parcourus en bus au profit d'un mode non générateur de gaz confèrent une plus-value environnementale au projet

En terme d'équivalent CO₂, nous obtenons les valeurs suivantes, à l'aide du « Guide Méthodologique – Information GES des prestations de transport » (Application de l'article L. 1431-3 du code des transports), pour la période concernée de 2021 à 2070.

Tonnes de CO₂ économisées pour les déplacements en voiture non réalisés en situation projet : 27.379 TeqCO₂ ;

Tonnes de CO₂ économisées pour les déplacements en navette non réalisés en situation projet : 19.091 TeqCO₂ ;

Tonnes de CO₂ produites pour les déplacements en tramway réalisés en situation projet : 1.269 TeqCO₂ ; Cela représente donc un total de 45.201 TeqCO₂ évitées.

Observation du CE: le bilan carbone demandé figure dans la réponse de TAM

7) actualiser les solutions de substitution du projet d'ensemble en matière d'intermodalité ferroviaire et de santé des populations ;

le Maître d'Ouvrage informe le public et l'Ae que la modification suivante a été apportée : modification de l'emplacement du terminus.

L'étude d'impact du projet d'extension de la ligne 1 de tramway n'a pas vocation à remettre en cause l'analyse multicritère réalisée dans le cadre du projet de la Gare Montpellier Sud de France, ayant mené au choix de la localisation de ladite gare.

Cependant, dans le texte introductif à cette 12ème recommandation, l'Autorité Environnementale demande d'apporter des précisions sur l'accessibilité en vélo du quartier Cambacérès.

Il convient donc de rappeler que ce projet de tramway s'accompagne, comme explicité dans le dossier, de pistes cyclables bidirectionnelles le long de la plateforme, dans l'optique de répondre, notamment, au Schéma Directeur des Mobilités Actives de la Métropole.

Ainsi la liaison Gare-Gare s'effectuera en 14/15 minutes en vélo.

Ce projet de tramway n'a pas vocation à doter l'ensemble de l'itinéraire Gare Montpellier Sud de France – Centre-ville de pistes cyclables, mais y contribue largement sur son périmètre, le long des nouvelles voies.

Observation du CE: de plus TAM a répondu aux questions du CE qui lui a demandé son avis sur les solutions alternatives présentées par un certain nombre de personnes dans leurs observations sur le registre dématérialisé lors de l'EP, et notamment la solution d'utiliser la ligne 3... (cf chapitres 28 et 29)

8) reprendre le calcul socio-économique en prenant en compte le projet dans son ensemble (gare Montpellier Sud, ZAC Cambacérès, extension de la ligne 1).

Le calcul socio-économique d'un projet consiste à comparer deux options futures entre eux : une option projet et une option référence (qui est la situation future sans le projet).

Or, certains des projets sont déjà réalisés et en service (CNM, A9, Nouvelle Gare), d'autres sont en cours de réalisation (ZAC Cambacérès), donc à l'horizon de l'évaluation socio-économique (à la mise en service de l'extension), ces projets ne peuvent que faire partie de l'option de référence. Il n'est pas possible de considérer une option de référence sans ces infrastructures, que l'extension se fasse ou non.

Le calcul socio-économique présenté dans notre dossier correspond bien au calcul pour l'extension de la ligne 1 de tramway et ce calcul a été réalisé dans les règles de l'art

Observation du CE: Le CE se satisfait de la réponse du Md'O

Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets

L'Ae recommande de préciser les modalités mises en place pour assurer le suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation du projet d'ensemble auxquelles les maîtres d'ouvrage du projet se sont engagées et en particulier celles inscrites dans les différentes autorisations relatives au projet.

Les modalités de suivi, pour ce qui est du projet d'extension de la ligne 1 de tramway, ont été décrites au chapitre 11 de l'étude d'impact (pages 243 et suivantes).

Pour ce qui est des modalités de suivi des autres projets, il convient de se référer aux documents correspondants, dûment approuvés par les services de l'Etat.

Observation du CE: dont acte. De plus la décision de l'autorité préfectorale qui autorisera -ou non- DUP le maître d'ouvrage à réaliser le projet prendra en considération tous ces avis. En cas d'octroi d'autorisation du projet, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Résumé non technique

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis

Ce mémoire en réponse, ainsi que ses annexes, constituent la réponse du Maître d'Ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale. A ce titre, ils seront joints au dossier d'enquête publique et seront consultables par le public.

Observtion du CE: dont acte

Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme

L'Ae recommande d'instruire le dossier de déclassement de l'espace boisé classé « Mas de Brousse » en explicitant les impacts environnementaux du déclassement et les mesures pour les éviter, les réduire ou le cas échéant les compenser.

Dans le dossier de Mise en Compatibilité du PLU, le Maitre d'Ouvrage a analysé la compatibilité du projet avec l'ensemble des documents d'urbanisme en vigueur sur le territoire concerné.

Il est ressorti de cette analyse que seule la présence d'un Espace Boisé Classé rend le projet non-compatible avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU).

En effet, l'EBC (Espace Boisé Classé) du Mas de Brousse est impacté sur une surface de ~~779~~^{m²} 516 m2 compte tenu de la géométrie très contrainte de cette section de la ligne 1 entre l'ouvrage de franchissement de l'A709 et la rampe d'accès au parvis de la gare. Le classement en EBC de cette surface ne permet pas en l'état, de dimensionner des espaces publics au niveau des besoins du projet, tout particulièrement pour les modes actifs.

Cette portion de l'EBC du Mas des Brousses doit donc être déclassée pour la réalisation du projet d'extension de la ligne 1.

L'étude a été menée en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) au titre du périmètre de protection du château de la Mogère et de la réhabilitation du mas des Brousses (propriété de Montpellier Méditerranée Métropole). Il est utile de préciser ici que, depuis la rédaction du dossier d'enquête publique dont il est question ici, la Métropole de Montpellier a dû démolir, en accord avec l'ABF, le mur d'enceinte côté cour de gare pour la mise en sécurité du site (risque de chute avec lycée à proximité immédiate). Le permis de démolir a été accordé le 25 Mars 2019 (dossier n° : PD 34172 19 V0002).

Ensuite, l'ensemble des arbres remarquables (liste établie suite à la réalisation d'une étude arboricole et sanitaire) ont été préservés et protégés (voir photos). Ils seront bien évidemment conservés pendant et après la phase travaux et intégrés au projet, et se trouveront donc sur les espaces publics (trottoirs) et seront ainsi mis en évidence.

Ainsi, les impacts environnementaux de cette « réduction d'Espace Boisé Classé » sont très largement évités.

De plus, le projet tramway sera largement planté de part et d'autres de la plateforme et le bilan du boisement sera largement positif à l'issue de l'opération (principe de minimum 2 arbres...

Observation du CE: les impacts environnementaux du déclassement ont été explicités et les mesures pour les éviter, les réduire ou le cas échéant les compenser ont été prises.

Chapitre 23 - analyse de l'objet de l'enquête publique

Cette EP a pour but de porter à la connaissance du grand public le dossier soumis à enquête relatif au prolongement de la ligne 1 du tramway de Montpellier jusqu'à la nouvelle gare Montpellier-Sud de France pour obtenir son avis après la concertation préalable et prise en compte des recommandations de l'autorité environnementale

Il s'agit plus précisément:

- après étude du dossier et recueil des avis,
- d'analyser les observations ou recommandations formulées par les uns et les autres,
- de prononcer l'avis personnel et motivé du CE sur chacun des 3 volets de l'enquête (environnement, urbanisme, expropriation),
- et permettre ainsi à l'autorité préfectorale de prendre ou non un arrêté de DUP (déclaration d'utilité publique) emportant modification des documents d'urbanisme de la ville de Montpellier.

Chapitre 24 - examen de l'avis des PPA consultées/la concertation

Les entités devant être consultées règlementairement l'ont été.

La chambre d'agriculture de l'Hérault s'était faite excuser, en revanche la Région Occitanie et SNCF réseau étaient absents (donc avis favorable).

Les participants ont émis un avis favorable sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Montpellier dans le cadre de l'extension de la ligne 1 du tramway de Montpellier vers la gare de Montpellier Sud de France

TAM a indiqué au CE qu'il tiendrait compte des observations et de l'avis favorable exprimés dans le PV de concertation. (cf chapitre 10)

Chapitre 25- analyse de la participation et des observations du public

Cette enquête n'a pas laissé le public indifférent puisque :

- 258 observations, ont été recensées, dont 2 doublons, soit 256.

- **9656** personnes ont "visité" tout ou partie du contenu du dossier d'enquête sur le dossier registre dématérialisé

-et il a été procédé à **1160** consultations/téléchargements de tout ou partie du dossier sur le support numérique selon la répartition ci après:

Arrêté préfectoral n  2022-I-107 en date du 10 février 2022 : **23 consultations**

Avis d'enquête publique : **27 consultations**

Note de présentation non technique de l'enquête publique : **69 consultations**

Partie 1 - Pièce A : Notice explicative : **58 consultations**

Partie 1 - Pièce B : Objet de l'enquête publique unique, informations juridiques et administratives : **36 consultations**

Partie 1 - Pièce C : Plan de situation : **68 consultations**

Partie 1 - Pièce D : Plan général des travaux : **77 consultations**

Partie 1 - Pièce E : Caractéristiques des ouvrages les plus importants : **62 consultations**

Partie 1 - Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses : **32 consultations**

Partie 1 - Pièce G :   tude d'impact sur l'environnement : **32 consultations**

Partie 1 - Pièce H :   valuation socio-économique : **35 consultations**

Partie 1 - Pièce I : Bilan de la concertation : **32 consultations**

Partie 1 - Pièce J : Avis et décisions obligatoires : **29 consultations**

Partie 2 - Pièce A : note de présentation des modifications apportées au PLU dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité : **30 consultations**

Partie 2 - Pièce B Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint (ART. R153-13) : **23 consultations**

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE : **47 consultations**

Mémoire en réponse à l'Avis de l'Autorité Environnementale : **36 consultations**

Annexe 1 : **78 consultations**

Annexe 2 : **51 consultations**

Annexe 3 : **44 consultations**

Annexe 4 : **51 consultations**

Annexe 5 : **48 consultations**

Annexe 6 : **39 consultations**

Annexe 7 : **42 consultations**

Annexe 8 : **40 consultations**

Annexe 9 : **51 consultations**

Sur les 258 observations (dont 2 doublons) = **247 observations favorables, 9 défavorables** (dont 1 franchement défavorable), **2 observations indéfinissables** (les N   168 et 255),

Certaines observations, nombreuses (**128**) ont été déposées **anonymement**,

Toutes les observations et leur(s) pièce(s) jointe(s) figurent in extenso dans le dossier relié **en annexe 3**.

Les observations recensées peuvent être analysées de différentes manières: selon le mode de recueil, puis par secteurs géographiques et enfin selon les thématiques principales relevées.

21. Utilisation des vecteurs de recueil des observations :

Par web (registre dématérialisé)	256	99,22 %
Courrier postalis��	0	0 %
Courriel (e.mail) site mairie	0	0 %
Registre d'enquête en mairie	1	0,38%

Il est permis d'observer que la **dématérialisation** a contribué à une plus grande participation du public à l'enquête (**plus de 99 %**). Cependant la présence des commissaires enquêteurs qui reste indispensable aux permanences permet au public de recevoir toutes les explications qu'il sollicite.

C'est donc le registre dématérialisé qui a été le plus utilisé durant cette enquête (99,22%)

**22. recensement par secteurs géographiques:
dans la métropole ou hors métropole dans l'Hérault, voire hors département:**

Zone géographique	Nombre d'avis sur les registres
Dans la métropole	105 car 1 doublon
Hors de la métropole mais dans le département de l'Hérault	7
Hors du département de l'Hérault	4
Habitat non défini et/ou observation déposée anonymement	142 car 1 doublon
TOTAL	258

Si il y a 142 observations anonymes, ce sont a priori ensuite principalement des habitants de Montpellier (82) qui se sont exprimés, et, on peut observer que 33 habitants d'autres communes de la Métropole ou des métropoles voisines ont donné leur avis (favorable) et même (4) habitants vivant hors de la Métropole"3M"

- Habitant Castelnau le Lez= 5
- Habitant Castries= 1
- Habitant de Montpellier= 82
- Habitant extérieur Métropole de Montpellier ou voisines = 4
- Habitant Grabels= 3
- Habitant Jacou= 1
- Habitant Lattes= 8
- Habitant Le Crès= 1
- Habitant Marseillan= 1
- Habitant Mauguio= 1
- Habitant Pérols= 1
- Habitant Poussan= 1
- Habitant Prades le Lez= 1
- Habitant Sauteyrargues= 1
- Habitant St Gély du Fesc= 1
- Habitant St Georges d'Orques= 2
- Habitant St Jean de Védas= 2
- Habitant Vendargues= 1
- Habitat Villeneuve les Maguelone= 1
- Habitant Viols le Fort= 1
- Habitat indéfini=144 (dont 1 doublon)

Chapitre 26 - synthèse des observations formulées

Parmi les 258 observations formulées (dont 2 doublons):

- **40** observations sont des propositions alternatives au projet de la ligne 1, principalement à partir de la ligne 3 (observations N°: 24, 32, 37, 39, 55, 63, 94, 95, 107, 110, 118, 119, 120, 123, 130, 136, 160, 168, 170, 175, 190, 194, 201, 204, 209, 210 (doublon de la 209), 211, 212, 214, 216, 217, 219, 220, 224, 237, 241, 244, 253, 256, 257).

- **1** observation (la N°1) particulière, à ne pas négliger, concernet les conditions d'accessibilité (du terminus à la gare) pour les handicapés, les personnes âgées et/ou à mobilité réduite et les personnes malvoyantes.

- **26** observations sont relatives aux conditions d'accès et de protection (soleil, vent, intempéries,...) jusqu'à la gare (observations N° 1, 5, 12, 15, 24, 26, 29, 64, 78, 83, 105, 165, 176, 181, 197, 203, 207, 208, 218, 220, 221, 237, 239, 241, 244, 252, 257).

- **10** observations sont relatives au coût du projet (observations N°32, 54, 94, 131, 165, 186, 225, 226, 232, 256).

- **47** observations demandent même des prolongations jusqu'à l'aéroport (44), la mer (7) , voire également Grammont (1)

(observations N° 9 , 12, 30 ,37, 39, 48, 55, 58, 62, 63, 72,74, 79, 82, 83, 84, 87, 88 ,91, 93, 99, 103, 121, 122, 132, 140, 152, 155, 161, 165, 173, 175, 179, 181, 182, 197, 201, 204, 206, 227, 230, 234, 243, 252, 254, 256, 258)

- **Concernant les 3 volets de l'enquête:**

- aucune observation relative à l'urbanisme/expropriation (Mas des Brousses, places de parking Odysseum),

-ou prenant appui sur le code des transports,

- **16** observations relatives à l'écologie/environnement (moins de circulation, moins de pollution, modes de déplacements doux, ...), mais observations plutôt positives et favorables au projet (observations N° 16, 22, 34, 58, 63, 83, 103, 119 126, 143, 64, 176, 184, 196, 213, 224...)

Chapitre 27 - questions posées par le CE à TAM

A l'issue de l' enquête publique et avant de rendre ses conclusions et son avis motivé, le commissaire enquêteur a demandé à TAM/ Métropole de bien vouloir lui transmettre les réponses qu'appellent de sa part:

28.1. l'avis de l'Autorité environnementale sur le principal point d'achoppement qu'elle relève, à savoir: " L'étude d'impact s'apparente à la fois à celle du quartier Cambacérés (alors Oz1) datant de 2013 et à une étude qui traiterai strictement de la ligne 1, sans l'ensemble des mises à jour nécessaires. Elle ne correspond pas au périmètre d'un projet conforme à l'article L. 122- 1 du code de l'environnement."
Rappel du contenu de l'article L122-1 § II du code de l'environnement:

II. — Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Lorsque les travaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrage différents, ceux-ci peuvent demander à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement de préciser les autres projets du programme, dans le cadre des dispositions de l'article L. 122-1-2.

Nota= Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle.

28.2. les observations, remarques, recommandations, formulées dans leur avis par les personnes publiques, entités, collectivités territoriales et organismes consultés officiellement avant le début de l'enquête,...et dont les préconisations n'auraient pas eu le temps d'être intégrées au projet présenté à l'enquête publique,

28.3. les problématiques soulevées dans les questions ou propositions alternatives extraites à partir des observations (258 avis cf annexe 3) formulées par le public au cours de l'enquête pblique.

28.4 et enfin les questions supplémentaires posées par le commissaire enquêteur, à savoir:

cf annexe 13.2: toutes les questions posées, et chapitre 28 suivant: ces questions et les réponses du MOA.

Chapitre 28 - le mémoire en réponse de TAM

Projet d'extension Ligne 1 du tramway de Montpellier

Réponses du MOA aux questions du Commissaire Enquêteur

Réponses apportées au PV de clôture

Le Maître d’Ouvrage répond ici, point par point, aux différentes questions posées par le commissaire-enquêteur dans le procès-verbal de clôture de l’enquête publique préalable à la DUP emportant mise en compatibilité des documents d’urbanisme de la ville de Montpellier, du prolongement de la ligne 1 du tramway de Montpellier vers la gare Sud de France Les questions ci-après sont reprises du paragraphe 3 dudit procès-verbal, et les réponses apportées par le Maître d’Ouvrage figurent dans les encadrés après chaque question.

Question 31. L’avis de l’Autorité environnementale sur le principal point d’achoppement qu’elle relève, à savoir: " L’étude d’impact s’apparente à la fois à celle du quartier Cambacérès (alors Oz1) datant de 2013 et à une étude qui traiterai strictement de la ligne 1, sans l’ensemble des mises à jour nécessaires. Elle ne correspond pas au périmètre d’un projet conforme à l’article L. 122- 1 du code de l’environnement." Rappel du contenu de l’article L122-1 § II du code de l’environnement: II. — Lorsque ces projets concourent à la réalisation d’un même programme de travaux, d’aménagements ou d’ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l’étude d’impact doit porter sur l’ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l’étude d’impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l’ensemble du programme. Lorsque les travaux sont réalisés par des maîtres d’ouvrage différents, ceux-ci peuvent demander à l’autorité administrative de l’Etat compétente en matière d’environnement de préciser les autres projets du programme, dans le cadre des dispositions de l’article L. 122-1-2.

Nota= Un programme de travaux, d’aménagements ou d’ouvrages est constitué par des projets de travaux, d’ouvrages et d’aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d’ouvrage et constituant une unité fonctionnelle.

Réponse du Maître d’Ouvrage:

L’Autorité Environnementale considère que l’extension de la ligne 1 de tramway fait partie d’un projet d’ensemble, constitué de la ZAC Cambacérès, de la Gare Montpellier Sud de France, du Contournement Nîmes-Montpellier et de l’extension de la ligne 1 de tramway (le dédoublement de l’A9 est parfois évoqué comme faisant également partie de ce projet d’ensemble).

Le Maître d’Ouvrage de l’opération d’extension de la ligne 1 de tramway considère, quant à lui, que ces projets sont dissociés, par leurs natures et leurs périmètres respectifs et ne font donc pas partie d’un projet d’ensemble, puisque qu’ils répondent à des logiques et des objectifs différents de manière indépendante. En effet, le tramway s’inscrit dans une logique de réseau de transports en commun urbain, alors que le CNM et la Gare s’inscrivent dans une logique de doublement de la ligne ferrée de la Vallée du Rhône à Montpellier et le déplacement de l’A9 dans une logique de contournement d’agglomération.

De fait, la non-concomitance de ces projets vient appuyer ce fait. L’ouverture de la Gare Montpellier Sud de France, en juillet 2018, a été réalisée sans que le tramway ne soit opérationnel.

Le maître d’ouvrage partage le point de vue du SGAE (Secrétariat Général des Affaires Européennes), dépendant du Premier Ministre, qui avait répondu à une observation similaire, le 11 Juillet 2017, concernant le Contournement Nîmes Montpellier que « Si l’Ae-CGEDD a recommandé, dans son avis, de réaliser une étude d’impact unique, la réalité fonctionnelle de ces différents projets – qui n’ont pas été conçus globalement et communément et qui ne présentent pas de réciprocité des liens fonctionnels, excluant l’existence d’une unité fonctionnelle caractéristique d’un programme au sens de l’article L.122-1 II du code de l’environnement dans sa rédaction alors applicable – ne l’exigeait pas. En revanche, et conformément à la réglementation, une analyse des effets cumulés de l’ensemble des projets connus, incluant également, en anticipation, certains projets à venir, à l’instar du prolongement de la ligne 1 de tramway, a bien été réalisée. »

Ci-après, un rappel de l’historique des différents projets mentionnés par l’Autorité Environnementale. ZAC Cambacérès (anciennement ZAC Oz) :

Les travaux ont débuté en 2017 et sont destinés à s’étaler sur une quinzaine d’années, en fonction des rythmes de commercialisation eux-mêmes dépendant du marché immobilier. Autorisée par l’Etat le

19/08/2015, les travaux ont débuté en 2017, et sont destinés à s'étaler sur une quinzaine d'années, en fonction des rythmes de commercialisation eux-mêmes dépendant du marché immobilier
Approbation par la Communauté d'Agglomération de la réalisation du projet urbain le 24/9/2013 ;
Approbation par la Communauté d'Agglomération du dossier de création de ZAC 1 (après concertation avec le public et avis de l'autorité environnementale) le 29/10/2013 ;
Approbation par la Communauté d'Agglomération du dossier de réalisation de la ZAC 1, Déclaration de Projet valant MECPLU le 31/7/2014

Arrêté Préfectoral Autorisation Loi Eau ZAC le 19/8/2015

Arrêté Préfectoral Autorisation Loi Eau ZAC pour les premiers aménagements du Parc de la Mogère le 31/1/2017

Approbation par le Conseil de Métropole de la modification simplifiée du PLU actualisant la mise en œuvre du projet urbain le 29/3/2018.

Gare Montpellier Sud de France :

Déclaration de projet par RFF le 31/12/2014

Début des travaux en 2015

Mise en service le 07/07/2018

Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier :

Déclaration d'Utilité Publique, par décret, le 16/05/2005, prorogée le 28/04/2015

Mise en service le 10/12/2017

Dédoublage de l'A9 :

Déclaration d'Utilité Publique le 30/04/2007

Début des travaux en 2014

Mise en service le 31/05/2017

Observation du CE:

Le projet de prolongement de la ligne 1 du tramway de l'agglomération de Montpellier s'inscrit certes dans le contexte général de la mise en service de la gare de Montpellier Sud de France déjà réalisée et de l'urbanisation en cours du quartier Cambacérès.

On ne peut que regretter d'avoir laissé construire une gare -à l'origine éloignée du centre ville- sans assurer simultanément les moyens de transport de liaison.

Toutefois:

- d'une part il ne s'agissait pas au départ d'un projet d'ensemble, ni d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages,
- d'autre part ces projets n'ont pas été réalisés de manière simultanée,
- de plus le prolongement de la ligne 1 du tramway ne constitue pas une unité fonctionnelle avec par exemple le quartier Cambacérès. Ces projets n'ont pas la même finalité.

-en outre l'étude d'impact menée pour le prolongement de la ligne 1 du tramway n'ignore pas celles qui ont déjà été réalisées auparavant pour la gare Sud de France ou le quartier Cambacérès, ou l'avenir des impacts de ces constructions ou projets. Il en va ainsi par exemple du fonctionnement hydraulique de tout le secteur concerné et des aménagements hydrauliques qui y sont réalisés. De même la majeure partie des thématiques avait déjà été traitée dans le cadre des études d'impacts des projets urbains Odysseum et Cambacérès (Oz à l'époque). Pour la partie Cambacérès, le tramway était déjà inclus au projet de ZAC et donc la recommandation de la DREAL était de reporter dans le dossier du prolongement de ligne 1 du tramway les éléments issus du dossier réalisé à l'époque pour le quartier Cambacérès. Pour le projet Odysseum, l'extension du tramway n'était pas précisément décrite, mais seulement évoquée, et la DREAL avait donc indiqué qu' il était nécessaire d'ajouter les impacts du projet allant du terminus actuel à Odysseum jusqu'au franchissement de l'A709. Il avait alors été convenu (*voir réponse ministérielle*) de rédiger le dossier d'étude d'impact de l'extension de la ligne 1 de tramway en séparant le projet d'extension en 2 parties (Nord A709 et Sud A709). Ainsi, pour chaque chapitre du dossier du projet soumis à enquête, un premier paragraphe reprend les éléments de l'étude d'impact de la ZAC Cambacérès et un second paragraphe présente les

éléments nouveaux au nord de l'A709 (du terminus actuel d'Odysseum à l'ouvrage d'art de franchissement de l'A709 inclus).

Compte-tenu de la recommandation de l'Ae, de nouvelles études ont été menées sur les 2 secteurs et ont été jointes au mémoire en réponse.

-de surcroît les mises à jour de certaines données ont été effectuées pour la plupart jusqu'en 2018 et 2019 mais l'enquête publique a été retardée en 2020, 2021 et début 2022 par, entre autres, la pandémie COVID19,

-au surplus l'étude d'impact s'inscrit en parfaite cohérence avec celle réalisée de manière plus large géographiquement dans le cadre du SCOT (Schéma de COhérence Territoriale) de la Métropole Montpellier Méditerranée,

-et puis, suite au MeR du Md'O et aux compléments ou modifications apportés à l'étude d'impact, l'Ae qui avait demandé que le dossier lui soit à nouveau soumis, n'a alors exprimé aucune observation jusqu'à la fin de l'enquête publique;

- enfin le projet respecte bien la séquence " E...R..C..." (Eviter, Réduire, Compenser).

Au final l'étude d'impact a été menée selon la recommandation de la DREAL et les directives - notamment ministérielles- reçues. D'ailleurs le point de vue du SGAE (Secrétariat Général des Affaires Européennes) va dans le même sens.

En effet le SGAE dépendant du Premier Ministre, avait déjà répondu à une observation similaire, le 11 Juillet 2017, concernant le Contournement Nîmes-Montpellier que « Si l'Ae-CGEDD a recommandé, dans son avis, de réaliser une étude d'impact unique, la réalité fonctionnelle de ces différents projets – qui n'ont pas été conçus globalement et communément et qui ne présentent pas de réciprocité des liens fonctionnels, excluant l'existence d'une unité fonctionnelle caractéristique d'un programme au sens de l'article L.122-1 Ii du code de l'environnement dans sa rédaction alors applicable – ne l'exigeait pas.

En revanche, et conformément à la réglementation, une analyse des effets cumulés de l'ensemble des projets connus, incluant également, en anticipation, certains projets à venir, à l'instar du prolongement de la ligne 1 de tramway, a bien été réalisée. »

Question 32. Les observations, remarques, recommandations, formulées dans leur avis par les personnes publiques, entités, collectivités territoriales et organismes consultés officiellement avant le début de l'enquête,...et dont les préconisations n'auraient pas eu le temps d'être intégrées au projet présenté à l'enquête publique,

Réponse du Maître d'Ouvrage: Dans le cadre du procès-verbal de la réunion d'examen conjoint et des personnes publiques associées, à la page n°4, il est demandé de :

-Supprimer l'étiquette C259 qui apparaît dans la zone inondable ;

-Préciser pourquoi le tracé sur le support de présentation n'est pas le même que sur le document technique. Ces éléments ont depuis été pris en compte et il s'agissait clairement d'une erreur d'inattention du Maître d'Ouvrage.

Donc, l'étiquette C259 a bien été supprimée sur les documents graphiques correspondants et le tracé à prendre en compte est bien celui du document technique et non celui du support de présentation.

Observation du CE: dont acte

Question 33. Les problématiques soulevées dans les questions ou propositions alternatives extraites à partir des observations (258 avis cf annexe 3 du PV de clôture) formulées par le public au cours de l'enquête publique. -et enfin les questions supplémentaires posées par le commissaire enquêteur.

Réponse du Maître d'Ouvrage: Ci-après, nous avons repris textuellement l'annexe 2 du PV de clôture et question après question, nous y apportons nos réponses.

Questions complètes posées: cf annexe 2 du PV de clôture d'enquête.

1) l'article L. 122- 1 du code de l'environnement précise que "lorsque des projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme". (Nota: Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages

et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle). mais le même article L. 122- 1 précise aussi que "lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme".

questions:

1) TAM considère t'il que le prolongement de la ligne 1 du tramway concourt à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages que la nouvelle gare SNCF Sud de France et/ou le nouveau quartier Cambacérès (ex Oz), et échelonné dans le temps ?

Réponse du Maître d'Ouvrage:

Non, Montpellier Méditerranée Métropole, le Maître d'Ouvrage de ce projet, ne considère pas que ce prolongement de la ligne 1 du tramway concourt à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages que la nouvelle Gare Montpellier Sud de France et/ou le quartier Cambacérès, et échelonné dans le temps.

2) Sinon, pourquoi ?

Réponse du Maître d'Ouvrage:

La justification est la même que pour la 1ère question de ce document (Question 31).

3) l'étude d'impact menée pour le dossier du prolongement de la ligne 1 du tramway comporte t'elle une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ?

Réponse du Maître d'Ouvrage: Non, puisque l'étude d'impact menée dans ce dossier ne concerne que l'extension de la ligne 1 de tramway, comme explicité précédemment.

Observation du CE: le CE se satisfait des réponses apportées sur ces 3 points.

2) Certains demandent le prolongement de la ligne 1 du tramway jusqu'à l'aéroport , voire pour d'autres aussi jusqu'à la mer , ou encore Grammont ...

questions: TAM envisage t'elle de prolonger cette ligne 1 ou une autre ligne pour rejoindre l'aéroport, voire aussi la mer ? Et qu'est-il envisagé entre la gare Sud de France et l'aéroport ?

Réponse du Maître d'Ouvrage: Pour ce qui concerne une liaison vers l'aéroport ou la mer, ce sont des sujets importants qui sont traités à une autre échelle, spatiale et temporelle, et qui nécessitent une action conjuguée avec les collectivités concernées.

Actuellement, une navette aéroport permet la desserte de l'aéroport depuis le centre-ville, à Place de l'Europe (connexion avec les lignes 1 et 4 de tramway), avec un arrêt intermédiaire à la Gare Montpellier Sud de France. La durée du trajet est d'environ 15 minutes dans des conditions correctes de circulation. Cette navette permet donc de relier ces 3 principales portes d'entrée de la Métropole, rapidement et de manière cadencée.

Nous tenons à préciser, ici, que ce projet n'obère pas l'avenir et qu'une éventuelle extension vers le Sud est possible techniquement.

Observation du CE: ces questions des intervenants ne concernent pas l'objet de l'enquête publique proprement dite mais sont connexes et le MOA n'oppose pas une fin de non recevoir. Il s'agit de sujets à revoir pour l'avenir

3) Le vice-président du comité de liaison des personnes handicapées (CLCPH) pose des questions précises:(cf obs N°1) Thierry JAMMES - presidence@faf-lr.fr FAF LR 420, avenue de Montmorrency, 34070 Montpellier Obs N°1: Le comité de liaison (CLCPH) , en charge de l'accessibilité, souhaite :

- que le parcours entre la station et la gare soit clairement identifié par une signalétique forte - que le parcours soit ombragé
- que la pente n'excède pas 3%
- que des paliers de repos réguliers et spacieux soient réalisés pour les personnes en fauteuils, avec des assises sciatiques.
- qu'un chemin de guidage (contrasté tactilo-visuellement à 70%) composé de deux bandes de guidage séparées de 40 cm de vide, soit installés à partir du quai jusqu'à l'ascenseur de la gare. - qu'une balise sonore sur le quai soit installée pour indiquer le chemin de guidage et sa destination. Même chose à la gare.
- qu'un cheminement naturel, tactile et visuel, permette d'accéder aux parcelles qui seront construites.

- qu' un tapis roulant abrité permette de faire le cheminement pour les personnes mal marchantes ou très chargées, avec enfant. En effet, 200m avec 3 petits en bas âges et une grosse valise, pour une mère de famille, ça ne doit pas être évident.
- qu'un chemin de guidage parte de la gare jusqu'à la station de bus (BHNS).
- que ce quai soit adapté avec bande d'interception, balise sonore etc... et ombragé
- que sur les deux quais soient installés des écrans donnant les informations disponibles dans la gare (prochain train au départ...)

QUESTION: Qu'est ce que TAM a prévu en ce sens, (ce qui sera fait et ce qui ne pourra pas être fait) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage: Le Maître d'Ouvrage tient à préciser que le cheminement entre la station de tramway et la Gare Montpellier Sud de France sera, bien évidemment, conforme aux réglementations en vigueur. Le programme de cette liaison piétonne est en cours de consolidation et, bien évidemment, sera co-construit avec le Comité de Liaison et de Coordination des associations de Personnes en Situation de Handicap (CLCPH), via des ateliers de travail réguliers, compte tenu des contraintes techniques existantes.

Observation du CE: Le CE note bien que le programme de la liaison piétonne en question est en cours de consolidation et sera co-construit avec le CLCPH (Comité de Liaison et de Coordination des associations de Personnes en Situation de Handicap),

4) "La station ne va pas jusque devant la gare, donc comment font les usagers avec des valises ? Comment fait on quand il pleut ? C'est pas vraiment pratique !" ...; ... ET quand il fait trop chaud ?
QUESTION: -Pourquoi la ligne 1 du tramway ne va pas jusqu'au parvis de la gare ?

Réponse du Maître d'Ouvrage: Le Maître d'Ouvrage, Montpellier Méditerranée Métropole, a repensé le fonctionnement du terminus de la ligne de tramway de la Gare Montpellier Sud de France, dans le but de permettre l'exploitation à pleine fréquence de la ligne 1 de tramway jusqu'au futur terminus, comme suggéré par l'Autorité Environnementale dans son avis, pages 14 et 15. Cette décision se justifie notamment par la programmation, par la SNCF, de trains de type OuiGo avec terminus en gare de Montpellier Sud de France, trains qui génèrent des niveaux de trafic beaucoup plus importants que ceux initialement annoncés par la SNCF.

Pour ce faire, il est indispensable de disposer d'une arrière-gare avec communication croisée, pour pouvoir permettre d'exploiter avec une fréquence d'une rame toutes les 3minutes30, ce qui n'était pas prévu dans le projet initial, conçu pour n'avoir qu'une rame sur deux au terminus de la ligne.

Observation du CE: compte tenu des niveaux de trafic de train en accroissement et d'afflux de voyageurs à la sortie Nord de la gare Sud de France, des raisons de sécurité ont amené TAM à modifier le positionnement du terminus de la ligne 1.

complément de réponse du Maître d'Ouvrage:

Compte-tenu de la topographie et de la spécificité d'une arrivée sur le parvis Ouest de la gare, non modifiable, il a été décidé de réaliser le terminus au bas de la rampe, au niveau de la place Françoise Héritier et de prévoir l'arrière-gare, le long de la rue Jacques Derrida.

Ceci étant, le projet reste bien l'extension de la ligne 1 de tramway vers la gare Montpellier Sud de France et inclut donc le cheminement jusqu'au bâtiment voyageurs.

-Pourquoi ne fait-elle pas un virage sur l'emprise SNCF elle même pour rejoindre au plus près et en parallèle la voie ferrée ?

Réponse du Maître d'Ouvrage: La question est trop vague pour avoir une réponse technique précise. Néanmoins, techniquement et pour des raisons de sécurité et d'échanges de passagers, cette solution n'est pas envisageable.

Observation du CE: dont acte

-Le parcours à pied de 2 à 300m entre le terminus prévu et la gare sera t'il ombragé, abrité des intempéries ?

Réponse du Maître d'Ouvrage: Le parcours piéton aura une longueur de 180/200m, et son programme est en cours de consolidation. Toutefois, nous tenons à préciser qu'il prévoira nécessairement un cheminement abrité des intempéries.

Observation du CE: Le parcours piéton prévoira nécessairement un cheminement abrité

5) Le pont sur l'A709 et celui sur l'A9 seront ils toujours accessibles aux voitures ?

Réponse du Maître d'Ouvrage: Le pont sur l'A709 va être très largement agrandi pour pouvoir accueillir deux voies de circulation par sens, en plus du tramway, ainsi qu'un trottoir et une piste cyclable de chaque côté. Il est important de noter que, pendant la période de travaux, la liaison sera toujours assurée pour les piétons, les cyclistes, les automobilistes ainsi que pour les transports en commun.

En ce qui concerne l'A9, il y a deux points qui le franchissent dans la zone :

Le pont Youri Gagarine, qui est actuellement accessible aux voitures. Les fonctionnalités de ce pont n'ont pas vocation à changer et il sera donc toujours accessible aux voitures, mais également aux autres modes de transport, dont les modes actifs (marche à pied, vélos) ;

Le second pont, qui débouche sur le parvis Ouest de la gare TGV, quant à lui, n'est pas accessible aux voitures, ni aujourd'hui, ni une fois ce projet de tramway achevé. Ce pont restera un franchissement uniquement pour les modes actifs et pour les véhicules de secours, le cas échéant.

Observation du CE: le pont sur l'A709 va être très largement agrandi pour pouvoir accueillir deux voies de circulation par sens, en plus du tramway, ainsi qu'un trottoir et une piste cyclable de chaque côté.

Le pont sur l'A9 sera toujours accessible aux voitures

6) le coût du tramway servant d'interconnexion entre les 2 gares (TER St Roch et TGV Ouigo Sud de France) sera t'il inclus dans le billet de train, dans un sens comme dans l'autre) ? (Mettre en place un tarif étudiant ...valable au delà de 25 ans pour les abonnement mensuels)

Réponse du Maître d'Ouvrage : Il n'est pas prévu que le coût du tramway, dans le cadre d'une interconnexion entre les deux gares, soit inclus dans le billet de train. Néanmoins, il est important de noter qu'au moment de l'inauguration de cette extension de ligne, l'accès à l'ensemble du réseau TaM, et donc a fortiori, la connexion tramway entre les deux gares, sera gratuit pour l'ensemble des résidents de la métropole.

Observation du CE: le CE relève que l'accès à l'ensemble du réseau TaM, et donc a fortiori, la connexion tramway entre les deux gares, sera gratuit pour l'ensemble des résidents de la métropole

7) Obs N°32: "Le bon sens et la rigueur financière voudrait que ce soit la gare tgv qu'on déplace de 5,94km vers le sud-est sur la commune de Maurin pour être raccordé à la ligne classique, mettant les 2 gares à 5 min l'une d'une l'autre sans rupture de charge. Rajoutez une troisième voie classique et vous avez une navette automatique dédiée. La gare TGV sortirait des champs pour devenir une gare régionale et internationale accessible à tous (plus raccord sur l'A709). La même chose devrait être répété pour les futures gares de Béziers TGV et Perpignan TGV (troisième ligne classique en moins) ce qui ne semble pas en prendre le chemin. Gabegie financière quand tu nous tiens..."

question: pourquoi une telle alternative n'a pas été retenue ?

Réponse du Maître d'Ouvrage: L'objet de la présente enquête publique concerne l'extension de la ligne 1 de tramway vers la Gare Montpellier Sud de France. En aucun cas, le positionnement de cette gare TGV ne peut être remis en cause dans le cadre de cette enquête publique.

Observation du CE: le CE prend note de la réponse apportée par TAM et du choix effectué par la Métropole comme la ville de Montpellier.

8) différentes propositions alternatives sont avancées, notamment en rapport avec la ligne 3 du tramway, voire le bustram 2 et/ou une jonction entre les 2. Même si certaines de ces propositions, parfois favorables, ne correspondent pas exactement à l'objet de l'enquête, il serait intéressant pour les intervenants d'obtenir le point de vue de TAM.

question: Qu'est ce que TAM répond au sujet de ces propositions alternatives à l'extension de la ligne 1, et notamment l'accent mis sur la jonction ligne 3 ?

Réponse du Maître d'Ouvrage: Les lignes 1 et 3 ont des objectifs différents en terme de desserte. Venir desservir la Gare Montpellier Sud de France par un décrochage de la ligne 3, le long de la rue Mirzakhani est impossible d'un point de vue exploitation. En effet, cela créerait une « fourche à 3 branches » pour le sud de la ligne 3. Pour avoir une fréquence de 5 minutes sur le tronc commun (centre-

ville), cela signifierait que chacune des branches ait donc une fréquence de 15 minutes, ce qui n'est pas compatible avec la demande actuelle, et notamment pour la desserte de la Gare Montpellier Sud de France. Une des variantes proposées consisterait à créer une branche sur la ligne 1 entre les stations Millénaire et Place de France pour aller desservir plus rapidement la Gare Montpellier Sud de France. Cette proposition est évidemment intéressante et a été envisagée par le Maître d'Ouvrage.

Néanmoins, cela nécessiterait de ne proposer que des demi-fréquences sur les branches ainsi créées (à savoir une branche Place de France – Odysseum et une autre Cambacérès-Gare Sud de France) et donc n'avoir qu'un tramway toutes les 8 minutes au mieux, ce qui n'est pas compatible avec la demande actuelle et future.

Par exemple, certains proposent:

-de prolonger la ligne 1 jusque Boirargues en longeant la LGV afin de desservir également la ligne 3, et ainsi donner aux voyageurs plusieurs alternatives pour rejoindre, avec ou sans correspondance, leur destination finale, et aussi les dispatcher sans avoir à saturer la ligne 1.

-ou encore: "il faudrait à mon sens que l' une des lignes numéro 3 soit aussi en direction de la gare .. Sinon la ligne 1 sera trop encombré en période estivale comme c'est souvent le cas dans les heures de départ du ouigo tramway surpeuplé avec les valises des voyageurs.. Il serait aussi intéressant de mettre les stations en anglais pour les voyageurs internationaux en direction de grand axe comme les 2 gares"

-et encore: Le futur arrêt de bus tram n°2 devrait se situer au plus près de la gare. Je ne comprends d'ailleurs pas pourquoi le circuit du bustram 2 n'est pas une boucle, avec correspondance avec la ligne 3, la desserte des nouveaux quartiers de Lattes (Boirargues) et du futur stade.

-Par ailleurs, il faudrait sur la ligne 3 un arrêt pour le Marché du Lez, les parkings sont saturés et les personnes sans véhicules doivent pouvoir accéder facilement au Marché du Lez, et ne pas marcher 15min sur le bord d'une route où les voitures circulent (très) vite

Pour finir, il n'est pas normal que sur une ville comme Montpellier le tramway ne desserve toujours pas les plages !

-en outre: une navette rapide cadencée en site propre (tram ou bus rapide) entre les lignes 1 et 3, avec arrêt à Sud de France pourrait aussi permettre de rejoindre le centre ville sans avoir à tout miser sur la ligne 1.

-de surcroît: En cas d'incident sur la ligne 1, quelles seront les alternatives pour transporter les voyageurs ?
Merci pour votre attention.

au surplus:

1- le futur arrêt de bus tram n°2 devrait se situer au plus près de la gare. Je ne comprends d'ailleurs pas pourquoi le circuit du bustram 2 n'est pas une boucle, avec correspondance avec la ligne 3, la desserte des nouveaux quartiers de Lattes (Boirargues) et du futur stade.

2- le "terminus" de la ligne 1 doit être conçu de telle sorte qu'il préfigure le prochain prolongement vers l'aéroport. (toutes les grandes villes dotées d'un aéroport disposent d'une connexion rapide entre gares, tramway ou métro et aéroport. Il faut d'ores et déjà anticiper ce besoin dans le positionnement des rails.

-enfin l'obs N°257 propose même la création d'une ligne de métro entre les 2 gares...! et l'obs N°256 précise: "Pour revenir au prolongement de la ligne 1 entre Odysseum et la gare de Montpellier Sud de France, il serait absurde de le mettre en service d'ici l'été 2025 si les aiguillages du raccordement au futur centre d'exploitation et de maintenance de Grammont ne sont pas posés, sans quoi il faudra recourir une fois de plus à la navette routière. Tout comme il est absurde que le futur terminus « Cambacérès – Gare Sud de France » soit doté de voies en tiroir posées en direction du pont Youri-Gagarine pour le confort et la tranquillité des conductrices et conducteurs des rames de tramway. Outre les économies réalisées, cela éviterait une troisième courbe à faible rayon sur ce prolongement de 1,3 km et un empiètement d'une centaine de mètres de la plateforme du tramway sur la chaussée reliant la ZAC Cambacérès au quartier de Boirargues, commune de Lattes.

Tout cela est-il envisageable, si non pourquoi ?

Observation du CE: compte tenu des éléments de réponse apportés par TAM, les alternatives proposées dans les avis des intervenants ne paraissent pas compatibles d'une part techniquement pour la desserte de la Gare Montpellier Sud de France, et d'autre part en matière de fréquence de passage de tramway.

QUESTIONS: -Outre la question récurrente de la desserte de l'aéroport déjà abordée dans de nombreuses autres observations , qu'est ce que la TAM répond à cette proposition de bustram 2 en boucle passant par la gare, Boirargues et le futur stade et assurant une jonction avec la ligne 3 ?

Réponse du Maître d'Ouvrage: L'objet de la présente enquête est l'extension du tramway vers la Gare Montpellier Sud de France et non pas le tracé de la ligne n°2 de bustram, projet pour lequel une concertation a eu lieu du 14 février au 14 avril. Le site internet des bustram mise en place par le Maître d'Ouvrage permet d'obtenir les renseignements souhaités sur ce projet : <https://bustram.montpellier3m.fr/> Nonobstant ce fait, le Maître d'Ouvrage indique que le prolongement de la ligne 2 de bustram au-delà de la gare Sud de France n'est pas envisagé à court terme car le besoin ne se justifie pas encore au regard de la densité (population, emplois, étudiants, activités ...) à desservir, et que cela nuirait à ses performances et à sa régularité. Il s'agit en effet de la ligne de bustram la plus longue du réseau (16 km). Néanmoins, des études sont actuellement en cours pour juger de la pertinence d'un tel prolongement à terme.

Observation du CE: le CE note bien que le prolongement de la ligne 2 de bustram au-delà de la gare Sud de France n'est pas envisagé à court terme car le besoin ne se justifie pas encore au regard de la densité (population, emplois, étudiants, activités ...) à desservir, et que cela nuirait à ses performances et à sa régularité. Il s'agit en effet de la ligne de bustram la plus longue du réseau (16 km). Néanmoins, des études sont actuellement en cours pour juger de la pertinence d'un tel prolongement à terme.

-Est ce que à la mise en service du prolongement de la ligne 1 les aiguillages du raccordement au futur centre d'exploitation et de maintenance de Grammont seront posés ? (obs N°256)

Réponse du Maître d'Ouvrage: Oui, ce sujet a été anticipé par les services techniques et les travaux seront réalisés en même temps, pendant la même coupure d'exploitation. Ainsi, une fois que l'extension vers la gare Sud de France sera mise en service, aucune coupure d'exploitation n'aura cours pour le raccordement vers le Centre d'Exploitation et de Maintenance (CEM) de Grammont.

Observation du CE: dont acte. Ce sujet a été anticipé par les services techniques et les travaux seront réalisés en même temps

-Bien vouloir répondre de manière plus générale à toutes les propositions alternatives (Obs N°24, 32, 37, 39, 55, 63, 94, 95, 107, 110, 118, 119, 120, 123, 130, 136, 160, 168, 170, 175, 190, 194, 201, 204, 209, 210 (doublon de la 209), 211, 212, 214, 216, 217, 219, 220, 224, 237, 241, 244, 253, 256, 257)

Réponse du Maître d'Ouvrage: Globalement, les propositions alternatives énoncées dans les observations numérotées ci-dessus, reprennent des propositions évoquées par ailleurs dans ce mémoire. Néanmoins, nous tenons à revenir sur quelques propositions.

-Prolongement Ligne 1 jusqu'à la station Boirargues sur la ligne 3 :

La liaison entre l'avenue Georges Frêche (Ligne 3) et la Gare Sud de France est à étudier au regard de l'avancement des projets urbains et de mobilités dans la zone.

Observation du CE: il n'y a donc pas de fin de non recevoir

-Réalisation d'une liaison directe entre les 2 gares SNCF de Montpellier :

Cette ligne 1 de tramway a une double fonction, à savoir de desservir les grands équipements, mais également le maillage de densité du territoire.

En France, le STRMTG (Service instructeur de la sécurité de l'exploitation des lignes de tramway) impose, pour des raisons de sécurité, de s'arrêter à chaque station de tramway. Il n'est donc pas possible de « sauter » des arrêts.

Observation du CE: dont acte

-Tapis roulant depuis Boirargues (Ligne 3)

Il est proposé, à 2 reprises, de remplacer ce projet par un système de tapis roulant entre la ligne 3 de tramway et la Gare Sud de France. Nous tenons à préciser, ici, que ce projet de tramway permet également de desservir le quartier Cambacérès et ses milliers d'emplois/étudiants, en plus de desservir la gare Sud de France. Par ailleurs, techniquement, de tels tapis roulants ne peuvent excéder une centaine de mètres. Donc, pour couvrir les 1,2 km, il faudrait imaginer d'installer une douzaine de tapis roulants « en enfilade

». Il est également utile de préciser que ces tapis roulants ne sont pas accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

Observation du CE: techniquement, de tels tapis roulants ne peuvent excéder une centaine de mètres. Donc, pour couvrir les 1,2 km, il faudrait imaginer d'installer une douzaine de tapis roulants « en enfilade ». Il est également utile de préciser que ces tapis roulants ne sont pas accessibles aux personnes en fauteuil roulant

-Connexion extérieure entre le parking SNCF et la dalle du parvis Ouest :

Cette connexion extérieure est pertinente dans le cadre du fonctionnement des quartiers alentours de la gare Sud de France, et sera étudiée étudier dans le cadre du développement des ZAC 2 et 3 de Cambacères, située côté Sud des voies ferrées.

Observation du CE: Cette connexion extérieure sera étudiée étudier dans le cadre du développement des ZAC 2 et 3 de Cambacères

9) Obs N° 94: Beaucoup trop cher! Des navettes électriques (bus) seraient une bonne alternative. La configuration des lieux le permet. Des arrêts proposés dans des lieux stratégiques (Odysseum, port Marianne etc) pour les commerces.

question: pourquoi une telle alternative n'a pas été retenue ?

Réponse du Maître d'Ouvrage: Une fois le projet en service, il sera possible de rejoindre le centre-ville en une vingtaine de minutes, sans rupture de charge, avec une fréquence de 3min 30secondes. Les tramways sont bien plus capacitaires que les bus (qu'ils soient électriques ou pas) et permettent ainsi de prendre en charge plus rapidement les très nombreux voyageurs qui arrivent à cette gare.

Observation du CE: Les tramways sont bien plus capacitaires que les bus

10) L'observation N°201 mérite également attention. L'intervenant dit suivre le projet de l'extension de la ligne 1 à la Gare Sud de France depuis la naissance du projet sous Philippe Saurel. Il note dans la nouvelle version "façon Mr Mickael Delafosse" 2 changements mais qui seraient pour lui une mauvaise idée. IL souligne et approuve le choix final dans son ensemble de Mr Delafosse d'avoir voté et approuvé ce projet vital qui à eu du mal à se faire dit il sous pression d'élus écologiste pour des raisons qui lui échappent. Il termine en disant: "Enfin peut être qu'à terme la ligne aura son terminus à l'aéroport ce qui serait digne de la ville de Montpellier". Voici les 2 changements qu'il remet en cause . Il joint la photo avec les croix en rouge du projet initial des 2 arrêt prévus lycée et gare , l'un a été supprimé (lycée) l'autre l'endroit du terminus à été modifié (gare)

question: pourquoi avoir supprimé du projet l'arrêt lycée ? et surtout pourquoi avoir changé l'endroit du terminus qui était si bien sur le parvis et le coté de la gare et maintenant repoussé plus loin de la gare dans la circulation routière !? à 2 rues de la gare et moins pratique.

Réponse du Maître d'Ouvrage: La distance du Lycée Pierre Mendès-France à la future station terminus est de 200/250m. Cette distance est très faible et ne saurait justifier la nécessité d'une station de tramway. En effet, la distance moyenne inter-arrêt sur la ligne 1 est actuellement d'environ 550mètres.

De plus, il est important de préciser que le fait de rajouter une station pénalise fortement le temps de parcours pour les autres usagers de plus d'une minute en incluant les phases de décélération, d'attente en station et d'accélération, en plus d'avoir un coût d'équipement non négligeable (réalisation des quais, abris voyageurs, systèmes, etc ...).

En complément, la ligne n°2 de bustram aura, quant à elle, un arrêt situé juste devant le Lycée Pierre Mendès-France, avec un passage toutes les 10 minutes aux heures de pointe.

Pour la 2ème partie de la question, nous avons répondu un peu plus haut dans le présent rapport. Cf réponse à la question 4.

Observation du CE: le CE se satisfait de la réponse argumentée de TAM

11) L'AE a demandé d'évaluer les risques liés au transport de matières dangereuses au niveau du quartier Cambacères et de proposer des mesures d'évitement ou de réduction ou et de compensation.

La réponse de TAM traite certes de l' autoroute A9 et de la nouvelle voie ferrée (Contournement Nîmes Montpellier – CNM),

mais **question:** qu'est ce que TAM répond pour le quartier Cambacérés qui sera traversé par la ligne 1 ?

Réponse du Maître d'Ouvrage: Le transport de matières dangereuses ne concerne pas le projet d'extension de la ligne 1 de tramway.

Observation du CE: selon TAM il n'y aurait pas de transport de matières dangereuses qui traverserait le quartier Cambacérés.

12) Si on comprend bien pourquoi le terminus n'est plus sur le parvis (sécurité aux heures d'affluence...), la desserte du lycée pourrait être intéressante (notamment aux heures de pointe des lycéens)

Mais **questions:** quelle serait alors la distance entre cette desserte et le nouveau terminus pour savoir si cela serait rentable, et/ou pourrait on prévoir de sauter la station lycée en dehors des heures de pointe des lycéens ?

Réponse du Maître d'Ouvrage: La distance du Lycée Pierre Mendès-France à la future station terminus est de 200/250m. Cette distance est très faible et ne saurait justifier la nécessité d'une station de tramway. En effet, la distance moyenne inter-arrêt sur la ligne 1 est actuellement d'environ 550mètres.

De plus, il est important de préciser que le fait de rajouter une station pénalise fortement le temps de parcours pour les autres usagers de plus d'une minute en incluant les phases de décélération, d'attente en station et d'accélération, en plus d'avoir un coût d'équipement non négligeable (réalisation des quais, abris voyageurs, systèmes, etc ...).

Par ailleurs, la ligne n°2 de bustram aura, quant à elle, un arrêt situé juste devant le Lycée Pierre Mendès-France, avec un passage toutes les 10 minutes aux heures de pointe.

Observation du CE: déjà précisé supra

13) question: Où en sont les échanges avec les propriétaires d'Odysseum pour les compensations relatives aux espaces de parking qui seront utilisés ?

Réponse du Maître d'Ouvrage: Le foncier du parking de la Mer qui est nécessaire à la réalisation de ce tramway, le long du boulevard Pénélope, se trouve sur des parcelles cadastrales qui appartiennent soit à Odysseum, soit à la Métropole.

Pour celles qui appartiennent à Odysseum, des échanges fonciers sont programmés entre les parcelles métropole et les parcelles Odysseum postérieurement à la DUP.

Observation du CE: dont acte

14) La question de la circulation déjà difficile aux heures d'affluence appelle l'attention, notamment à la sortie des parkings d'Odysseum et d'Ikéo sur l'avenue Pénélope (le samedi surtout, ou les mercredis, voire également pendant les vacances scolaires, ou encore certains jours fériés avec magasins ouverts), et alors que le passage d'un tramway interrompra la circulation toutes les 3'...!

question: Ne conviendrait-il pas de faire étudier un nouveau plan de circulation pour réguler les arrivées-départs en créant par exemple un sens unique des arrivées par l'avenue Pénélope, et des départs en direction de l'avenue Mendès France) ?

Réponse du Maître d'Ouvrage: Les problématiques de circulation doivent être prises en compte. Il est évident que l'arrivée de l'extension de tramway, couplée à celle du bustram n°2 va accroître les contraintes de circulations pour les automobiles.

Néanmoins, dans ce secteur en pleine mutation, l'offre de transports en commun et de modes actifs va être considérablement améliorée et constituera donc une véritable offre alternative à la voiture, tout en nécessitant de réorganiser la circulation (approche générale en cours avec les parties prenantes).

Observation du CE: il est d'autant plus évident que les problématiques de circulation doivent être prises en compte qu'une des principales ambitions du projet est justement de réduire la dépendance automobile

Chapitre 29 - analyse du mémoire en réponse de TAM/Métropole aux questions du commissaire enquêteur

Le MOA a répondu point par point aux questions posées par le commissaire enquêteur en apportant les informations et/ou précisions souhaitées par le grand public au travers de ses observations déposées sur le registre papier et le registre dématérialisé d'enquête (cf chapitre 28 supra et annexe 14). Le CE a porté ses observations sous chaque point figurant au chapitre 28.

2) CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

• Chapitre 30- conclusions tirées de l'ensemble des éléments du rapport

• 30.1- la ville de Montpellier dans la Métropole Montpellier Méditerranée

L'extension de la ligne 1 du tramway jusqu'à la nouvelle gare Montpellier-Sud de France est devenue une nécessité et s'inscrit dans la stratégie globale de la ville et de la Métropole qui veulent:

-poursuivre la construction d'un réseau maillé performant de transports publics afin de diminuer la dépendance automobile:

-s'intégrer dans une stratégie urbaine globale:

-assurer des dessertes de qualité des grands équipements, des établissements d'enseignement et des pôles d'emploi:

-permettre de relier efficacement les deux gares entre elles :

-s'intégrer au nouveau quartier Cambacérés:

30.2 - la nature et des caractéristiques du projet d'extension de la ligne 1 du tramway de Montpellier

Le tramway va s'insérer au sud du parking Odysseum entre ce dernier et le boulevard Pénélope, intégrant le cheminement piéton et une piste cyclable au sud du boulevard. Après le passage du carrefour du boulevard Pénélope, dans lequel le tramway s'insèrera en courbe, le tramway franchira l'A709 sur un ouvrage neuf à l'est de l'ouvrage existant.

Dans la ZAC Cambacérés, la voie tramway s'insèrera en central et le tracé interceptera 3 carrefours avec les voies de circulation de cette future ZAC.

Ces voies longent la plateforme tramway jusqu'au futur Mail Nord, et rejoignent la route de Vauguières avant la gare de Montpellier Sud de France. Enfin, le tramway, après la station terminus, tournera vers la rue Jacques Derrida, avec des voies de stockage permettant le retournement des rames en « arrière-gare ».

Sur ce parcours, une nouvelle station sera créée, sur la place Françoise Héritier, au pied de la montée vers le parvis de la Gare SNCF. Cette station sera donc le nouveau terminus de la ligne 1.

L'extension de la ligne 1 du tramway permettra de relier les secteurs indiqués ci-dessus, à d'autres sites stratégiques en termes de correspondances mais également en termes de rabattement, notamment vers la gare Saint Roch, le cœur de la Métropole, les zones commerciales, les hôpitaux et les universités.

Le projet suppose une évolution certes mineure du PLU(i) (Plan Local d'Urbanisme)(intercommunal) de la Ville de Montpellier à deux niveaux :

-modification du plan de zonage avec la création d'un emplacement réservé correspondant aux emprises de l'extension de la ligne 1 du tramway ;

-déclassement de 516 m² de l'Espace Boisé Classé (EBC) du Mas des Brousses.

• 30.3- l'objet de l'enquête publique et son cadre juridique,

Cette EP a pour but -dans le cadre de la démocratie participative- d'obtenir l'avis du grand public dont associations et/ou collectifs, après la concertation préalable et la prise en compte des recommandations de l'autorité environnementale sur le dossier soumis à enquête relatif au prolongement de la ligne 1 du tramway de Montpellier jusqu'à la nouvelle gare Montpellier-Sud de France pour

Il s'agit plus précisément:

- après étude du dossier et recueil des avis,

-d'analyser les observations ou recommandations formulées par les uns et les autres,

-de prononcer l'avis personnel et motivé du CE sur chacun des 3 volets de l'enquête (environnement, urbanisme, expropriation),

-et permettre ainsi à l'autorité préfectorale de prendre ou non un arrêté de DUP (déclaration d'utilité publique) emportant modification des documents d'urbanisme de la ville de Montpellier.

Ce projet est susceptible d'affecter l'environnement et nécessite d'une part des acquisitions foncières (par procédure d'expropriation si besoin) et d'autre part la mise en compatibilité du PLU de la commune de Montpellier. Cela aurait du conduire à diligenter 3 enquêtes différentes (environnement, urbanisme, expropriation).

-au titre de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, s'agissant d'une opération ayant une incidence sur l'environnement ;

-au titre des articles L.1, L.110-1 et L.131-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières (par procédure d'expropriation si besoin). :

-au titre de l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme, le projet nécessitant la mise en compatibilité du PLU de la commune de Montpellier.

Il est toutefois soumis à enquête publique unique en vertu des dispositions de l'article L.123-6 du Code de l'environnement qui stipule que lorsque la réalisation du projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins au titre de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, il peut être procédé à une enquête unique régie par le titre II du chapitre III du même code.

•

30.4- la composition du dossier,

La composition du dossier était conforme à la réglementation.

L'étude d'impact a été particulièrement fouillée et le dossier complété en conséquence suite aux recommandations de l'Ae.

Les informations contenues dans le dossier étaient riches et présentées pédagogiquement.

30.5- l'organisation et le déroulement de l'enquête publique et en particulier l'information du public, bilan

Le CE n'a rencontré aucune difficulté dans l'organisation et le déroulement de l'enquête. La publicité de l'enquête a été faite dans les conditions réglementaires habituelles. Le public a été largement informé et 9656 personnes ont visité le dossier, pratiqué 1160 consultations de tout ou partie du dossier sur le site du registre dématérialisé pour formuler 258 avis ou observations.

29.6- analyse du mémoire en réponse de TAM à l'avis de l'AE : forme et fond en général

Le MOA a répondu point par point aux observations formulées posées par l'AE en apportant les informations et/ou précisions souhaitées et en complétant l'étude d'impact et le dossier du projet soumis à enquête au travers (cf chapitre 22 dans lequel le commissaire enquêteur a également fait part de ses observations sous chaque point abordé). L'Ae ayant ensuite reçu à nouveau le dossier d'enquête complété avec ses recommandations, et le MOA ayant répondu à sa principale observation en prenant appui sur un avis précédent de la DREAL (au sujet du quartier Cambacérès), comme sur une directive ministérielle, et encore plus sur une recommandation du SGAE (au sujet du CM (contournement Nîmes-Montpellier), cette Ae n'a alors formulé aucune autre observation.

30.7- résumé des avis des PPA/le PV de concertation

Un avis favorable a été formulé dans le PV de concertation avec 2 demandes:

-veiller aux conditions d'accès des personnes à mobilité réduite,

- dans le dossier technique à la page 21, au niveau de la zone N-6, supprimer le C259 qui apparaît dans la zone inondable pour éviter toute confusion.

30.8- synthèse de l'analyse des thèmes extraits des 258 observations recueillies au cours de l'enquête publique

et du mémoire en réponse de TAM aux questions posées par le CE

30.8.1 Parmi les 258 observations recueillies:

- **40** observations sont des propositions alternatives au projet de la ligne 1, principalement à partir de la ligne 3
- **1** observation particulière, à ne pas négliger, concerne les conditions d'accessibilité (du terminus à la gare) pour les handicapés, les personnes âgées et/ou à mobilité réduite et les personnes malvoyantes.
- **26** observations sont relatives aux conditions d'accès et de protection (soleil, vent, intempéries,...) jusqu'à la gare.
- **10** observations sont relatives au coût du projet.
- **47** observations demandent même des prolongations jusqu'à l'aéroport (44), la mer (7) , voire également Grammont (1)

30.8.2 le mémoire en réponse de TAM aux questions posées par le CE

Le MOA a répondu point par point aux questions posées par le commissaire enquêteur en apportant les informations et/ou précisions souhaitées par le grand public au travers de ses observations déposées sur le registre papier et le registre dématérialisé d'enquête (cf chapitre 28 dans lequel le commissaire enquêteur a également fait part de ses observations sous chaque point abordé, et cf annexe 14). Le CE a noté que ces contributions sont de nature à porté suffisamment d'informations précises aux intervenants, en réponse à leurs préoccupations ou propositions.

30.9- le volet environnement

16 observations sont relatives à l'écologie/environnement (moins de circulation, moins de pollution, modes de déplacements doux, ...), mais ce sont des observations plutôt positives et favorables au projet.

30.10- le volet urbanisme

aucune observation relative à l'urbanisme proprement dit.

30.11- le volet expropriation

aucune observation relative à l'expropriation (Mas des Brousses, places de parking Odysseum),

30.12- les points positifs et les inconvénients:

30.12.1 Les avantages du projet

1. Amélioration de l'accessibilité= La mise en œuvre du projet permettra de soulager le réseau viaire de plus de 770 véhicules/jr en 2022 et de 1400 véhicules/jr en 2030. Cette diminution du trafic automobile permettra d'améliorer le fonctionnement des différents carrefours de l'axe.

2. Amélioration de la sécurité routière= La sécurité du voyageur est optimale, La sécurité des autres passagers des espaces publics est également favorisée par le traitement recherché de l'espace urbain

3. Gains de temps pour les automobilistes et usagers des transports collectifs= Ainsi, le gain de temps minimal est estimé à 4,30 min par usagers soit une amélioration de 50% du temps de parcours pour un trajet équivalent.

Le nombre de voyageurs supplémentaires est estimé à plus de 1000 voyageurs/jr en 2022 et plus de 1800 voyageurs/jr en 2030. Le gain annuel en 2030 est donc 540 000 déplacements annuels.

La fréquentation estimée de l'extension de la ligne 1 s'élève à :

3800 voyageurs/jr soit 1 150 000 voyageurs/an en 2022,

5800 voyageurs/jr soit 1 750 000 voyageurs/an en 2030

En outre, le projet permet à l'exploitant et à la collectivité d'économiser plus de 140 000 km.bus /an car l'itinéraire en situation de référence de la navette est nettement plus long (presque 2 fois plus long) que celui de l'option projet.

4. Dessertes des quartiers prioritaires

Depuis la création de la ligne 1 en 2000 qui a permis de relier le quartier prioritaire Mosson au reste de la ville, Montpellier Méditerranée Métropole a toujours eu la volonté que le tramway soit un vecteur de cohésion sociale et territoriale

5. Bilans des calculs socio-économiques

Une évaluation socioéconomique a été réalisée. présentée dans le volume H du dossier d'enquête publique.

6. TAM veillera tout particulièrement à la mise en oeuvre des mesures diverses qu'il s'est engagé à prendre pour assurer la bonne réalisation du projet, et notamment:

- intégration, dans les DCE (Dossiers de Consultation aux Entreprises), de clauses pour imposer aux entreprises titulaires des marchés de travaux, des mesures pour limiter les impacts sur la ripisylve du Nègue-Cats

-accompagnement d'un écologue

-passage d'un huissier pour réaliser un constat en préalable aux travaux

7. le maître d'œuvre veillera également à s'entourer:

-d'un coordonnateur Environnement

- d'un coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé (CSPS)

- d'un écologue indépendant qui accompagne le Maître d'Ouvrage et le Maître d'œuvre

En cas d'impact, il y aura obligation de remettre en état les éléments endommagés. Pour ce faire, il sera procédé au passage d'un huissier pour réaliser un constat en préalable aux travaux.

-établissement d'une charte « chantier à faible impact environnemental »

- les entreprises établiront un Schéma d'Organisation et de GEstion des Déchets (SOGED) dans le cadre du management environnemental du chantier.

8. Modalités de suivi des mesures environnementales

Prescriptions spécifiques:

-Avant démarrage des travaux:

Les zones présentant un enjeu environnemental particulier seront délimitées sur le terrain préalablement à toute opération;

Le bénéficiaire organisera une formation pour les entreprises adjudicataires afin de leur présenter les règles liées à la protection du milieu naturel, les modalités de réalisation des travaux et les procédures à respecter en cas d'accidents ou d'incidents.

Le bénéficiaire mettra en place un système basé sur le management environnemental : mise en place de prescriptions particulières inscrites dans le Cahier des Contraintes Fonctionnelles de Chantier, établissement par les entreprises adjudicataires des travaux d'un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) dans lequel elles s'engagent sur les moyens à mettre en oeuvre, contrôle et suivi du respect des prescriptions et moyens prévus au PRE. L'entreprise engagée devra fournir dans son offre, un Schéma Organisationnel du Plan de Respect Environnement (SOPRÉ), qui présentera les moyens et méthodes qu'elle se propose de mettre en oeuvre pour le respect des exigences environnementales, élaboré pendant

la phase de préparation du chantier, un Plan de Respect de l'Environnement (PRE), conforme au SOPRÉ, qui précisera les mesures sur lesquelles elle s'engage pour le respect des exigences environnementales et se soumettre au contrôle externe

- En phase chantier:

Toute personne constatant une pollution pouvant nuire à la qualité des eaux doit intervenir auprès des responsables pour faire cesser cette situation.

En cas d'accident, le chantier est interrompu et des dispositions sont prises. Le service chargé de la Police de l'Eau est informé.

Moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident:

Cas de pollution accidentelle

A. Phase chantier:

pollution accidentelle= opérations de pompage et de curage; barrages flottants et des matériaux absorbants; Un personnel d'astreinte sera joignable 24h/24h et 7/7 jours tant du côté de la maîtrise d'œuvre que de l'entreprise réalisant les travaux. Le cahier des charges des dossiers de consultation des entreprises exigera que le personnel soit formé aux mesures d'intervention et qu'à ce titre un plan d'intervention soit préalablement élaboré

B. Phase exploitation: le MOA et ses prestataires ainsi que les services de secours interviendront rapidement

Entretiens et surveillance des ouvrages:

A. Le bassin: L'entretien courant du bassin et la surveillance de son bon fonctionnement sera réalisé après chaque gros orage (entretien curatif) et une fois par an avant la période pluvieuse (entretien préventif)

B. Les noues: sont des espaces verts ayant une fonction hydraulique. Ils doivent donc être entretenus comme tels.

Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité du PLU de Montpellier sur l'environnement:

Le suivi des effets et mesures sur le milieu physique (mise en place d'un bassin de rétention du fait d'une faible surface imperméabilisée) sera assuré par l'entretien et la surveillance de l'ouvrage.

Concernant le milieu humain et les effets positifs de desserte, la part modale des différents modes de transport pourra être effectuée en élaborant une étude de mobilité.

Une campagne de mesure acoustique pourrait être effectuée après mise en service afin de valider la modélisation effectuée.

9. De plus Une étude géotechnique préliminaire de site a été menée afin de réaliser une première campagne de reconnaissance de sols,

Une étude géotechnique sera menée avant la réalisation des différents travaux,

La Chambre d'agriculture de l'Hérault a réalisé une étude spécifique sur les potentialités agricoles du site, L'ensemble des mesures compensatoires proposées par ASF et OCVIA dans leurs dossiers loi sur l'eau respectifs seront intégrées dans le schéma directeur d'aménagement hydraulique du secteur,

Une étude de circulation a été menée dans le cadre du projet d'extension de la ligne 1,

Un coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé (CSPS) sera désigné par le maître d'ouvrage afin de veiller au bon déroulement du chantier,

Une étude de sûreté et de sécurité publique sera réalisée dans le cadre du dossier de réalisation de la première ZAC,

30.12.2 Les inconvénients du projet=

1. Les impacts identifiés sur l'environnement par la réalisation de ce projet se produisent majoritairement en phase travaux : perturbations de la circulation, perturbations du cadre de vie par l'augmentation notamment des nuisances sonores (engins de chantier), émissions de poussières, etc. Cependant, ces impacts seront temporaires et encadrés par la réglementation en vigueur.

2. Les inconvénients reposent avant tout sur les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de cette extension du tramway vers la Gare Montpellier Sud de France. En effet, le projet nécessite l'acquisition de parcelles privées. Le Maître d'Ouvrage est actuellement en cours de négociation pour essayer d'en faire l'acquisition à l'amiable.

3. D'autres questions se posent également relatives aux coûts supportés par la collectivité par rapport au gain de temps et aux effectifs de population-voyageurs concernés, à la rentabilité, à la durée d'amortissement, etc

- conclusion générale et avis

et

31.1 avis motivé du CE sur l'utilité du projet d'extension de la ligne 1 du tramway de Montpellier

Avis personnel et motivé du CE:

VU les principaux textes législatifs et réglementaires :

- -au titre de l'article L.123-1 à 123-27, 123-2 du **Code de l'environnement**; et des art. L.122-1 à 122-5, 122-6; art R. 181-14, art 214-6 et suivants;
- au titre des articles L.1, L.110-1 et L.131-1 du **Code de l'expropriation** pour cause d'utilité publique; et art R. 111-1 et suivants; art R.112-4 ;
- au titre de l'article L.153-54 du **Code de l'urbanisme**, le projet nécessitant la mise en compatibilité du PLU de la commune de Montpellier. Art L104-1 à L104-6 et R104-1, R104-2 et R104-7; art L143-20 et R143-2 à R143-9; art L141-1 à L141-26 et R141-1 à R141-9; art L132-12 et L132-13; art L.153-54 à L.153-59 et R.153-13 et R.153-

VU en particulier l'article L.123-6 du code de l'environnement: *lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins au titre de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, ce qui est le cas présent, il peut être procédé à une enquête unique régie par le titre II du chapitre III du même code.*

VU tous les autres textes législatifs et réglementaires relatifs à la protection des milieux naturels, à la protection de la nature, à la protection de l'eau, à la protection de l'air, à l'utilisation rationnelle de l'énergie, au bruit, au paysage, à la protection du patrimoine, aux incidences Natura 2000 **ou encore à l'évaluation** socio-économique, textes rappelés dans la pièce 1-06 du dossier « notice explicative » ,

VU la **délibération du conseil communautaire** n°11195 du 30 octobre 2012 qui a approuvé l'instauration d'un périmètre d'études relatif au projet d'extension de la ligne 1 à la gare TGV, défini par une bande de 100 mètres axée sur le tracé envisagé.

VU le **dossier de concertation** pour la création de la ZAC Cambacères 1 Bis à Montpellier (délibération du 19 juillet 2018).

VU le **Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de Montpellier Méditerranée Métropole approuvé en 2019**

VU le **Plan de Déplacements Urbains**, approuvé le 19 juillet 2012, qui réaffirme son engagement en faveur d'une *politique de déplacements ambitieuse*, conforté notamment avec le *développement volontariste du réseau de transport public à l'horizon 2020-30 faisant de la diminution de la dépendance automobile un objectif prioritaire*, en équilibrant l'usage des modes de transport et en promouvant des modes moins polluants sur la période 2010-2020...

VU le **PLU de Montpellier**, adopté le 2 mars 2006, puis modifié plusieurs fois jusqu'à la dernière modification °14 du 22 mars 2022

VU le programme Local de l'Habitat (PLH): la délibération métropolitaine du 18/11/2019 engage la démarche d'élaboration du programme local de l'habitat 2019-2024

VU le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi): La transformation, au 1er janvier 2015, de la Communauté d'Agglomération de Montpellier en Métropole, dénommée « Montpellier Méditerranée Métropole », a entraîné le transfert de la compétence Plan Local d'Urbanisme (PLU) des Communes membres vers la Métropole. Le territoire de la Métropole est couvert, à ce jour, par 31 Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). Ce PLUi est en cours d'élaboration.

VU l'ordonnance 2016-1060 du 3 août 2016 relative à l'information et la **participation du public** à l'élaboration de décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement ;

VU la délibération du conseil de la Métropole 3M en date du 31 janvier 2019 approuvant le **projet d'extension** (prolongement de la **ligne 1 du tramway** de Montpellier depuis son terminus actuel Odysseum jusqu'à la nouvelle gare de Montpellier-Sud de France);

VU la délibération du conseil de la Métropole 3M n°V2021-404 du 30 novembre 2021 donnant un avis favorable, au titre de la Charte de gouvernance du **Plan Local d'Urbanisme**, quant aux **dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité** du plan au regard du projet d'extension de la ligne 1 de tramway sur le territoire de Montpellier;

VU le dossier du projet soumis à enquête, amélioré après avis de l'autorité environnementale,

VU la décision n° E21000142/34 en date du 23 décembre 2021 de Monsieur le Magistrat délégué par la Monsieur le Président du Tribunal Administratif (TA dans la suite du texte) de Montpellier (cf PJ 2 en annexe). Cette décision faisait suite à la demande formulée auprès de Monsieur le Président du tribunal administratif de Montpellier par Monsieur le Secrétaire général de la préfecture de l'Hérault (courrier du 21 décembre 2021) (cf PJ 1 en annexe);

VU l'arrêté préfectoral de Monsieur Thierry Laurent, secrétaire général de la préfecture de l'Hérault, **N°2022-I-107 en date du 10 février 2022** (cf PJ 3 en annexe);

Après avoir étudié le dossier d'enquête publique, en particulier l'étude d'impact, et contrôlé qu'il était conforme aux dispositions réglementaires en vigueur,

Après avoir pris connaissance et analysé l'avis de l'Ae et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Après avoir pris connaissance du PV de concertation,

Après avoir contrôlé que l'enquête publique s'était déroulée en conformité avec les dispositions de l'arrêté préfectoral N°2022-I-107 en date du 10 février 2022, du secrétaire général de la préfecture de l'Hérault, et dans de bonnes conditions,

Après avoir vérifié le respect de la procédure de l'enquête publique conformément aux dispositions du Code de l'Environnement,

Après avoir pris connaissance et analysé les avis/observations du grand public,

Après avoir pris connaissance des réponses apportées par le MOA aux questions posées par le commissaire enquêteur,

Considérant que les formes légales du dossier et de l'enquête publique ont été scrupuleusement respectées,

Considérant la concertation préalable favorable au niveau du Conseil de la Métropole et de la ville de Montpellier

Considérant que l'avis de l'Ae a porté sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

Considérant que cet avis a permis d'améliorer la conception du projet (*le Md'O y a répondu point par point en prenant en compte tout ce qui pouvait l'être*), et a participé ainsi à la bonne information du public et à sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent,

Considérant qu'à aucun moment la forme et le fond de la concertation préalable n'ont été mis en cause),

Considérant que le Md'O a répondu au principal point d'achoppement (*pour l'Ae l'étude d'impact ne correspondrait pas au périmètre d'un projet conforme à l'article L. 122- 1 du code de l'environnement. L'étude d'impact présente en outre des insuffisances dont certaines concernent également l'étude socio-économique, et qu'il a aussi amélioré le projet pour le reste,*

Considérant qu'après avoir reçu le mémoire en réponse et le dossier complété du maître d'ouvrage l'Ae n'a pas formulé d'autre observation ou recommandation,

Considérant que l'avis de l'Ae n'a pas à être favorable, ni défavorable, au projet et ne porte pas sur son opportunité,

Considérant que la concertation avec les PPA a été favorable,

Considérant que l'immense majorité des observations exprimées par le public est favorable (247 pour et 9 contre)

Considérant également qu' au titre du code de l'environnement aucune association ou aucun collectif de défense de l'environnement n'a émis une quelconque observation ou réserve, et que tout ce qui devait être pris en compte en la matière l'a été par le Md'O,

Considérant qu' au titre du code de l'urbanisme aucune observation n'a été formulée défavorablement ainsi qu' au titre du code de l'expropriation (Mas des Brousses) , ou encore en rapport avec le code des transports, et que le projet ne contrevient pas aux règles des codes s'y rapportant,

Considérant que les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae au sujet du projet sont essentiellement liés à l'efficacité du report de la voiture individuelle vers les transports en commun et sont bien pris en compte, respectés et préservés (*réduction des émissions de gaz à effet de serre; diminution des polluants atmosphériques toxiques; diminution du bruit; amélioration de la santé humaine*),

Considérant que le projet intègre bien la séquence ERC (Eviter, Réduire, Compenser),

Considérant plus précisément au vu des études menées à ces sujets que le niveau de sensibilité de l'enjeu est:

- FAIBLE pour le climat, la géographie et la topographie, la géologie, les risques naturels/séisme, les zones naturelles remarquables, protégées et inventoriées, les risques technologiques et sites et sols pollués, le paysage:

-FAIBLE à MODERE pour les activités économiques;

-MODERE pour les eaux souterraines et celles superficielles, les risques naturels/inondations, les habitats naturels, la démographie, les bâtis, équipements et réseaux, l'organisation des déplacements, la qualité de l'air, l'ambiance sonore, et le patrimoine culturel et archéologique

Considérant que TAM veillera tout particulièrement à la mise en oeuvre des mesures diverses, notamment environnementales, qu'il s'est engagé à prendre pour assurer la bonne réalisation du projet,

Considérant que les observations émises par le public relatives plus particulièrement aux questions environnementales sont très majoritairement favorables (moins de circulation, moins de pollution, etc)

Considérant ainsi que ce projet respecte les règles d'urbanisme comme d'environnement, et d'expropriation éventuelle,

Considérant également que ce projet s'inscrit dans une logique de développement et de gestion durables des territoires,

Considérant de plus que ce projet répond ainsi de manière cohérente à la stratégie clairement exprimée de longue date de la métropole et de la ville de Montpellier, notamment dans son SCOT, son PDU (plan de mobilité 2032), son PLU (PLUI en cours d'élaboration), et son PLH,

Considérant que la métropole, propriétaire du Mas des Brousses, n' a formulé aucune opposition à céder une petite portion de terrain (516 m2), et que les arbres remarquables qui y sont implantés sont préservés,

Considérant aussi que la TAM est en train d'acquérir la portion de terrain nécessaire au virage de la ligne 1 pour couper ensuite l'avenue Pénélope, en amputant une cinquantaine de places de parking du centre commercial Odysseum

Considérant que l'AE avait indiqué dans son avis que compte tenu de l'obsolescence et de l'incomplétude du dossier présenté, ce dossier "devrait" de nouveau lui être soumis pour avis,

mais **considérant** aussi la mise à jour effectuée par le maître d'ouvrage et les réponses apportées pour compléter le dossier qui ont été transmises à l'AE dans le mémoire en réponse de la TAM et à l'issue desquelles l'AE ne s'est pas à nouveau exprimée,

Considérant qu'il ya plus d'avantages que d'inconvénients à réaliser ce projet,

Considérant de surcroît que le caractère d'utilité publique du projet paraît indéniable,

Considérant a fortiori que la décision de l'autorité préfectorale qui autorisera par DUP -ou non- le maître d'ouvrage à réaliser le projet prendra en considération tous ces avis,

Considérant enfin qu'en cas d'octroi d'autorisation du projet, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

à l'issue de cette enquête publique, ...

le commissaire enquêteur émet à son niveau

un avis favorable

au projet:

-d'une part sous réserve que TAM puisse acquérir la portion de terrain nécessaire en amputant une cinquantaine de places de parking du centre commercial Odysseum,

-d'autre part en recommandant de prendre en compte, en liaison avec la SNCF, les demandes émanant du CLCPH (Comité de Liaison et de Coordination des associations de Personnes en Situation de Handicap) ...qui serviront également d'ailleurs aux personnes âgées comme à toutes celles lourdement chargées,

- et en demandant enfin à ce que la ville de Montpellier veille à faire adapter son plan de circulation qui devra intégrer les afflux de véhicules à la sortie des parkings du centre commercial Odysseum et d'Ikea, notamment aux jours et heures d'affluence, et alors que le passage du tramway interrompra toutes les 1 minute 30 environ (un tramway dans chaque sens toutes les 3'30) une circulation déjà perturbée...

La mise en compatibilité du PLU de la commune de Montpellier

Les conclusions générales et avis du commissaire enquêteur sur l'utilité publique du projet ont déjà été présentées dans les pages précédentes.

La mise en compatibilité du projet porte elle sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Montpellier approuvé le 2 mars 2006 et qui a déjà fait l'objet de 13 modifications et 5 simplifiées dont la dernière le 28/09/ 2021.

A noter que l'édition actuelle du PLU consultable n'intègre pas, à ce jour, les évolutions relatives à :
-la DUP emportant mise en compatibilité du PLU sur la ligne 5 du tramway, approuvée par arrêté préfectoral du 29 juillet 2021 ;

-la DUP emportant mise en compatibilité du PLU sur le Contournement Oues de Montpellier, approuvée par arrêté préfectoral du 2 septembre 2021 ;

-la modification simplifiée N°5 du PLU, approuvée par délibération du Conseil de Métropole le 28 septembre 2021 ;

-la modification N° 14 du PLU, approuvée par délibération du Conseil de Métropole le 22 mars 2022

-les mises à jour des annexes effectuées depuis novembre 2020.

A noter également que l'élaboration d'un PLUi couvrant l'ensemble du territoire de la Métropole est en cours

En application de l'art. L.122-14 du code de l'environnement, une procédure commune évaluation environnementale / étude d'impact a été mise en œuvre du fait que l'étude d'impact contient les éléments exigés au titre de l'évaluation environnementale du PLU (art. L.122-6 du code de l'environnement). De ce fait, l'étude d'impact (Partie 1 – Pièce G du dossier d'enquête publique) vaut évaluation environnementale.

*

Dans ce qui suit le commissaire enquêteur présente donc ses conclusions particulières concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Montpellier, suivies de son avis.

*

La mise en compatibilité concerne en général: le Règlement, les Plans de zonage, les espaces boisés classés, la liste des emplacements réservés, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), les Orientations d'Aménagement et de Programme (OAP).

Règlement. Le projet traverse les zonages suivants : 4AU1-2, AU0-2W, 14AU-1W et 4AU5-1. Après vérification, le projet est compatible avec les dispositions applicables aux zones traversées

Plans de zonage. Les plans de zonages doivent faire l'objet d'une mise en compatibilité pour y reporter le nouvel emplacement créé C259 relatif au Cours de la Gare et à l'extension de la ligne 1.

Espaces boisés classés. Les plans de zonages doivent faire l'objet d'une mise en compatibilité pour déclasser 516 m² de l'EBC du Mas de Brousse.

Liste des emplacements réservés. La liste des emplacements réservés doit être complétée pour intégrer le nouvel ER C259 relatif au Cours de la Gare et à l'extension de la ligne 1.

Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Il est considéré que la mise en compatibilité ne remet pas en question l'économie générale du PADD, donc aucune mise en compatibilité du PADD n'est nécessaire.

Orientations d'Aménagement et de Programme (OAP). le projet est compatible avec:

- les orientations d'aménagement et de programmation du secteur OZ (devenu Cambacérès)
- avec les orientations d'aménagement et de programmation du secteur Portes de la Méditerranée et d'Odysseum Est du PLU de Montpellier.

*

AVIS du CE

concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Montpellier

VU toutes les références précédemment citées dans l'avis porté sur l'utilité publique du projet d'extension de la ligne 1 du tramway,

VU en particulier le code de l'urbanisme qui régit la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec une opération d'utilité publique conformément aux articles :

- L. 153-54 à 153-59 (modalités de mise en œuvre de la compatibilité des documents d'urbanisme avec l'opération projetée,
- et les articles R. 153-13 et R. 153-14, (examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, et conditions d'approbation du dossier de mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique),

VU plus précisément la pièce A du dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Montpellier qui contient une note de présentation afin d'adapter le contenu de ce document pour permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation de l'opération (déclassement de 516 m2 du Mas des Brousses, création de la plateforme et équipements d'infrastructures liés à la mise en place du tramway,...)

VU La délibération du conseil de la Métropole 3M en date du 31 janvier 2019 approuvant le projet d'extension (prolongement de la ligne 1 du tramway de Montpellier depuis son terminus actuel Odysseum jusqu'à la nouvelle gare de Montpellier-Sud de France);

VU La délibération du conseil de la Métropole 3M n°V2021-404 du 30 novembre 2021 donnant un avis favorable, au titre de la Charte de gouvernance du Plan Local d'Urbanisme, quant aux dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan au regard du projet d'extension de la ligne 1 de tramway sur le territoire de Montpellier;

VU l'avis favorable exprimé dans le PV de concertation

Après avoir contrôlé que : •

- le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et de l'arrêté du préfet de l'Hérault, •
- le dossier présenté à l'enquête publique a été déclaré complet et recevable par Bureau environnement de la préfecture de l'Hérault,
- conformément à l'article 1153-54 du Code de l'Urbanisme, la réunion d'examen conjoint sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Montpellier, s'est tenue le 11 janvier 2022 en préfecture de Montpellier •
- le public a été largement informé sur l'existence de l'enquête publique et a pu participer au débat tout au long de la durée des 33 jours d'enquête publique en faisant part de ses observations, avis et

propositions soit sur un registre support papier déposé en mairie de Montpellier soit par courrier postal, soit sur un registre dématérialisé,

-toutes les observations, avis et propositions ont été pris en compte par TAM qui a apporté une réponse à chaque groupe de contributions ou propositions alternatives,

-le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage a répondu aux attentes et demandes du commissaire enquêteur.

Après avoir examiné la nécessité de mettre en compatibilité les éléments suivants :

-mise en compatibilité de l'EBC du Mas des Brousses (déclassement de 516 m2)

-création d' un nouvel emplacement réservé C259 relatif au Cours de la Gare et à l'extension de la ligne 1.

Considérant qu'aucune observation émanant du public n'a pour objet une question d'urbanisme,

Considérant qu'aucune association ou collectif de défense de l'environnement n'a exprimé d'observation

Considérant que le projet d'extension de la ligne 1 du tramway de Montpellier Méditerranée Métropole répond aux enjeux du rapport de présentation du PLU de Montpellier.

Considérant que le projet d'extension de la ligne 1 du tramway de Montpellier est compatible:

- avec le PADD,

-avec les orientations d'aménagement et de programmation du secteur OZ (devenu Cambacérès)

-avec les orientations d'aménagement et de programmation du secteur Portes de la Méditerranée et d'Odysseum Est du PLU de Montpellier,

Considérant que le dossier est compatible avec les dispositions applicables aux zones traversées:

4AU1-2, AU0-2W, 14AU-1W et 4AU5-1 (en particulier les lieux où les occupations et utilisation du sol sont interdites et ceux où elles sont soumises à conditions particulières).

Considérant aussi que la mise en compatibilité porte sur les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet ainsi que les équipements et installations techniques directement liés au fonctionnement, à l'exploitation, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires.

Considérant qu'un emplacement réservé C259 correspondant aux emprises de l'extension de la ligne 1 du tramway est créé,

Considérant qu'une délibération de la ville de Montpellier le 30 novembre 2021 a donné son accord pour l'aliénation des 516 m2 nécessaires, à déclasser, du Mas des Brousses afin de rendre le projet compatible avec les Espaces Boisés Classés (EBC),

à l'issue de cette enquête publique

Le commissaire enquêteur émet

un avis : **FAVORABLE**

à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Montpellier

à Montpellier le 9 mai 2022

SOMMAIRE des annexes:

- annexe 1 demande de désignation par le TA d'un CE
- annexe 2 désignation du CE par le TA décision N°E2100014234 -
- annexe 3 arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête AP n-2022-I-107 du 10 février 2022 OEP
Extension L1 (3)-
- annexe 4 Avis d'enquete extension L1
- annexe 5 modèle d'affiche d'avis d'EP
- annexe 5 IMG_4135- affiche sur les lieux des travaux
- annexe 5.0 panneaux d'avis d'EP attachments_13_03_2022-
- annexe 5.1 Ext-L1_ajout emplacement panneau réglementaire 04-03-22 (1)- place de l'Hôtel de ville
- annexe 5.2 affichage panneau d'avis d'EP supplémentaire sur le prvis d el'Hôtel de ville
thumbnail_IMG_4152
- annexe 5.3 Certificat d'affichage de l'avis d' Enquête publique-
- annexe 6 TAM_VISUEL_ENQUETE_PUBLIQUE_LIGNE_1_A4_STATIONS (1)-
- annexe 7 affichage de l'avis sur panneau numérique et Kakémono en mairie
attachments_13_03_2022
- annexe 8 parution presse La Gazette du jeudi 3 mars 2022 001
- annexe 9 parution presse Midi Libre jeudi 3 mars 2022 001 0
- annexe 10 parution presse La Gazette du jeudi 24 mars 2022 001 001
- annexe 11 parution presse Midi Libre jeudi 24 mars 2022 001
- annexe 12 les 258 observations en Word
- annexe 13 PV de clôture de l'EP relative à l'extension de la ligne 1 du tramway
- annexe 13.2 Questions posées à la TAM dans le PV de synthèse-clôture d'EP
- annexe 14 le MeR du MOA 20220504_ExtL1_ReponsesEnqPublique
