

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES

REALISATION DE LA DEUXIEME

LIGNE DE TRAMWAY

DE

MONTPELLIER

RAPPORTS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

JANVIER 2004

**ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES
RELATIVES AU PROJET DEPOSE
PAR LA
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER
POUR LA REALISATION DE LA DEUXIEME LIGNE DE TRAMWAY**

TITRE I

- Généralités sur les enquêtes

TITRE II

- Préalable à la déclaration d'utilité publique

TITRE III

- Parcelaire

TITRE IV

- Préalable à l'autorisation requise au titre de la législation sur
l'eau

TITRE V

- Mise en compatibilité des POS des communes de Jacou,
Castelnau le lez, Montpellier, Saint Jean de Védas
-
-

**RAPPORT ET CONCLUSIONS
DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE**

Monsieur le préfet de l'Hérault a décidé de soumettre aux enquêtes conjointes préalables à la déclaration d'utilité publique et autres procédures administratives une demande sollicitée par la Communauté d'Agglomération de Montpellier en vue de la réalisation de la deuxième ligne de tramway de Montpellier

Pour conduire ces enquêtes Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montpellier a désigné, par décision n° 2003.211 du 3 juillet 2003 une commission d'enquête composée de cinq membres :

M. Michel LAFAY Ingénieur en hydraulique agricole retraité demeurant les Genévriers Chemin de la Devéze 34400 Lunel en qualité de président de la dite commission.

M. Michel PARESSANT Ingénieur Mécanicien retraité demeurant 12, rue Emmanuel Brousse 66690 Saint André en Qualité d'assesseur de ladite commission

M. Benoît de LA RUE DU CAN Ingénieur des travaux publics de l'État, retraité demeurant Serre de Riusset 30450 Pontails et Bressis en qualité d'assesseur de la dite commission

M. Jacques LANQUETIN Géomètre-expert retraité demeurant Résidence " Les Indes Galantes " Bât E rue de la Garnison 34300 Cap d'Agde en qualité d'assesseur de ladite commission

M. Claude FAYT Directeur régional d'exploitation de la Sté des autoroutes du Sud de la France retraité demeurant 40, rue des Dahlias 11100 Narbonne en qualité d'assesseur de la dite commission

=====



DEPARTEMENT DE L'HERAULT

ENQUETES PUBLIQUES

REALISATION DE LA DEUXIEME

LIGNE DE TRAMWAY

DE

MONTPELLIER

TITRE II

RAPPORT ET CONCLUSIONS

DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

GENERALITES

ENQUÊTES PUBLIQUES
PREALABLE A LA REALISATION
DE LA
DEUXIEME LIGNE DE TRAMWAY DE MONTPELLIER

SOMMAIRE

- 1- Le Projet
- 2- Présentation du projet
- 3- Procédure d'enquête
- 4- Décision d'enquête
- 5- Préparation des enquêtes
- 6- Arrêté d'enquêtes
- 7- Publicités et informations
- 8- Documents soumis à enquêtes
- 9- Déroulement des enquêtes
- 10- Ouvertures des enquêtes
- 11- Réception du public
- 12- Clôture des enquêtes
- 13- Documents consultés par la Commission
- 14- Recueil des observations
- 15- Pétitions
- 16- Analyse des observations



RAPPORT DE LA COMMISSION

1 - OBJET DU PROJET

Le projet soumis à enquête a pour objet la réalisation d'une deuxième ligne de tramway pour l'agglomération de Montpellier.

La communauté d'agglomération de Montpellier qui regroupe à la date du 31 10 2003 38 communes a induit un fort développement du déplacement urbain notamment du secteur Est de l'agglomération aussi bien résidentielle qu'économique. Le dossier de voiries d'Agglomération (DVA) approuvé en mai 2002 prévoit la mise en place d'un système de voiries de contournement complet du cœur de l'agglomération associé à un développement du réseau de transport en commun.

Le scénario du Plan des Déplacements Urbain PDU de l'agglomération de Montpellier préconise en matière de stationnement en ville un certain nombre d'actions visant à réduire l'usage du stationnement de longue durée tout en prenant en compte le stationnement des résidents.

Le PDU préconise la mise en place d'un réseau de transport en commun performant basé sur la réalisation d'un réseau structurant de trois lignes de tramway. La première ayant été mise en service en juillet 2000, est cohérent avec les autres modes de déplacements.

Afin de faciliter le stationnement il est prévu trois zones de tarification des parkings afin d'inciter à l'utilisation des parkings tramway :

- Une zone verte payante limitée à une journée
- Une zone orange payante limitée à une demi-journée
- Une zone jaune payante limitée à deux heures

La réalisation de ces lignes de tramway devra comporter de nombreux parkings d'échange notamment aux points de contact avec le réseau principal de voiries d'agglomération pour permettre le transfert d'usage de la voiture particulière vers les transports en commun pour l'accès et la desserte du centre de l'agglomération.

2 - PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUÊTE

De nombreux critères ont guidé le choix du parti technologique pour la deuxième ligne de transport en commun en site propre de l'agglomération à savoir :

- le mode de transport doit être non polluant et plus généralement respectueux de l'environnement urbain
- il doit être performant pour les usagers et pour la collectivité
- il doit garantir une parfaite accessibilité à tous ce qui implique la mise en place d'un véhicule à plancher bas
- sa capacité doit être compatible avec les flux attendus, y compris à long terme
- il doit offrir une garantie de pérennité
- il doit à l'échelle de l'agglomération, présenter un caractère structurant pour les déplacements de manière à être capable d'attirer vers les transports en commun une nouvelle clientèle

- Il doit enfin, pouvoir s'inscrire harmonieusement dans un réseau existant bus+tramway pour former un ensemble cohérent du point de vue de l'usager.
- Le coût en matière d'investissement doit rester acceptable.

Par délibération en date du 26 septembre 2001 le conseil de la communauté d'agglomération de Montpellier a adopté un tracé préférentiel suite à la concertation organisée avec la population, et des associations

Ce tracé préférentiel dessert successivement du Sud-Ouest au Nord Est :

- l'entrée de la commune de Saint Jean de Védas
- la future ZAC des Grisettes à Montpellier
- les quartiers d'habitats de la Croix d'Argent et de Lemasson
- le futur quartier du nouveau St Roch
- la gare routière et ferroviaire
- le secteur du boulevard de Strasbourg
- la partie Est d'Antigone
- les berges du Verdanson à proximité de la Pompignane
- le Parc à Ballon
- le sud du quartier des Aubes
- le Corum
- le quartier des Beaux-Arts
- Le sud du quartier d'Aiguelongue
- le centre de la commune de Castenau-le-lez
- les secteurs d'activités et de commerces le long de l'avenue de l'Europe (RN 113)
- la commune et le collège de la voie Domitienne au Crès
- le lycée Georges Pompidou à Castelnau le lez
- le Sud de la commune de Jacou.

D'une longueur commerciale de 19,8 Km cette ligne est réalisée en voie double sur 12,5 Km du tracé, les extrémités de ligne sont prévues à voie unique. Cette ligne offre des connexions avec la ligne 1. Elle comprend 4 parkings d'échanges et 5 parkings de proximité, répartis le long de son tracé, comportant 1930 places de stationnement à l'ouverture de la ligne, pour privilégier la captation des voitures en extrémités de ligne. Seize stations pôles d'échanges tramway-bus la jalonnent pour favoriser la complémentarité avec le réseau de bus

La détermination de la position des 34 stations prévues dont deux différées en attente de l'urbanisation, tient compte de multiples facteurs tels que:

- les principaux lieux de résidences et d'emplois
- les établissements scolaires et universitaires
- les connexions avec les autres modes de transports
- Les potentialités de localisation des parcs relais
- l'accès piétons dans le contexte urbain
- L'intervalle optimum de répartition des stations.

Tous les aménagements urbains seront réalisés pour améliorer le confort de tous les usagers et à fortiori des personnes handicapées. L'aménagement des carrefours et traversées sera conçu pour assurer la continuité des cheminements piétonniers qui seront améliorés ou créés

Pour les besoins du projet, 25 ouvrages d'art seront soit modifiés soit créés ou reconstruits ou supprimés. Ce sont :

- le pont du chemin du Rieucoulon
- le pont du ruisseau du Rieucoulon
- l'ouvrage de l'avenue de la Liberté/avenue de Maurin
- le pont de l'avenue Dubout/avenue de Maurin
- Le pont de l'avenue Dubout /SNCF
- La rampe du pont de Sète
- Le pont de Sète
- Le parking des gares
- La rampe du parking des gares
- Le pont de Lattes
- Le mur de soutènement le long des berges du Verdanson
- La passerelle sur le Lez
- Le franchissement du Verdanson entre la rue de la Pépinière et des Pradiers
- La passerelle sur le Verdanson
- Le recalibrage du Verdanson entre l'avenue Mermoz et l'avenue Vallois
- La couverture existante du Verdanson entre la place du 11 novembre et l'avenue du professeur Vallois
- Le viaduc Citadelle
- L'ouvrage d'art de la couverture du Verdanson
- Le franchissement du Verdanson (rue Proudhon)
- Le pont sur le Lez
- La trémie Charles de Gaulle
- Le tunnel des Montels
- La passerelle Sabiassou
- La passerelle de la station Voie Domitia
- Le passage inférieur de la RD 65

Ce réseau de tramway sera alimenté en énergie électrique – 750 V en courant continu à partir du réseau haute tension d'EDF.

La fréquentation prévue, en heure de pointe du soir, pourrait atteindre 5300 voyageurs

Le coût prévisionnel comporte différentes phases se décomposant en :

- Les acquisitions foncières
 - Les travaux préparatoires
 - La réalisation de la plate-forme
 - La construction et l'équipement des quais et des stations
 - La construction des ouvrages d'arts
 - Les travaux sur voies modifiées par le projet
 - Le réaménagement du centre de maintenance de la Jeune Parque
 - Les études, la fabrication, et la mise en service des véhicules
 - Les frais d'étude, de procédures, de surveillance de chantier etc.
- 

Pour financer le montant de l'investissement s'élevant à 424 millions d'euros HT la Communauté d'Agglomération sollicite une subvention auprès de l'Etat et des Collectivités locales Régionales et Départementales. Le solde de 278 millions d'Euros sera autofinancé par la Communauté d'Agglomération et par un emprunt dont la charge annuelle sera remboursée :

- par les recettes supplémentaires dégagées par la croissance de la fréquentation du réseau
- par l'augmentation de la productivité
- par des recettes propres de la Communauté d'Agglomération

3 - PROCEDURE D'ENQUÊTE

L'opération d'aménagement de la 2eme ligne du tramway de l'Agglomération de Montpellier en vue d'obtenir l'autorisation d'un certain nombre de travaux nécessite des enquêtes conjointes :

- préalable à la déclaration d'utilité publique
- au parcellaire
- préalable à l'autorisation requise au titre du code de l'environnement (eau)
- portant sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Jacou, Castelnau le Lez, Montpellier, et Saint Jean de Védas.

Ces enquêtes sont diligentées en application:

- du code de l'environnement notamment ses articles L123-1 et suivants et L 214 -1 et suivants
- du code de l'urbanisme,
- du code de l'expropriation
- du code de justice administrative
- du décret n°85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement
- du décret n°93-742 du 29 mars 1993 relatif aux procédures d'autorisation et de déclaration prévues par l'article 10 de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau
- Du décret n°93-743 du 29 mars 1993 relatif à la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration en application de l'article 10 de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau notamment les rubriques 2.5.3. - 2.5.0.

4 - DECISION D'ENQUÊTE

A la demande de Monsieur le Préfet de Région Préfet de l'Hérault Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montpellier a désigné par décision n°2003 - 245 du 03 juillet 2003 une commission d'enquête composée de cinq membres titulaires (cf. page 3) pour conduire les enquêtes conjointes portant sur les communes de Montpellier, Castelnau le Lez, Jacou et Saint Jean de Védas.

5 – PREPARATION DE L'ENQUÊTE

Les membres de la commission d'enquête ont été associés dès leur nomination à la préparation des enquêtes. Plusieurs réunions ont été organisées en préfecture pour l'organisation de ces enquêtes et la rédaction de l'arrêté d'ouverture.

5-1 Réunion de préparation en préfecture

Après avoir reçu les dossiers le 18 juillet 2003 et les avoir étudiés une réunion a été organisée le 6 août en préfecture de Montpellier à laquelle ont participé :

- Monsieur BOUZA Directeur des Relations avec les Collectivités Locales représentant Monsieur le Préfet
- Madame NOEL-GARCIA du bureau de l'environnement de la préfecture
- Monsieur VILLESSOT Thomas du Conseil Général
- Madame NAPOLI Marie-Claude de la Direction Départementale de l'Équipement
- Monsieur LE TOURNEUR Marc Directeur Général des Transports de l'Agglomération de Montpellier
- Monsieur MARTIN-VALLAS Jean-Pierre Directeur Général Adjoint Chargé du tramway aux Transports de l'Agglomération de Montpellier
- Monsieur LAGET Thierry Directeur Général des Services Techniques à L'Agglomération De Montpellier
- Monsieur ROUSSEL Hervé des Transports de l'Agglomération de Montpellier
- Monsieur ANTONIO Victor des Transports de l'Agglomération de Montpellier
- Monsieur RIGOULAY Serge Chargé de mission foncier et communication riverains aux Transports de l'Agglomération de Montpellier
- Monsieur CHAUSSOUY Yves Responsable de la DAP à la ville de Montpellier
- Les cinq membres de la Commission d'enquête.

Au cours de cette réunion la commission d'enquête a donné son accord :

- Pour que l'enquête se déroule exceptionnellement sur un mois et demi étant donnée l'importance de celle-ci du lundi 15 septembre 2003 au vendredi 31 octobre 2003.
- sur les lieux de permanence proposés

D'autre part certaines questions ont été abordées

♦ sur l'information du public il a été décidé que :

- Cette information ne se limiterait pas aux publications légales mais qu'il serait utilisé tous les moyens en possession pour informer le public à l'exception de l'utilisation d'Internet qui demanderait, vu l'importance des dossiers, un temps trop long de téléchargement
- Qu'il serait périodiquement fait une vérification de l'affichage de l'avis d'enquête sur le tracé du projet

- Que serait publié un rappel périodique des jours et heures des permanences dans différents journaux locaux.
- Que serait effectué la diffusion en grand nombre d'un petit bulletin " Ligne 2 " rappelant les différents lieux où peuvent être consultés les dossiers ainsi que les dates et la façon de pouvoir contacter les commissaires enquêteurs.

♦ **sur les problèmes de logistique**

- Il a été convenu que l'hôtel de l'Agglomération de Montpellier serait le siège des enquêtes et que toutes correspondances relatives au projet seraient adressées à :

Monsieur le Président
commission d'enquête du tramway
Hôtel de l'Agglomération de Montpellier
50, Place Zeus BP 9531
34045 Montpellier Cedex 01

♦ **sur les aspects de sécurité des registres et des dossiers**

Il a été prévu

- Que les dossiers et les registres seraient distribués par le Maître d'ouvrage avant que ceux-ci soient paraphés par un des membres de la commission d'enquête
- Que les dossiers et registres seraient en nombre suffisant afin de pallier à tout incident
- Que les dossiers seraient mis à disposition du public en présence d'un agent qui devra surveiller les documents afin qu'aucune pièce ne soit subtilisée ou endommagée et noter les événements importants qui pourraient se produire et informer le public à sa demande sur les jours et heures de permanence de la commission d'enquête
- Que les registres et les dossiers seraient mis en lieu sûr en fin de journée et après consultation.
- Qu'à la fin de l'enquête, après la clôture, les registres ainsi que les pièces annexées seraient récupérés par un des membres de la commission d'enquête
- Que les associations reconnues pourraient demander à être reçues par la commission sur rendez-vous pris auprès d'une personne des Transports de l'agglomération de Montpellier (TAM) chargée de cette opération en relation avec le Président de la commission d'enquête.

5-2 Autres Réunions et contacts

Plusieurs autres réunions ou contacts ont eu lieu avec les responsables du Service de l'Environnement de la préfecture sur la rédaction de l'arrêté et l'avis d'ouverture d'enquête

6 – ARRETE D'ENQUÊTE

Ces enquêtes ont été prescrites par arrêté préfectoral en date du 11 août 2003 de Monsieur le Préfet de Région Préfet de l'Hérault dans le cadre fixé par la loi du 12 juillet 1983 sur la démocratisation des enquêtes publiques et la protection de

l'environnement, modifiée par la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement pour une durée de quarante-sept jours (47) consécutifs du lundi 15 septembre 2003 au Vendredi 31 octobre 2003 inclus sauf prolongation de quinze jours (15) maximum sur l'initiative de la commission d'enquête.

6 – 1 Dates et lieux de permanences

Les permanences au nombre total de 18 ont été assurées par au minimum deux des membres de la commission d'enquête à :

- La Communauté d'Agglomération de Montpellier 50 Place Zeus à Montpellier siège de l'enquête.
- La mairie de Castelnau le Lez, " service de l'urbanisme Parc d'Activité Garrigues 485 avenue des Compagnons "
- La mairie du Crès, "salle du Conseil Municipal "
- La mairie de Jacou, " salle des mariages "
- La mairie de Montpellier, " Espace Chaptal "
- La mairie de St Jean de Védas , » salle du Conseil Municipal «

Elles ont eu lieu :

- | | |
|------------------------|--|
| ○ Le 15 septembre 2003 | de 9h à 12h à la Communauté d'Agglomération |
| ○ | de 14h à 17h à la mairie de Montpellier |
| ○ Le 19 septembre 2003 | de 9h à 12h à la mairie de St Jean de Védas |
| ○ Le 20 septembre 2003 | de 9h à 12h à la mairie de Montpellier |
| ○ Le 24 septembre 2003 | de 9h à 12h à la mairie de Jacou |
| ○ | de 14h à 17h à la mairie du Crès |
| ○ Le 2 octobre 2003 | de 9h à 12h à la Communauté d'Agglomération |
| ○ | de 14h à 17h à la mairie de Castelnau le Lez |
| ○ Le 9 octobre 2003 | de 9h à 12h à la mairie de St Jean de Védas |
| ○ | de 14h à 17h à la mairie de Montpellier |
| ○ Le 13 octobre 2003 | de 14h à 17h à la mairie de Castelnau le Lez |
| ○ Le 18 octobre 2003 | de 9h à 12h à la Communauté d'Agglomération |
| ○ Le 22 octobre 2003 | de 9h à 12h à la mairie du Crès |
| ○ | de 14h à 17h à la mairie de Jacou |
| ○ Le 29 octobre 2003 | de 14h à 17h mairie de St Jean de Védas |
| ○ Le 30 octobre 2003 | de 9h à 12h à la mairie de Montpellier |
| ○ Le 31 octobre 2003 | de 9h à 12h à la mairie de Castelnau le Lez |
| ○ | de 14h à 17h à la Communauté d'Agglomération |

Afin de permettre à toute personne de pouvoir venir s'exprimer la commission a voulu tenir des permanences durant deux samedis

Les associations ont pu rencontrer les membres de la commission d'enquête en dehors des permanences, sur rendez-vous pris auprès du secrétariat au numéro indiqué sur l'avis d'enquête.

Les intéressés ont pu également adresser leurs observations par écrit en les adressant au Président de la commission d'enquête, à la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

6 – 2 Paraphe des registres d'enquête

Le 9 octobre 2003 les membres de la commission d'enquête sont allés s'assurer que les registres ainsi que les dossiers avaient bien été remis dans chaque

commune et que ceux ci étaient complets. Ils ont paraphé les registres d'enquête, confirmé aux maires ou aux secrétaires de mairie l'importance de ne pas laisser sans surveillance ces dossiers durant leur consultation. Que ceux-ci soient mis en lieux sûrs à la fermeture des mairies..

7 - PUBLICITES ET INFORMATIONS

7 – 1 Publicité dans les communes

Conformément à l'article 11 de l'arrêté préfectoral, un avis réglementaire annonçant l'ouverture de l'enquête, les lieux, les jours et heures de permanences de la commission d'enquête, a été affiché aux lieux et places accoutumés à l'affichage par les soins des mairies sur les communes concernées par l'enquête à savoir:

- Sur le panneau officiel de la mairie de Castelnau le Lez ainsi qu'au service urbanisme situé avenue des Compagnons
- Sur le panneau prévu à l'extérieur de la mairie de Jacou
- Sur le panneau officiel dans le hall d'entrée de la mairie du Crès, et à l'extérieur
- Sur le panneau extérieur destiné à l'affichage public de Saint Jean de Védas
- Sur le panneau officiel de la mairie de Montpellier
- Sur le panneau officiel de l'Hôtel d'Agglomération de Montpellier situé à l'extérieur,

avant le 29 août 2003 comme en témoigne les certificats d'affichage et le procès verbal de constat de Maître Luc Lançon huissier de Justice à Montpellier.

7- 2 Publicité dans la presse

Un avis a été publié par les soins de la Préfecture de l'Hérault quinze jours avant l'ouverture de l'enquête à savoir le 29 août 2003 et rappelé huit jours après l'ouverture de celle-ci à savoir le 21 septembre 2003 dans deux quotidiens régionaux " le Midi Libre et l'Hérault du Jour ".

Tout au long de l'enquête le maître d'ouvrage a fait paraître dans divers quotidiens des rappels de l'enquête ainsi que le rappel des jours, lieux, et heures des permanences de la commission d'enquête.

7- 3 Publicité sur le terrain

Sur le terrain le maître d'ouvrage a fait procéder à l'affichage de l'avis d'enquête sur des panneaux :

- Sur la commune de Castelnau le Lez
 - Au rond point Charles de Gaulle
 - Au carrefour de l'avenue M.Dassault – RN 113
 - Sur l'avenue de l'Europe, à proximité de l'établissement " Caves Cairel "
 - Sur l'avenue de Plankstadt

- Sur l'avenue de Lattre de Tassigny aux abords du lycée G. Pompidou
- Sur la commune de St Jean de Védas
 - Au carrefour situé à l'intersection de la route nationale 113 et de l'avenue de Librilla
 - Au niveau du rond point de l'Europe entre l'aire de stationnement et l'avenue de Librilla (RD 116)
- Sur la commune de Montpellier
 - Au carrefour de l'avenue du Colonel Pavelet et de l'avenue Villeneuve d'Angoulême, coté rue du Mas Nouguier
 - Au carrefour de l'avenue Villeneuve d'Angoulême et du boulevard Pedro de Luna à l'entrée du Parc Tastavin
 - Sur la place Rondelet, coté rue Catalan
 - Boulevard de Strasbourg au niveau du parking du square Jean Monnet
 - Au carrefour de l'aéroport international
 - Sur la place du 11 novembre, à l'angle de la rue du Faubourg de Nîmes et du Quai du Verdanson
 - A l'entrée de l'école supérieure des Beaux Arts de Montpellier Agglomération rue de Substantion
 - A l'angle de la rue de Montasinos et de l'avenue de la Justice de Castelnau devant la maison pour tous, Albert Dubout
- Sur la commune de Jacou
 - Sur le parking du groupe scolaire rue Charles Flahault

7 - 4 Autres publicités

De nombreuses autres publicités ont été faites sur l'ouverture de ces enquêtes par

- Insertion publicitaire de l'enquête publique dans la presse les 11,12,18,20,25 septembre 2003 et les 1,3,6,8,11,17 octobre 2003
 - De nombreux articles dans la presse régionale
 - Dans le journal d'information municipal " Montpellier notre ville "
 - Dans le Journal du tramway Montpellier Agglomération 170 000 exemplaires distribués dans les boîtes aux lettres des cinq communes
 - Dans le magazine d'information de Montpellier Agglomération " Harmonie "
 - Prospectus distribués sur les lieux d'enquête et dans les mairies des autres communes de la communauté d'agglomération de Montpellier
 - Panneau d'exposition et documents mis a disposition du public durant la foire aux associations le 14 septembre 2003 et à la foire internationale de Montpellier du 10 au 19 octobre 2003.
 - 100 affichettes de format 40X60 et 300 de format A4 ont été apposées le long du tracé de la ligne 2 dans les Abris bus, sur les abris tram de la ligne 1 et sur les lieux d'enquête

D'autre part, publicité a également été faite par la Chambre de Commerce et d'Industrie " Mieux Vivre sa Ville " et par de nombreuses associations.

Publicité a également été faite sur le site Internet du " Collectif Tram " et de "Vélocité "

8 - DOCUMENTS SOUMIS A L'ENQUETE

Un dossier comportant quatre valises a été déposé dans chaque commune et a l'hôtel d'agglomération de Montpellier par les soins du Maître d'Ouvrage. Il comportait :

- Un dossier préalable à la déclaration d'utilité publique comportant :
 - Les Textes régissant les enquêtes
 - Une notice explicative
 - L'étude d'impact
 - Les plans généraux des travaux
 - Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
 - L'appréciation sommaire des dépenses
 - L'évaluation socio économique
 - Le bilan de la concertation avec les services de l'Etat
- Un dossier d'enquête parcellaire comportant :
 - Les textes régissant les enquêtes
 - L'état parcellaire
 - Les plans parcellaires au 1/1000ème
 - Un assemblage des planches parcellaires
- Un dossier d'autorisation liée à la loi sur l'eau
- Un dossier de mise en compatibilité des POS

Le public a pu prendre connaissance des dossiers et consigner ses observations sur des registres établis sur feuillets non mobiles numérotés et paraphés par les soins d'un des membres de la commission d'enquête. Ces registres ont été également mis à disposition du public dans chacun des cinq lieux des permanences prévues pour les enquêtes.

9 - DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

9 -1 Visite du tracé projeté et réunion avec le maître d'ouvrage

Après avoir pris connaissance du dossier soumis à l'enquête et après que la commission se soit réunie pour échanger une première impression celle-ci a demandé au maître d'ouvrage de visiter le tracé de la ligne 1 en service et le tracé du projet de la ligne 2

Les 2 et 3 septembre 2003 Messieurs LAGET, LESCUYER, LETOURNEUR, MARTIN -VALLAS, DESSERRIÈRES, RIGOULAY nous ont fait visiter le parcours de la ligne 1 en nous montrant: les particularités de cette ligne, les parkings d'échange, les infrastructures, le matériel roulant, les modalités de fonctionnement, le centre de

coordination et de commandement et le dépôt avec ses ateliers d'entretien et de réparation,

Ils nous a également été permis de parcourir en petit bus le tracé proposé par l'agglomération de la deuxième ligne afin de se rendre compte : des particularités du tracé, des difficultés rencontrées et à prévoir les impacts sur les propriétés riveraines et en particulier sur le bâti, les risques d'inondations et les nuisances.

Cette visite nous a conduits, suite à la lecture du dossier, à poser des questions sur différents points particuliers :

- Le pôle d'échange de l'Ortet à St Jean de Védas.
- Le passage du Rieucoulon
- Le dépôt de la Jeune Parque
- Les incidences du Lantissargues Bd Pedro de Luna et Av de Maurin
- Parking et futurs travaux à la direction de la SNCF rue Catalan
- Le passage au travers du parking de la gare SNCF
- Le passage des deux lignes de tram à la gare
- Les problèmes de la rue du Pont de Lattes
- Le passage sur les berges du Lez et les problèmes avec le Verdanson
- La Place du 11 novembre et le viaduc de la citadelle
- Les problèmes de la rue de Substantion
- Le pont sur le Lez de l'avenue de la Justice de Castelnaud et le pôle d'échanges Charles de Gaulle
- L'avenue de l'Europe et le pôle d'échange Notre Dame de Sablassou
- Le pôle d'échanges Georges Pompidou
- Le terminus de Jacou

9-2- Entretien avec le Président de l'Agglomération de Montpellier

Le 9 septembre 2003 la commission a été reçue à la Communauté d'Agglomération de Montpellier par Monsieur le Président de l'Agglomération de Montpellier, Maire de Montpellier qui nous a exposé les raisons pour lesquelles ce tracé a été choisi, comment il comptait procéder pour mener à bien ce projet d'un point de vue technique et financier. Il nous a présenté les orientations de l'Agglomération en matière de transport en commun et de voirie de l'Agglomération de Montpellier

9 - 3 Visite relative à la publicité

La commission d'enquête a effectué le 9 Septembre 2003 une visite dans les différentes mairies et sur le terrain afin de s'assurer que l'affichage avait été conforme à l'arrêté préfectoral. Au cours de cette visite la commission a pris contact avec Monsieur le Maire ou le Secrétaire de mairie pour l'informer de l'importance de l'enquête et attirer son attention sur les risques de dégradation ou de substitution des dossiers et des registres d'enquête. D'autre part cette visite nous a permis de connaître les lieux où devront se dérouler les permanences.

9 - 4 Visite du tramway de Grenoble

Le 11 septembre 2003 accompagnes :

Pour l'agglomération de :

- M. SUBRA Vice -Président délégué de la commission tramway
- M. LAGET Directeur Général des Services Techniques
- M. LESCUYER Directeur du Service Transport

Pour la Tam de :

- M. LE TOURNEUR Directeur Général
- M. MARTIN -VALLAS Directeur Général Adjoint
- M. RIGOULAY Chargé de Mission
- Madame GIRARDY Assistante chargée de Mission

Afin de mieux nous faire voir l'importance de ce projet il a été organisé une visite sur la réalisation et les travaux en cours du tramway de Grenoble.

Nous avons été accueillis par Messieurs BARET et BILLARD (SMTC) Monsieur PITREL Directeur Général du TAG, Monsieur CHIRON Président du TAG, et Monsieur GENEVOIS (T38). Après une présentation du projet grenoblois et des différentes lignes de tramway, des orientations prises en matière de tracé, de matériel, et d'équipements; des travaux avec les difficultés rencontrées et les solutions mises en œuvre ; nous avons visité une ligne en service qui nous a permis de visualiser certaines particularités :

- sur les grands boulevards
- Le Dépôt de Glères
- Le passage à la maison du tourisme
- Sur la place de Verdun.

9 - 5 Autres visites

Le 22 septembre 2003 suite à une très importante pluie, la commission d'enquête a décidé de faire une visite sur le tracé du projet afin de se rendre compte des incidences de ces intempéries sur celui-ci et des conséquences pour les riverains. Il a donc été constaté sur tracé :

➤ Le fossé et l'accotement Est de la RD 116^E ont été ravinés par les écoulements, à cause du dimensionnement insuffisant des buses, permettant l'accès aux propriétés riveraines, mais sans conséquence sur le tracé du tramway prévu à l'Ouest de la voie qui n'a pas subi de dégâts et où l'eau ne s'est pas accumulée.

➤ Le Rieucoulon a très fortement débordé à l'amont de l'ouvrage de son franchissement par la voie ferrée que devrait réutiliser le tramway. Selon les dires d'un riverain deux vagues d'eau se sont succédées le 22 septembre 2003: la première vers 14 H suivie d'une baisse rapide à laquelle a succédé une montée brutale vers 18 H qui a noyé complètement le jardin situé en rive droite en arrivant pratiquement au niveau de la chaussée de la rue du Rieucoulon. Mais l'ouvrage présente une capacité d'écoulement très supérieure au débit arrivant ce jour là; tant que le secteur amont ne sera pas imperméabilisé, des événements pluvieux aussi importants n'auront pas de conséquence particulière ni sur le fonctionnement de l'ouvrage, ni sur la voie ferrée qu'il porte.



➤ A l'angle de la rue Pedro de Luna et de l'avenue de Maurin le Lantissargues, débordant de sa canalisation, a inondé les commerces situés à proximité, sous une lame d'eau d'environ 40 cm de hauteur. Certains commerçants anticipent manifestement très bien les conséquences de ces événements orageux car des magasins n'ont plus de trace d'inondation, alors que d'autres sont encore «sens dessus dessous». On voit aussi des traces résiduelles de la montée de l'eau sur le parking et le jeu de boules situés à proximité.

Dans la rue Pedro de Luna des accumulations de feuillages et autres débris divers contre certaines voitures en stationnement montrent que l'eau ruisselant sur la chaussée a dû monter par endroits de plus de vingt centimètres de hauteur

➤ La rue d'Epidaure a aussi été inondée largement par les ruissellements ainsi que le carrefour de l'Aéroport International.

➤ Nous trouvons aussi des traces de débordement du Chambéry (rue de Substantion) dans plusieurs endroits

➤ Il faut aussi rappeler que le Verdanson et le Lez sont sortis, par endroits, de «leurs lits» respectifs.

Cette visite a été rapide et non exhaustive mais il est possible de dire que, lors de cet événement pluvieux, la ligne 2 aurait été coupée par les eaux au moins au carrefour Pedro de Luna/ Maurin, dans la rue d'Epidaure, sur les berges du Lez et le long du Verdanson ainsi que par les débordements du Chambéry.

10 – OUVERTURE DE L'ENQUÊTE

L'enquête a été ouverte le lundi 15 septembre 2003 conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral, par la commission d'enquête, après qu'un des membres de la commission ait visé les dossiers et paraphé les registres d'enquête. Ces dossiers et registres ont été fournis par la préfecture de l'Hérault.

11 – RECEPTION DU PUBLIC

Le public a été très nombreux à s'exprimer et à s'entretenir avec la commission d'enquête, certaines personnes revenant plusieurs fois afin de nous apporter des compléments d'observations ou nous demander d'autres renseignements. Certaines personnes sont également venues consulter les dossiers sans pour cela nous rencontrer.

11 – 1 Durant les permanences

Les permanences au nombre de 18 ont été assurées par les membres de la commission d'enquête dans les mairies des différentes communes et à l'Agglomération de Montpellier conformément à l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête

Au cours de ces permanences la commission d'enquête a reçu environ 650 personnes, individuellement ou en groupe, dont certaines demandant seulement des renseignements ou des précisions. Beaucoup n'ont pas porté le jour même leurs observations sur les registres et ont eu tout le loisir après cet entretien d'inscrire leurs interrogations sur les nombreux registres mis à leur disposition.

- A la Communauté d'Agglomération la commission d'enquête a reçu au cours des quatre permanences 104 personnes

- Au cours des quatre permanences en mairie de Montpellier la commission a reçu 330 personnes

- Au cours des deux permanences en mairie de Jacou la commission a reçu 57 personnes
- Au cours des trois permanences de Castelnau le Lez la commission a reçu 68 personnes
- Durant les trois permanences de Saint Jean de Védas la commission a reçu 70 personnes
- Au cours des deux permanences du Crès la commission a reçu 17 personnes

11 – 2 Rencontres avec des associations sur le terrain

11-2-1 Rencontre avec Monsieur BOZZOLA Président de GEFTRAM

Le 6 octobre 2003 Monsieur BOZZOLA, a présenté, sur le site, à deux membres de la Commission d'enquête le point de vue de son Association sur la partie Est de la ligne 2 du tramway : de l'Avenue de La Pompignane jusqu'au Crès et Vendargues . Principaux points :

➤ Quartier de la Pompignane : Selon Mr BOZZOLA, TAM aurait comptabilisé la population d'immeubles situés à plus de 500 m. voire 750 m. de la station Pompignane ; alors que normalement ne sont pris en compte que les populations situées dans un rayon de 350 m, par rapport à la station. Il propose une ligne passant par l'Avenue de la Pompignane.

➤ Préconise que la ligne 2 soit raccordée sur la ligne SNCF de Sommières pour desservir Vendargues.

➤ Estime que le tracé du tram à côté du boulevard de liaison entre Castelnau le Lez et Le Crès n'est pas une bonne solution, car Le Crès n'est pas desservi. Il préfère un tracé passant par l'Avenue de la Méditerranée dans la commune du Crès, qui se terminerait provisoirement à la piscine A. Jany à Jacou

➤ A par ailleurs attiré fortement l'attention sur les risques d'inondations sur l'Avenue de l'Europe à Castelnau le Lez

11 – 2 – 2 Rencontre avec plusieurs membres de l'Association des Riverains de la Rue des Courlis

Le 21 octobre 2003 les membres de l'Association ont présenté sur le site, à trois membres de la Commission d'enquête, leurs préoccupations, leurs craintes, et leurs suggestions et propositions quant au tracé de la ligne 2 du tramway dans leur quartier ; et plus particulièrement quant à l'utilisation de leur rue privée et d'une passerelle à construire, comme desserte piétonne de la station Pompignane située sur l'autre rive du Lez :

- Résistance de la passerelle avec une pile en rivière, en cas de crues avec embâcles contre la pile ?
- Risques de non-fréquentation de la passerelle en cas de crues du Lez ?
- Raccordement de la rue des Courlis avec la passerelle, en profil en long ?
- Desserte de la propriété située en bout de rue à gauche ?
- Circulation dans la rue des Courlis : véhicules des riverains, piétons, bicyclettes, fauteuils handicapés, ... ?
- Opposition au passage des vélomoteurs ?

- Écoulement des eaux en cas de fortes précipitations (la rue des Courlis joue le rôle de déversoir depuis l'avenue de la Pompignane) ?
- Stabilisation de la berge en rive droite pour le passage des voies du tram ?
- Populations réellement desservies (Immeubles à 1 ou 2 km) ?
- Problème hydraulique au confluent Verdanson-Lez ?
- Proposition : passage de la ligne 2 par l'Avenue de La Pompignane, le pont Garigliano, le parc Rimbault, puis sous la voie ferrée ?

11-2-3 Rencontre avec la copropriété de la résidence ' des Chalets de Richemont « 1047, avenue Villeneuve d'Angoulême

Cette résidence comprend 8 à 10 commerces au rez-de-chaussée de l'immeuble et environ 250 résidents dans les parties habitées non commerciales

Les représentants de la résidence disposent d'un plan détaillé des propositions que leur ont faites TaM et des aménagements prévus dans le projet de tramway.

Le projet détaillé fait passer de 24 à 12 le nombre de places de parkings devant les commerces ce qui ne semble pas supportable aux commerçants. De plus il n'y aura plus qu'un seul sens de circulation- une voie de 3 mètres de largeur- dans l'avenue. Enfin aucune communication piéton ne pourra plus être assurée entre le parking privé de la résidence, qui pourrait servir aux clients, et le secteur des magasins.

Des escaliers sont prévus devant les accès des immeubles situés à l'ouest de l'avenue à cause de l'écroulement du point haut de l'avenue prévu par TaM ce qui paraît difficilement acceptable par les riverains

Le problème vient du projet d'implantation d'une station devant la résidence: les pentes de l'avenue sont très fortes de part et d'autre de l'accès au 1047- nous sommes au point haut de la ville- . TaM a prévu d'araser le point haut pour disposer d'une longueur à faible pente d'environ 56 mètres nécessaire pour réaliser des quais presque horizontaux et permettre un redémarrage sans difficulté des rames. Ceci oblige à créer des rampes, escaliers et autres dispositifs pour assurer la desserte des riverains de l'avenue. Le fond de plan de travail est erroné au moins sur un point: il ne comprend pas un balcon du rez-de-chaussée de l'immeuble qui ferait obstacle, après travaux, à toute communication entre le parking de la résidence et la zone des commerces. Il semble aussi que le projet et les rétablissements envisagés ne permettraient plus de respecter l'accès des pompiers, à caractéristiques tout à fait particulières, pour les immeubles de grande hauteur comme celui du 1047.

La copropriété devait se réunir la semaine suivante, pour se mettre d'accord sur les demandes à exprimer devant la commission d'enquête et TaM. Il est recommandé aux résidents de hiérarchiser si possible leurs demandes de façon à pouvoir évaluer plus facilement celles qui seraient « vitales » et celles qui leur paraîtraient moins importantes.

12 - CLOTURE DE L'ENQUÊTE

Le 31 octobre 2003 à la fermeture des mairies les registres d'enquête ont été clos par les représentants des municipalités et de l'Agglomération de Montpellier .Les registres ainsi que toutes les pièces annexées à ceux-ci ont été remis à la commission d'enquête conformément à l'article 4 de l'arrêté préfectoral

13 - DOCUMENTS CONSULTES PAR LA COMMISSION

Suite au dossier soumis à l'enquête, aux observations du public, et aux réponses du Maître d'Ouvrage : la commission d'enquête a demandé au Maître d'Ouvrage de lui fournir :

- Le Dossier de Prise en Considération (DPC) par l'Etat pour la réalisation de la ligne 2 du tramway,
- Le dossier du Plan de Déplacements Urbains (PDU)
- Le dossier de voirie d'Agglomération de Montpellier (DVA)
- Le dossier des études préliminaires
- L'étude de faisabilité (SODETEG)

afin d'étudier ces documents et de mieux comprendre les différents arguments développés par les uns et les autres

(La commission a fait en annexe la synthèse de ces différents documents)

14 RECUEIL DES OBSERVATIONS

La commission d'enquête a constaté que le public n'a pas fait la différence entre les quatre registres mis à sa disposition qui devaient différencier la déclaration d'utilité publique avec l'enquête parcellaire, l'enquête d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, et la mise en compatibilité du P.O.S.. Pour cette raison la commission a donc décidé de prendre en compte toutes les observations portées dans les registres et reçues par courrier, concernant la même enquête, que ces observations soient portées sur l'un ou l'autre des registres.

Sur les registres d'enquête mis à la disposition du public, environ 1900 observations ont été portées. De plus la CE a également reçu 650 lettres comportant plusieurs observations .

(Voir en annexe la liste des personnes ayant portées des observations sur les registres d'enquête). Compte tenu du nombre important de personnes qui se sont exprimées, la CE s'excuse des possibilités d'oublis éventuels dans la liste annexée.

15 - PETITIONS

La commission a reçu plusieurs pétitions, notamment :

- Une pétition émise par la RCJ de Jacou, favorable au tracé proposé par l'Agglomération de Montpellier comportant 36 signatures.

- Deux pétitions émanant du quartier de la Croix d'Argent. Elles sont favorables au passage du tramway par l'avenue Pedro de Luna

- L'une comportant 126 signatures
- L'autre comportant 31 signatures

- Une pétition du Collectif Tramway défavorable au tracé proposé par l'Agglomération de Montpellier proposant un tracé passant par le Peyrou et le Jeu de Paume comportant environ 7500 signatures

- Une pétition pour continuer le tracé du tramway au delà des stations de Jacou et de St Jean de Védas, comportant 23 signatures.

- Une pétition favorable au passage du tracé par les Rives du Lez comportant 12 signatures
- Une pétition favorable à un tracé passant par Roquetière, Aiguelongue, la Justice comportant 77 signatures
- Une pétition "Pari du Jeu de Paume", contre le passage du tram au Peyrou et au Jeu de Paume, comportant 27 signatures.

16 - ANALYSES DES OBSERVATIONS

Les observations recueillies sur les registres ou reçues par courrier ont fait l'objet d'une synthèse transmise au Président de l'Agglomération de Montpellier. Au cours de réunions avec les responsables de l'Agglomération et de TAM les 17, et 24 novembre 2003 la commission a exposé cette synthèse de ces observations.

On donne ci-après :

- La synthèse de ces observations
- La réponse du Maître d'Ouvrage (Agglo + TAM)
- Les commentaires et analyse de la CE.

Bien que certaines observations puissent être qualifiées hors enquête, la CE a tenu à ce qu'elles figurent dans cette analyse.

(OB = Observations du public et de la commission)

(MO = Réponse du Maître d'ouvrage)

(CE = Commentaire et analyse de la commission d'enquête)

Aspect juridique, réglementaire, administratif.

- A1 OB « Vu l'affluence il a été demandé la possibilité d'avoir d'autres exemplaires de dossiers, d'autre part , il a également été demandé la possibilité de mettre sur Internet les dossiers soumis à enquête

CE La commission n'a pas jugé possible de mettre sur Internet, le dossier soumis à l'enquête pour des raisons d'importance de celui-ci qui aurait demandé un temps de téléchargement important

- A2 OB "La consultation des dossiers aurait dû être modifiée pour que le public puisse faire efficacement son travail compte tenu de son emploi du temps et de son état de santé Il convient d'envisager une exposition très complète et de faire intervenir une sorte de bureau d'étude qui analyserait les documents en fonction des questions du public"

CE Les questions du public seront reprises par la commission d'enquête qui demandera une réponse au maître d'ouvrage

- A3 OB "L'association pour le développement des transports en commun, a demandé la possibilité de faire une réunion publique afin de pouvoir opposer le tracé du Collectif Tram au projet de l'Agglo"

CE La commission d'enquête n'a pas jugé utile de faire une réunion publique

- **A 4 OB** "Nous avons suggéré la mise en ligne sur Internet du dossier de l'enquête, afin de permettre à tous ceux qui ne peuvent pas se libérer aux heures ouvrables de prendre connaissance du dossier. Cela n'a pas été suivi d'effet, et nous le regrettons."

CE . La commission a jugé le dossier trop volumineux, pour pouvoir le mettre sur Internet et qu'il puisse être téléchargé rapidement

- **A 5 OB** "La complémentarité avec la ligne 3 n'est pas évaluée dans le dossier"

CE . La ligne 3 ne fait pas partie de l'enquête publique

- **A6 OB** "L'agglomération n'a pas respecté les conditions énoncées par la lettre du ministre des transports du 18 avril 2002 au sujet de la procédure de concertation. Avant de lancer l'enquête publique pour la seconde ligne, elle était tenue de commencer la concertation sur le tracé de la troisième ligne, ce qui n'a pas été fait

MO La lettre du Ministère des transports du 18 avril 2002 constitue la Décision de Prise en Considération (DPC) par l'État de la 2^{ème} ligne de tramway de l'Agglomération de Montpellier dans le cadre de la subvention future de l'État .

Dans cette décision, l'Etat a demandé que la concertation préalable pour la 3^{ème} ligne fasse l'objet d'un bilan de première phase avant le dépôt de la demande de subvention et en aucun cas avant le lancement de l'enquête publique de la 2^{ème} ligne de tramway. Les procédures convenues avec l'État sont en cours, et seront respectées.

CE La commission prend acte

- **A7 OB** "Les Commissaires enquêteurs ne devraient pas être indemnisés par le Maître d'Ouvrage"-

CE L'indemnisation des Commissaires enquêteurs est fixée par décision du Président du Tribunal Administratif, conformément aux textes de lois en tenant compte des difficultés de l'enquête, de la charge de travail, de la nature et de la qualité du travail fourni.

- **A8 OB** « En cette période d'enquête, nous sommes surpris de la publication de deux avis d'appel à la concurrence, émis par Tam en date du 9 octobre 2003 pour la réalisation des travaux de voie ferrée section Sabines-Gares et Gares-St Lazare. Ce calendrier qui anticipe les conclusions de l'enquête, dénote donc une absence de décence démocratique dans la consultation aujourd'hui ouverte. »

MO Le délai nécessaire entre l'engagement des consultations d'entreprises et la passation des marchés est de l'ordre de quatre à six mois pour les marchés de travaux d'une telle importance (autour de 20 M€). Si l'on attend l'arrêté de DUP pour engager les consultations, c'est une durée perdue entièrement pour la mise en service de la Ligne 2. Il est donc de bonne administration de mener en parallèle, les consultations d'entreprises avec la phase de DUP, et c'est ainsi que procèdent tous les Maîtres d'Ouvrage de Tramway, et plus généralement de grandes infrastructures linéaires.

De plus, l'engagement d'une consultation en appel d'offres, ne lie aucunement le Maître d'Ouvrage, ni juridiquement, ni financièrement ; aucune indemnité de participation des entreprises à la consultation n'est prévue, et le Maître d'Ouvrage pourrait décider ne de pas donner suite à la consultation.

L'engagement juridique est la notification du marché, qui interviendra après l'arrêté de DUP . Les actes d'engagement des marchés comprennent des durées de maintien des

offres longs (180 jours) et une clause permet la suspension du marché à l'obtention de la DUP.

CE La CE prend acte de la réponse donnée par le MO

- **A9 OB Madame CREAUGE Florence** " Je me suis présentée auprès des hôtesse responsables de la tenue des cahiers de signatures, et j'ai demandé le document sur lequel je pouvais exprimer mon désaccord sur le tracé proposé par l'Agglomération Une hôtesse a dit que " ça n'était pas l'endroit , et qu'ici c'était uniquement pour le tracé proposé par l'Agglomération

MO Après enquête auprès des trois agents présents le vendredi 24/10/2003 à la mairie de Montpellier, nous pouvons relater le déroulement suivant.

Deux agents ont accueilli Mme CREAUGE, le troisième étant en retrait. Mme CREAUGE voulait signer pour donner son accord au tracé de la CCI. Les deux agents lui ont expliqué, que l'enquête publique présentait le tracé proposé par l'Agglomération et que c'était sur celui-ci qu'il fallait exprimer son avis dans les registres. Le ton a monté sur cette incompréhension ,chacun se cantonnant sur ces positions.

Des remarques ont néanmoins été écrites sur le registre DUP par cette personne.

CE : La CE prend acte de la réponse, mais regrette cet incident qui aurait pu remettre en cause la légalité de la procédure.

Le projet

Cohérence PDU – DVA avec le projet Tramway

- **B0.1 MO** La politique de développement durable de Montpellier-Agglomération, les documents de programmation et la politique de déplacements et de transports publics

Le dossier d'étude d'impact expose très largement les conditions dans lesquelles le projet de réalisation de la 2^{ème} ligne du tramway répond à la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) et s'inscrit dans un ensemble cohérent de réseaux de transports en commun structurant l'ensemble du territoire, dont le projet de réseau des 3 lignes de tramway, en s'appuyant sur les perspectives d'évolution de l'agglomération et sur les schémas de réseaux structurants de déplacements multimodaux proposés dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) élaboré par Montpellier-Agglomération et du Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) élaboré par les Services de l'Etat.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), nouvel outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale en cours d'élaboration par Montpellier-Agglomération, (dont l'approbation est programmée à mi-2005) complètera le dispositif réglementaire en visant à assurer la cohérence des documents sectoriels. Le SCOT prendra notamment en compte les objectifs et prescriptions du PDU et du DVA, ainsi que les projets d'infrastructures de voirie du DVA et du réseau des 3 lignes de tramway du PDU.

S'agissant de l'amélioration de l'offre et de la consistance du réseau, l'ensemble des documents de planification de l'agglomération (PDU, mais aussi SCOT en cours qui s'imposera au PLU des communes) et de l'Etat (DVA, basé sur les mêmes principes) ont arrêté les principes :

- d'un futur réseau de 3 lignes de tramway qui permettra, d'une part de favoriser le transfert d'usage de la voiture particulière vers les transports en commun grâce aux parkings d'échange implantés aux points de jonction des lignes de tramway

avec le réseau de voirie principal, d'autre part d'offrir une nouvelle répartition et un meilleur usage de l'espace public, favorable notamment au développement des déplacements des piétons et des deux roues, et également d'économiser l'énergie et de lutter contre la pollution,

- d'un réseau d'autobus en rabattement sur les lignes de tramway conçu pour renforcer la desserte des quartiers et des communes non directement concernées par les lignes de tramway ; avec un programme d'élévation du niveau de qualité du parc d'autobus (bus fonctionnant avec des carburants propres, accessibles aux personnes handicapés et climatisés) pour ne pas laisser se développer une image d'un réseau de transport « à deux vitesses »,

Ces dispositions concourent à la réalisation des objectifs du PDU, notamment ceux d'atteindre en 2010 une part modale de 24 % des déplacements réalisés en transports en commun et une part modale de 10 % des déplacements réalisés en vélo, en relation avec la programmation de la réalisation des infrastructures de voirie du DVA.

La 2^{ème} ligne de tramway fait partie du réseau de 3 lignes de tramway validé dès 1995-1996 par l'Etat dans le cadre de la réalisation de 1^{ère} de tramway, mise en service en juillet 2000.

L'axe Jacou – Le Crès – Castelnau le Lez – Montpellier – St Jean de Védas a été retenu, pour privilégier une réalisation rapide, en considérant :

- les fortes potentialités de captation des flux automobiles, compte tenu des bassins versants des axes routiers et des projets de voirie de contournement de l'agglomération (l'intermodalité constituant un des enjeux majeurs du PDU),
- l'implantation sur un axe transports de collectifs fort identifié, desservi depuis 1987-1988 par un axe bus à fort potentiel dont le niveau de service sera ainsi renforcé,
- l'intercommunalité, atout fort de l'axe retenu qui desservira 5 communes de l'agglomération, dont 3 parmi les plus peuplées. Il correspond également à un axe important en terme d'emplois et de progression constatée entre les 2 derniers recensements qui est générateur d'importantes migrations domicile – travail. Leur attractivité garantit de plus une croissance soutenue de ces communes.

La définition de la consistance du réseau de transport collectif, comme le prévoit les lois d'aménagement (Loi AURE, Loi SRU,...) représente une nécessité pour l'aménagement des secteurs concernés :

- complémentarité des projets d'infrastructures relevant de Maîtres d'Ouvrage différents (Routes Nationales, Départementales, Communales...),
- capacité des communes à élaborer leurs documents de planification en cohérence avec les choix d'infrastructures et de déplacements,

Montpellier agglomération comme les services de l'Etat (DDE), le Conseil Général et les Communes établissent dorénavant leurs projets selon les prescriptions de ces documents de programmation.

Dans ces conditions, le choix du tracé de la deuxième ligne doit s'inscrire en parfaite cohérence avec :

- le réseau de 3 lignes, tel que défini par le PDU,
- le schéma d'infrastructures routières du DVA.

L'application de ce principe qui répond à l'approche globale liant urbanisme et déplacement trouve principalement son illustration :

A - sur le secteur du centre ville de Montpellier : pour lequel le tracé proposé respecte la cohérence des documents de programmation :

Cette cohérence impose de bien prévoir l'articulation des 3 lignes de tramway pour assurer le maximum d'efficacité du réseau.

Le projet retenu pour la ligne 2 permet de réaliser sur le secteur central élargi de la ville de Montpellier – dont le périmètre correspondrait approximativement au périmètre du projet « Grand Cœur » et dont l'échelle est cohérente avec la taille de l'ensemble de l'agglomération et de l'aire urbaine de Montpellier - un réseau de tramway fortement maillé seul à même d'assurer une desserte fine de ce centre et de l'ensemble de ses habitants, de ses activités économiques et commerciales et de ses équipements culturels, sportifs ou d'enseignement.

Le tracé proposé, combiné avec la future Ligne 3, présente :

- La meilleure couverture spatiale et de desserte du centre de l'agglomération

La complémentarité s'exprime d'une part par la ligne 1 qui assure la desserte centrale, d'autre part par la desserte du côté Est et Sud par la ligne 2 : desservant ainsi les secteurs d'habitat dense des Aubes, le Parc à Balcons, la Pompiègnane, le Boulevard de Strasbourg, quartiers de centre ville qui ne peuvent être reliés en tramway que par la ligne 2 ; et enfin par la desserte du côté Ouest par la ligne 3 qui venant de l'avenue de Lodève desservira le secteur Figuerolles / Gambetta, le Plan Cabanes, et la partie Ouest de l'Écusson.

La carte figurant p.107 de l'étude d'impact est particulièrement éloquent sur ce point : la couverture spatiale dans le centre ville du projet retenu est maximale.

- Un maillage optimal du réseau à 3 lignes

Ce maillage du réseau est effectué avec des points nodaux traités de façon particulière : Corum, Place de l'Europe, Gare (point de convergence des 3 lignes en connexion avec le pôle intermodal majeur de la gare Saint Roch), où peuvent être organisés des échanges quai à quai entre les lignes ou des quais communs ; tout en évitant de longues superpositions de réseaux qui ne font qu'ajouter des circulations sur un même itinéraire sans offrir de desserte supplémentaire. Dans le schéma retenu, la seule superposition entre ligne 1 et ligne 2 se situe sur une section d'environ 300 m et avec une seule station de tronc commun (place de l'Europe), où il est possible de réaliser un double quai pour préserver la bonne exploitabilité des deux lignes.

A contrario, un passage de la ligne 2 par le contournement Ouest de l'Écusson, implique de longs troncs communs entre la ligne 1 et la ligne 2, et entre la ligne 2 et la ligne 3 qui diminuent la desserte globale du tramway et rendent très difficile l'exploitation du réseau (toute perturbation sur une ligne entraîne une perturbation sur l'ensemble du réseau).

- Des possibilités d'évolution des services et de meilleure exploitation du réseau

Les 3 points nodaux de maillage du réseau en centre ville, sont autant de possibilités de connexions entre les 3 lignes le composant, soit par des communications entre lignes (Corum et Gare), soit par l'utilisation du tronc commun (Place de l'Europe).

Ces possibilités de connexions permettront à l'avenir, toute évolution des services pouvant mixer les itinéraires des lignes. Cela permettra au réseau de s'adapter aux évolutions de la demande de transport dans le centre ville, et de proposer par exemple des services de la ligne 2 allant du Corum à la Gare par la Comédie alors que certains services de la ligne 1 pourraient bifurquer au Corum pour aller vers la Place de l'Europe, Port Marianne et Odysseum sans transiter par la Gare.

Ce type d'évolution est intégré maintenant dans les réflexions des réseaux de tramway précurseurs de Montpellier, Grenoble et Strasbourg notamment, qui cherchent à l'occasion de la construction des lignes nouvelles ou de l'extension des lignes existantes, à mieux mailler leur réseau pour éviter le passage systématique des services sur les mêmes sections saturées du centre ville.

Ces trois aspects : couverture spatiale et desserte du centre de l'agglomération / maillage optimal du réseau à 3 lignes / possibilité d'évolution des services et meilleure exploitation, constituent des éléments fondamentaux dans l'organisation du réseau de transports. Seule la solution de tracé retenue répond de façon satisfaisante à ces trois points et garantit la cohérence et la performance du réseau à 3 lignes inscrit au PDU et au DVA, ainsi que la maîtrise des circulations automobiles nécessaires à l'ensemble des activités de ce secteur central.

B - sur les secteurs d'extrémité : le tracé proposé répond à la valorisation du transport collectif par la mise en œuvre de l'intermodalité : connexion avec les autres modes de transports collectifs et le rabattement des véhicules automobiles vers le tramway, grâce aux parkings d'échanges en connexion aux points stratégiques, du réseau principal de voirie d'agglomération à l'Est (G. Pompidou / RD 65 et Sablassou / RN 113) et à l'Ouest (Sabines / avenue Pavelet et A700 et Saint-Jean-le-Sec / A700 et RN 113 et RN 112 à terme).

D'autre part, il s'intègre dans les secteurs traversés en contribuant à une meilleure structuration urbaine : les communes concernées engagent à cette occasion des réflexions sur l'urbanisation des secteurs autour de cet axe majeur (notamment Castelnau / secteur Garrigue Haute et Saint-Jean-le-Sec / ZAC Roc Fraysse).

Le projet de 2^{ème} ligne de tramway répond ainsi parfaitement aux actions suivantes du PDU, (Cf. Etude d'impact p24) qui visent à assurer la complémentarité des différents modes de transport, outre celles en matière de correspondance et de rabattement entre les réseaux, d'harmonisation de l'offre de transport, d'harmonisation et d'intégration tarifaire et de l'information, et qui prévoient :

- « le renforcement de la priorité aux transports publics pour l'accès au centre, dans la continuité de l'aménagement des axes prioritaires pour bus et la mise en place d'un réseau à 3 lignes de tramway,
- la création d'un important pôle d'échange intermodal concernant l'ensemble des modes de déplacements terrestres sur le site de la Gare du nouveau quartier St Roch, en cohérence avec l'accueil des TGV et la perspective de renforcement de l'offre TER,
- la construction de parcs relais aux points d'interconnexion du réseau de voirie et de transport en commun et l'extension des parcs-relais existants, pour accueillir les automobilistes et les 2 roues, en favorisant le transfert modal par une tarification incitative,
- l'extension des secteurs piétonniers en centre ville notamment en accompagnement de la construction des lignes de tramway et en relation avec l'urbanisation du nouveau quartier St Roch, lié à la Gare,
- la hiérarchisation du réseau de voirie par la requalification des pénétrantes et le traitement des itinéraires de voirie de contournement des zones urbaines, en cohérence avec le DVA, pour diminuer le trafic automobile en favorisant l'évolution de la répartition modale au profit des transports en commun (objectif retenu de 24% de la part modale en 2010) et des modes de déplacements alternatifs : vélos et marche à pied (objectif retenu pour le vélo de 10% de la part modale en 2010).
- La modification de la tarification pour favoriser la rotation du stationnement, le stationnement des résidents, la création de nouveaux parkings en compensation des parkings supprimés en surface et l'augmentation des parkings tramway,
- L'élaboration d'un schéma directeur des continuités cyclables et la poursuite du programme des pistes cyclables, incluant les rabattements sur les transports en commun ».

1- Les procédures de prise en considération du projet de la 2^{ème} ligne de tramway par les services de l'État

La cohérence du projet avec les documents de programmation est une condition nécessaire à sa prise en considération par l'État.

La Circulaire du 10 juillet 2001 relative aux Aides de l'Etat pour les projets de Transports Collectifs stipule que ces projets doivent s'insérer dans une politique globale de déplacement à long terme intégrée au développement de l'agglomération. Elle conforte l'approche globale liant urbanisme et déplacement en conditionnant la participation de l'Etat à l'intégration urbaine des projets. Elle fixe les conditions d'éligibilité des projets, appréciée en particulier sur la base :

l'approche globale liant urbanisme et déplacement en conditionnant la participation de l'Etat à l'intégration urbaine des projets. Elle fixe les conditions d'éligibilité des projets, appréciée en particulier sur la base :

- de l'approche globale des déplacements urbains : cohérence entre les différentes politiques de transport et d'aménagement,
- de la valorisation du transport collectif par la mise en œuvre de l'intermodalité,
- de l'impact attendu sur le développement des transports collectifs,
- de la justification du mode et des tracés choisis,
- de la priorité donnée au développement du transport collectif par rapport à l'automobile,
- de l'intégration du projet dans son environnement urbain, au niveau globale de structuration urbaine.

Après consultation de l'ensemble des services de l'Etat concernés, tant locaux que centraux, la Décision de Prise en Considération (DPC) de l'opération par l'Etat, signée par le Ministre de l'Équipement des Transports et du Logement le 18 avril 2002, permet de considérer que le projet de la 2^{ème} ligne de tramway répond aux conditions précédentes en parfaite cohérence avec les objectifs et prescriptions des documents de programmation.

En outre, dans le cadre de la Concertation entre les Services de l'Etat et les Collectivités Locales, ex procédure d'Instruction Mixte à l'Echelon Central (IMEC), la Directions Départementale de l'Équipement (DDE) a émis un avis favorable auprès de Monsieur le Ministre de l'Équipement des Transports et du Logement en précisant que le projet :

- « répond aux objectifs du Ministère et respecte les dispositions législatives et réglementaires »,
- « s'inscrit dans une politique globale de déplacements qui s'intègre au développement de l'agglomération. Il améliore le service à l'usager et complète la desserte tramway de l'agglomération sur un axe quasi-perpendiculaire à la ligne 1, dans le cadre d'un futur réseau à 3 branches ; l'objectif de l'intermodalité est clairement affiché par le positionnement des parcs relais et des parcs d'échanges, la politique de stationnement et de partage de voirie, ceci en connexion avec les liaisons prévues par le DVA et en adéquation avec les mesures proposées par le PDU. »

- 2 Le projet de la 2^{ème} ligne de tramway et sa cohérence sectorielle avec les documents de planification

L'étude d'impact produit une analyse par secteur, (Cf. Etude d'impact p96 à 122) mettant en évidence : les axes de développement de l'agglomération, les rôles clé pour l'intermodalité, les axes forts de desserte par les transports en commun, le maillage du réseau de tramway et la perspective de réalisation du réseau complété par la 3^{ème} ligne de tramway.

La comparaison et l'évaluation des hypothèses de tracé considèrent les critères de :

- « desserte et planification,
- insertion et aspect foncier,
- aspect environnemental
- contraintes techniques,
- déplacements et circulation,
- fonctionnement du réseau bus,
- exploitation de la ligne,
- coût d'investissement. »

pour exposer les raisons du choix, et proposer la synthèse du projet retenu (Cf. Étude d'impact p123) « en cohérence d'ensemble au regard des objectifs de la ligne ».

L'exercice de comparaison des hypothèses a été conduit y compris sur la proposition du « Collectif Tramway » (Cf. Etude d'impact p125 à 147) et conduit à apprécier que « la proposition du Collectif Tramway constitue une mauvaise réponse aux objectifs

poursuivis par le maître d'ouvrage, eux même cohérents avec les documents généraux de programmation de l'agglomération que sont le PDU et la DVA ».

Ces démonstrations permettent de valider la cohérence du projet au regard des documents de planification, notamment le PDU et le DVA.

CE : La CE prend acte des explications données par le MO, mais constate que ce ne sont pas toujours tous les critères cités, ou les mêmes critères, qui sont pris en compte, d'une section à l'autre, pour comparer, et évaluer les hypothèses de tracé, et exposer ensuite les raisons du choix, et proposer la synthèse du projet retenu.

Méthodologie adoptée pour le calcul de l'attractivité de la ligne et la modélisation de la fréquentation.

➤ B0.2 MO La méthodologie retenue pour déterminer l'attractivité de la ligne de tramway et pour en évaluer la fréquentation, est une méthode classique dans ce genre de projet. Elle est mise en œuvre par SEMALY dans le cadre de son marché de maîtrise d'œuvre du projet, et elle a été approuvée par le Ministère des Transports notamment dans le cadre de la Décision de Prise en Considération et dans l'Instruction Mixte au niveau central (IMEC) qui ont précédé l'enquête publique.

En résumé, la comparaison de l'attractivité entre variantes de tracé, est faite en considérant la population et les emplois autour de la ligne ; l'évaluation de la fréquentation est faite à l'aide d'un modèle multimodal EMME2 qui modélise, à partir de l'état actuel des déplacements effectués sur l'aire d'étude, les modifications qui sont apportées par la nouvelle organisation proposée (transport en commun et voirie).

L'expérience montre que ces deux méthodes sont complémentaires et cohérentes, en particulier pour déterminer la hiérarchie des solutions proposées ; les résultats de la ligne 1 de Montpellier confortent totalement cette corrélation.

Attractivité de la ligne

La mesure de l'attractivité d'une ligne de tramway, ou la comparaison de cette attractivité pour différentes variantes de tracé, fait appel à plusieurs critères. Parmi les critères utilisés, ceux des emplois et de la population desservis sont usuels en économie des transports, car un tiers environ des déplacements en transports publics s'effectuent entre le domicile et le travail et pratiquement la moitié des déplacements ont le domicile pour origine ou destination.

Les autres motifs (loisirs, culture, commerces...) peuvent avoir également une forte importance, notamment dans le centre ville, mais la comparaison de deux tracés sur ce type de critère est évidemment plus délicate car leur quantification est plus difficile. En tout état de cause, ces activités finissent tout de même par se traduire partiellement par des emplois et se retrouvent donc bien dans les critères précédents.

Ainsi, sur la ligne 1 du tramway montpellierain, les potentiels les plus forts en emplois et habitants sont atteints dans l'ordre décroissant par :

- la station Comédie 7 800 habitants et 12 200 emplois
- la station Gares 9 500 habitants et 8 000 emplois
- la station Hôtel de Ville 5 400 habitants et 10 600 emplois
- la station Louis Blanc 7 100 habitants et 8 700 emplois
- la station place Albert 1^{er} 6 600 habitants et 8 000 emplois

et l'on retrouve bien cette hiérarchie des fréquentations des stations dans laquelle viennent en tête la station Comédie et la station Gare avec 13 800 et 13 500 montées par jour respectivement (environ 10% des montées totales pour chacune de ces stations).

Ces chiffres, parce qu'ils sont corrélés à d'autres critères moins aisément quantifiables, tels l'attractivité des lieux de culture, des commerces, des cafés ou d'un équipement particulier,

apparaissent ainsi toujours fortement représentatifs de l'attractivité d'un lieu. Ils ne sont cependant pas utilisés pour l'estimation prévisionnelle de la fréquentation, celle-ci recourant à une méthodologie plus complète, décrite dans ses grands principes ci-après.

Méthodologie de la prévision de fréquentation

Le modèle de prévisions de trafic utilisé dans le cadre des études de la deuxième ligne est le modèle EMME2. Ce modèle dispose d'une notoriété internationale, utilisée par plus de 600 organisations (collectivités locales, ministères, bureaux d'études...) dans 59 pays. Il s'agit de l'un des trois modèles de planification des transports les plus utilisés dans les études similaires en France. Ce modèle de prévisions de trafic, par principe, tient compte de l'ensemble des caractéristiques des déplacements actuels, ces déplacements étant ensuite modifiés par le modèle pour tenir compte de l'évolution des conditions de transports, du fait d'une modification de l'offre de transports publics ou des conditions de déplacements en voiture particulière.

La méthodologie utilisée et ses résultats ont été validés par les services du Ministère des Transports, lors de l'instruction du Dossier de Prise en Considération. Le modèle EMME2 a également été utilisé dans le cadre des études du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération montpelliéraine, ce qui assure la cohérence des démarches.

Les caractéristiques prises en compte pour chaque déplacement actuel sont d'abord l'origine du déplacement puis sa destination finale, indépendamment du motif de déplacement. Ainsi, le modèle prend bien en compte l'attractivité des divers lieux de la ville, indépendamment des motifs de leur fréquentation, ou plus exactement en considérant tous les motifs possible et pas seulement les motifs de type domicile – travail.

Pour important qu'il soit, le critère des potentiels desservis ne peut en effectivement à lui seul permettre l'estimation de la fréquentation. La méthode utilisée est beaucoup plus détaillée, de manière à considérer tous les facteurs explicatifs.

De manière classique, ce modèle multimodal (considérant donc l'ensemble des modes de déplacements motorisés) se déroule selon 4 étapes :

- identification de l'origine du déplacement
Génération,
- identification de la destination du déplacement
Distribution,
- choix du mode utilisé
Répartition,
- choix de l'itinéraire ou de(s) la ligne(s) de transports en commun empruntée(s)
Affectation

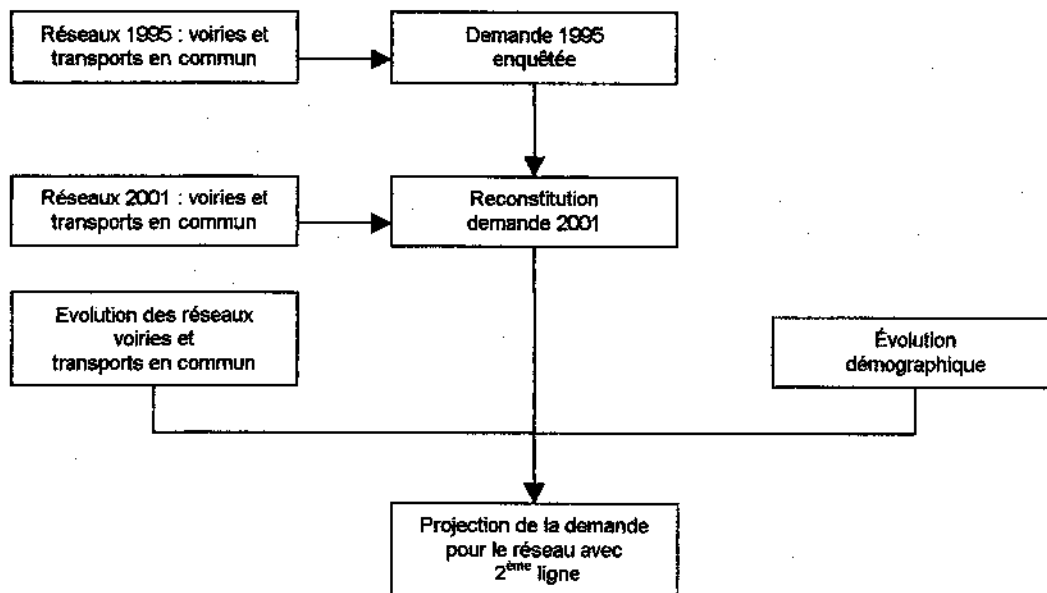
A chaque horizon d'étude, le modèle reconstitue l'origine et la destination de tous les déplacements pour chaque mode et leur affectation sur les lignes du réseau de transports en commun ou sur les voiries routières. L'ensemble de l'agglomération est modélisé (environ 320 zones et 5000 liaisons) car du point de vue d'un usager, les lignes du réseau de transports en commun ou les voiries doivent pouvoir être empruntées indistinctement en fonction des besoins.

Trois horizons sont considérés :

- 1995, année correspondant aux dernières enquêtes complètes sur les déplacements dans l'ensemble de l'agglomération. Cette première étape permet de déterminer des règles de répartition modale en voitures particulières et en transports collectifs respectivement, en fonction de la qualité relative des dessertes.

➤ 2001 qui constitue la dernière année pour laquelle des comptages étaient disponibles au moment des études (cette année correspond également à la première année complète d'exploitation de la ligne 1 de tramway et de la restructuration du réseau de bus) ; c'est le modèle qui reconstitue cet horizon, les statistiques générales sur le réseau (trafic par ligne sur le réseau de transports publics ou comptages sur la voirie) permettant de vérifier l'exactitude des résultats du modèle. Lors de cette phase, le modèle est calibré, c'est-à-dire que des paramètres sont ajustés pour reconstituer effectivement la situation observée. Ces paramètres vont permettre de disposer de règles de calcul pour passer à la dernière étape,

➤ horizon de mise en service de la deuxième ligne de tramway et des lignes de bus restructurées. La fréquentation de chaque mode et de chaque ligne pour le réseau TaM est alors obtenue à partir des règles précédemment établies : choix modal, choix de l'itinéraire ou de la ligne lorsque plusieurs choix sont possibles : ainsi, pour aller de la Mosson à la Gare, il est possible d'utiliser soit le tramway ligne 1 soit la ligne de bus 15 et les enquêtes disponibles permettent de dire précisément quelle proportion d'usagers préfère l'un ou l'autre itinéraire.



Cette méthodologie et ses résultats ont été validés par les services du Ministère des Transports, lors de l'instruction du Dossier de Prise en Considération. Le modèle EMME2 a également été utilisé dans le cadre des études du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération montpelliéraine, ce qui assure la cohérence des démarches.

CE : La CE prend note des explications données pour mesurer ou comparer l'attractivité des différentes variantes du tracé ; mais regrette que le MO n'ait pas, d'une part essayé de quantifier les autres motifs de déplacement (loisirs, culture, commerces, ...); et d'autre part communiqué et expliqué les résultats donnés par le modèle EMME2 utilisé dans le cadre des études de la deuxième ligne de tramway

➤ **B.1 OB** "Il apparaît remplir deux fonctions simultanées :

- Une desserte de l'agglomération
- Un moyen de circulation urbain

Ces deux objectifs ne sont pas toujours compatibles:

- Une desserte en maillage serré des quartiers centraux requiert de nombreux arrêts en milieu d'habitat dense.

- Une desserte de la banlieue et de la grande banlieue requiert elle, un transport relativement rapide.
Le plan de ligne, tel qu'il a été publié, ne remplit aucun des deux objectifs "

MO Le projet de Tramway s'inscrit dans une logique multimodale des déplacements à l'échelle de l'Agglomération avec notamment :

- Une connexion avec le réseau de TC restructuré (liaisons interurbaines et suburbaines, bus urbains, Tramway Ligne 1)
- Des parkings relais intéressant les voiries principales de l'agglomération
- Des parkings de proximité à l'échelle des quartiers et des villes périphériques.

La desserte par des stations plus ou moins rapprochées se détermine en fonction de l'environnement urbain ; c'est une constante des réseaux de tramway modernes d'avoir des interstations peu différenciées comme c'est le cas pour la Ligne 2.

Le Tramway urbain n'est pas un système de transport adapté à une desserte rapide de grande banlieue.

CE : La CE a bien noté que selon le MO, "le tramway urbain n'est pas un système de transport adapté à une desserte rapide de grande banlieue". Pour la CE, cela semble incompatible avec l'objectif du PDU de diminuer la circulation automobile ; car, selon une logique simpliste, si le tram n'assure pas une desserte rapide de la grande banlieue, bon nombre d'usagers ne délaisseront probablement pas la voiture au profit du tramway.

➤ **B.2 OB** Peut-on avoir des temps de parcours entre stations, en tenant compte de la géométrie de tracé proposé ?

M.O Les temps de parcours sont donnés dans le tableau ci-dessous :

Arrêt	Pkm (m)	Distance (m)	Temps (s)	Temps Stationnements	Détente	5%
					Temps Interst. Avec détente	V.moy (km/h) Avec Transitions
L'Ortet - St Jean de Védas	0	0	0.00			
St. Jean Le Sec	789	789	82.66	15	101.79	27.90
La Condamine	1356	567	139.30	15	74.48	27.42
Les Sabines	3355	1999	283.93	25	176.86	40.69
Villeuneuve d'Angoulême	4223	868	386.20	25	132.38	23.60
Croix d'Argent	4841	418	441.14	25	82.69	18.20
Tastavin	5010	369	486.76	25	72.90	18.22
Lemasson	5504	494	567.52	25	109.79	16.20
St. Cléophas	5931	427	625.25	25	85.62	17.95
Nouveau St. Roch	6433	502	695.13	25	98.38	18.35
Rondelet	6796	363	736.06	25	67.97	19.23
Gares	7352	556	845.23	40	154.63	12.94
Place Camot	7840	488	940.24	25	124.76	14.08
Voltaire	8257	417	1003.45	25	91.37	16.43
Rives du Lez	8652	395	1061.23	25	85.67	16.60
Place de l'Europe	9156	504	1133.32	25	100.70	16.02
Pompignane	9662	506	1191.98	25	86.58	21.04
Les Aubes	10402	740	1291.90	15	119.91	22.22
Corum	10932	530	1358.53	35	104.96	18.18
Beaux Arts	11335	403	1424.28	25	94.04	15.43
Jeu de Mail des Abbés	11790	455	1505.82	25	110.61	14.81

Aiguelongue	12504	714	1593,20	25	116.75	22.02
Saint Lazare	12955	451	1643,22	15	67.52	24.05
Charles de Gaulle	13787	832	1736,50	25	122.94	24.36
Clairval	14236	449	1786,79	15	67.80	23.84
Galline	14773	537	1837,30	15	68.03	28.42
Centurions	15333	560	1889,29	15	69.59	28.97
Notre Dame de Sablassou	15903	570	1942,97	25	81.37	25.22
Devois	16605	702	2024,68	15	100.79	25.07
Via Domitia	17926	1321	2173,76	15	186,54	25.49
Georges Pompidou	18754	828	2257,98	15	103.43	28.82
Les Garrigues Jacou	19861	1107	2347,16	15	108.64	36.68

CE : La CE prend acte des temps de parcours indiqués dans le tableau communiqué par le MO.

➤ **B.3 OB** *Peut-on avoir un comparatif des temps de trajet sur les sections St Jean de Védas – Gare et Jacou – Gare entre le tracé proposé, le tracé du Collectif, et la ou les ligne(s) de Bus ?*

M.O Le comparatif des temps de trajet est donné au paragraphe 5.2, intitulé « Évolution de la qualité de service », page 84 de la notice explicative.

Vis-à-vis du tracé collectif tramway, le comparatif s'établit de la manière suivante, sur le tronçon Saint-Jean de Védas / Gares :

- Temps actuel (bus) : 35 minutes (ligne 20)
- Temps en tramway suivant le projet proposé à l'enquête : 19 minutes
- Temps en tramway suivant le projet proposé par le Collectif Tramway : 22 minutes

Cet écart provient d'un tracé légèrement plus long pour le tracé proposé par le Collectif tramway (7875 m contre 7350 m pour le tracé retenu par l'Agglomération).

Pour le tronçon Gares – Jacou, le comparatif ne peut être réalisé entre le tracé retenu par l'Agglo et le projet du Collectif Tramway, dans la mesure où celui-ci ne dessert pas à Jacou.

Actuellement, Jacou est desservi par la ligne n°22 du réseau de bus TaM ; le temps de trajet en bus de Jacou à la Gare est de 39 minutes ; avec la ligne 2 de tramway, ce temps de transport sera équivalent.

Les voyageurs utilisant le tramway bénéficieront d'une amélioration significative du service de transport offert par un temps garanti de transport (régularité du tramway non soumis aux aléas de circulation), une fréquence améliorée (10 minutes en heure de pointe au lieu de 25 minutes actuellement), un confort accru.

Toutefois, la desserte de Jacou n'est pas une fin en soi de la ligne 2 de tramway : l'objectif principal est de desservir les secteurs denses de population à l'Est (Castelnau – Le Crès), et de capter au mieux la circulation automobile aux portes de l'agglomération, par la réalisation des parcs relais de Sablassou (sur la RN 113) et Pompidou (sur la RD 65), proche de Jacou.

CE : La CE a bien pris acte des éléments de réponse communiqués et des explications données ; mais aurait souhaité connaître les heures et périodes auxquelles le temps de parcours actuel en bus, est de 35 minutes.

Par ailleurs, la CE a noté que selon le MO, " la desserte de Jacou n'est pas une fin en soi de la ligne 2 de tramway : l'objectif principal est de desservir les secteurs denses de population à l'Est (Castelnau – Le Crès), et de capter au mieux la circulation automobile aux portes de l'agglomération, par la réalisation des parcs relais de Sablassou (sur la RN 113), et Pompidou (sur la RD 65) proche de Jacou." La CE s'interroge donc sur la nécessité d'aller dès à présent jusqu'à Jacou.

➤ **B.4 OB** "Le projet de tracé actuel du tramway répond en priorité à des soucis liés à des projets immobiliers en bord de Lez au lieu de répondre à des soucis d'optimisation des déplacements et de qualité de l'air"

M.O La justification du tracé retenu, au regard des variantes envisagées par le Maître d'Ouvrage, figure au chapitre 5 de l'étude d'impact et s'appuie sur une analyse multicritères examinant notamment :

- La desserte proposée et la planification urbaine
- Les difficultés d'insertion et l'impact foncier.
- L'environnement naturel bâti.
- Les difficultés techniques.
- Les déplacements et la circulation.
- Le fonctionnement du réseau de bus.
- L'exploitation de la ligne de Tramway.
- Les coûts d'investissement.

C'est après cette analyse que le passage en bord du Lez a été retenu. Elle figure p.104 à 110 de l'étude d'impact, et est rappelé à la réponse C.2.0.

A noter que ce secteur correspond à des zones d'habitat dense existant (les Aubes, boulevard de Strasbourg, ...), sans projet immobilier supplémentaire. La justification plus complète du choix du tracé par les Rives du Lez figure à la réponse C2.0.

CE : La CE constate que dans la liste de l'analyse multicritères sur laquelle le MO s'appuie pour justifier le tracé retenu, ne figure pas le critère "population – emplois", qui est pourtant un critère important développé dans l'analyse comparative des variantes (page 106 Etude d'Impact), et qui présente un potentiel cumulé (population + emplois) plus favorable à la variante "Jeu de Paume" (7900), sans double compte avec les lignes 1 et 3, par rapport à la variante "Poséidon" (6800); sans considérer les autres critères : commerces, loisirs, culture, ..., qui probablement ne feraient qu'accentuer l'écart qui est de 16%.

➤ **B5 OB** "Pourquoi est-ce que l'on ne réhabiliterait pas les anciennes lignes de chemin de fer Montpellier Castries Sommières et Montpellier Fabrègues – Gignan"

M.O. Il est effectivement imaginable de réhabiliter les anciennes lignes de chemin de fer, Montpellier, Castries, Sommières et Montpellier, Fabrègues, Gignan. Par contre, compte tenu des distances, compte tenu de la répartition démographique dans ces zones, il ne s'agira plus d'un projet de tramway au sens tramway urbain que nous réalisons sur Montpellier, mais plutôt d'un projet de tram-train tel qu'il a été réalisé à Karlsruhe et qu'il est en train d'être étudié à Mulhouse et Strasbourg.

Ce projet de tram-train pourrait se réaliser sur les voies uniques existantes du réseau ferré national et pourrait desservir les localités citées avec des fréquences de

l'ordre de 25 à 30 minutes. Il s'agit là néanmoins d'un projet complètement différent de celui du projet du tramway urbain retenu par l'Agglomération.

De plus, le coût de réhabilitation de ces infrastructures ferroviaires n'est pas neutre : 79 M€ pour la branche vers Cournonsec, 46 M€ pour la branche vers Castries (source : p 144 de l'étude d'impact).

CE : La CE prend acte des éléments de réponse communiqués

➤ **B6 OB** "En utilisant des tronçons à une seule voie il pourrait y avoir un tracé plus long pouvant desservir d'autres communes de l'Agglo"

M.O. Cette affirmation suppose deux choses : la première, c'est qu'un tramway à une seule voie pourrait faire transiter le même trafic qu'un tramway à deux voies, et la deuxième c'est que dans ces conditions le coût d'une ligne à voie unique serait moins élevé que celui d'une ligne à voie double.

Ces deux affirmations sont fausses et nous le prouvons comme suit.

La seule référence d'exploitation en voie unique à fréquence élevée (de 5 à 10 minutes de fréquence) est le TSOL (Tramway du Sud Ouest Lausannois). Il est exact que le TSOL est un « quasi-tram » en voie unique sur 8 km, qui dessert 15 stations avec des fréquences de 5 à 10 mn aux heures de pointe. Ceci dit, ce système de transport, n'a strictement aucun rapport avec ce que nous voulons construire à Montpellier, qui est et qui doit être un tramway en site urbain.

En effet, le TSOL est dans la pratique à Lausanne exploité comme un train en site propre.

Ainsi, sur ces 15 stations, il y a 11 évitements qui permettent à ces « quasi-tram » de se croiser. Il n'y a pas plus de 15 intersections routières. Au début, seules trois étaient équipées de barrières automatiques ; compte-tenu des problèmes d'exploitation elles ont toutes les 15 été équipées de barrières automatiques. Elles sont donc considérées comme des passages à niveau ferroviaires, avec fermeture de barrière et franchissement par les « quasi-tram » à une vitesse de l'ordre de 40 Km / heure, ce qui permet d'ailleurs à ce système de transport une vitesse commerciale de 23,4 Km / heure, largement supérieure aux 20 Km / heure que nous obtenons sur la 1^{ère} Ligne.

Notons de plus que la hauteur du plancher de 1 m avec des quais en station à la même hauteur, conduit à une insertion équivalente à celle d'un site propre intégral (c'est à dire quasi-impossible en site urbain). Ce site propre intégral permet donc de plus, à ce « quasi-tram » de ne pas être gêné par la circulation piétons.

Par ailleurs, il convient de noter qu'au niveau ferroviaire il est exploité exactement comme un chemin de fer, avec un système de cantonnement qui le met en sécurité dans l'exploitation en voie unique de manière automatique et la mise en place d'un système KVB (dispositif d'arrêt automatique des trains).

De fait, l'estimation faite sur les voies uniques prévues sur le tramway de Montpellier avec un tel système, conduirait à un très important surcoût qui neutralise totalement l'économie apportée par la réalisation d'une voie unique.

Les estimations faites sur la voie unique tramway que nous envisageons de construire aux extrémités de la ligne 2, exploitée à une fréquence d'environ 10 mn, ce qui signifie un évitement tous les 500 m environ, représentent environ 80 % d'une voie double.

Nous considérons de plus qu'une voie unique exploitée à une fréquence de l'ordre de 25 à 30 mn, c'est à dire avec un évitement à peu près tous les 1 500 m, coûte environ 80 % d'une voie unique exploitée à 10 mn ; soit 64 % de la voie double du tramway.

La réalisation de voies uniques sur des sections de la partie principale du tracé (de Sabines à Sablassou), ne générerait ainsi qu'une faible économie, et cela à condition de se contenter d'une fréquence de 10 minutes insuffisante à absorber le trafic prévu. Et la réalisation d'un système équivalent au TSOL n'apporterait quant à lui aucune économie, et s'accompagnerait d'une insertion urbaine en complète contradiction avec l'esprit d'aménagement qui a guidé la conception du projet de ligne 2, et qui a fait le succès de la ligne 1.

CE : La CE prend acte des éléments de réponse expliquant les difficultés pour assurer une fréquence suffisante dans les zones à forte fréquentation

➤ **B7 OB** "Pourquoi trois communes alignées dans le prolongement de la ligne 2 à savoir le Crès, Vendargues, Baillargues voient cette ligne bifurquer à 90° contre toute logique la population étant en constante augmentation sur ces trois communes?"

M.O. Cette variante de tracé en direction de Vendargues et Castries n'a pas été retenue par le maître d'ouvrage car elle intéresse une population inférieure au tracé retenu en direction de Jacou, malgré une plus grande longueur aménagée. De même, la captation du trafic venant de l'Est de l'agglomération est tout à fait satisfaisante à partir du parc relais de Sablassou, et il n'est pas pertinent d'aller chercher un rabattement VP plus éloigné : le temps d'accès au centre ville en tramway sera plus important.

Le tracé vers Jacou permet de plus de réaliser un parc d'échanges au croisement de la RD 65 (parking Pompidou), en cohérence avec le réseau principal de voirie décrit au DVA. Il permet du même coup la desserte du lycée Pompidou (1500 élèves).

Toutefois, une évolution ultérieure pourrait être envisagée à partir d'une exploitation « en fourche » de la ligne 2, ou éventuellement avec un système de type « tram-train » circulant sur la voie RFF en direction de Castries.

Cette possibilité a été évaluée par le maître d'ouvrage, et se trouve décrite dans le chapitre « Comparaison du projet de l'agglomération avec la proposition du collectif tramway » pages 125, 138 à 139 de l'étude d'impact, dans laquelle ont été comparés l'attractivité des deux tracés suivant la même méthode que pour la comparaison de toutes les variantes :

	Tracé de référence (Jacou)	Tracé Collectif Tramway (Castries)
Longueur	3 940 m	7 570 m
Population desservie	9 300	8 700
Population desservie / km	2 360 hab/km	1 150 hab/km
Emplois desservis	3 400	5 000
Emplois desservis / km	860 emploi/km	660 emploi/m
Coût d'investissement en M€ HT	30 M€ HT	40 M€ HT*
		46 M€ HT**

* pour une fréquence de 25 minutes (voie unique)

** pour une fréquence de 10 minutes (comparable à celle du tracé de référence)

En réalité, l'utilisation de la voie ferrée ne permet pas de pénétrer au cœur des zones peuplées, et les populations et emplois desservis sont nettement moins nombreux que pour le tracé de référence.

Le SCOT (Schéma de Cohérence Territorial) en cours d'élaboration par la Communauté d'Agglomération, devra préciser l'intérêt de réaliser une ligne de TC lourd au vu des évolutions programmées de ce secteur.

CE : CE prend acte de la réponse, mais remarque que la commune du Crès est très peu concernée par le tracé du tramway

➤ **B8 OB** "Le projet n'est pas susceptible de transférer les déplacements automobiles sur le tram et la bicyclette, ni de réduire dans l'absolu les déplacements"

M.O. Réduction dans l'absolu des déplacements :

Il ne s'agit pas, en effet, de les réduire, mais de répondre aux besoins de mobilité de la population au sein de L'agglomération de Montpellier.

Les études qui ont abouti à l'adoption du Plan de Déplacements Urbains, le PDU, ont mis en évidence qu'en l'absence de politique de transport, nous nous orientons vers une congestion progressive des voies de circulation. Ce que chacun peut d'ores et déjà constater.

Le PDU approuve après enquête publique un certain nombre d'actions consistant pour l'essentiel à :

- concourir à l'amélioration des ceintures de contournement du centre de l'agglomération, pour faciliter l'écoulement de la circulation de transit, et la dissuader de traverser le centre ville surchargé.
- favoriser l'émergence de transports en commun performants, pour accéder au centre de l'agglomération, en remplacement de la voiture, lorsque c'est possible.

La cohérence de documents de planification a été rappelée en réponse B.0.1.

La construction de la ligne 2 de tramway s'inscrit au cœur de ce dispositif.

L'ensemble de ces éléments sont développés en particulier dans les paragraphes suivants du dossier:

Notice Explicative

- § 1.1.2, l'accroissement corrélatif de la congestion urbaine, page 8
- § 1.1.3, un réseau de transports public en développement constant, page 10
- § 1.1.4, la cohérence du projet avec les réseaux d'infrastructures, page 12
- § 3.7, adaptation du plan de circulation, page 48

Étude d'impact

- § 3.1, contexte général et objectifs de l'opération page 21
- § 4.4.3, les déplacements et l'offre de transport, page 70

Évaluation socio-économique

- § 2.1, les grandes orientations de la politique de déplacements, page 6
- § 3 évaluation des effets sur les transports et les déplacements, page 16

Transfert modal de la voiture vers le tramway et la bicyclette

C'est l'un des objectifs de ce projet. Il consiste en effet, à capter les automobilistes aux entrées de la partie centrale de l'Agglomération, en les incitant à quitter leur voitures pour achever leur trajet en tramway.

Ceci a conduit à créer des pôles d'échanges, gardiennés le plus souvent, au contact des principales pénétrantes (RN113, Avenue Pavelet, Avenue de l'Europe) et du voisinage des ceintures de contournement ou, telle qu'elle se dessinent dans l'avenir (Future rocade Ouest, A9, déviation Est de Montpellier, RD65). Une carte localisant les parkings d'échange vis de celles-ci est donnée à la page 13 de la notice explicative

Ces éléments sont développés en particulier dans les paragraphes suivants du dossier:

Notice Explicative

- § 1.1.4, la cohérence du projet avec les réseaux d'infrastructures, page 12
- § 3.7, adaptation du plan de circulation, page 48
- § 3.9, les parkings tramway, page 53

Étude d'impact

- § 3.1, contexte général et objectifs de l'opération page 21
- § 4.4.3, les déplacements et l'offre de transport, page 70

La réalisation des pôles d'échanges d'une capacité de 1 930 places à la mise en service de la ligne 2, et à terme de 3 980 places, s'accompagne d'une politique incitative en matière tarifaire pour les usagers du tramway :

- accès au parking gratuit pour les abonnés du réseau de transport
- accès au parking pour 3 euros avec un aller retour tram au centre ville pour chaque occupant d'une même voiture,
- rehaussement des tarifs de stationnements en centre ville et extension de la zone payante

Le résultat de cette politique sur la ligne 1 a été immédiat et a conduit à lancer l'extension du parking Occitanie, route de Ganges, de 250 à 600 places, 3 ans après l'ouverture de la ligne 1.

Ce qui prouve quelque part, que les comportements en matière de déplacements peuvent évoluer. Ces éléments sont développés en particulier dans les paragraphes suivants du dossier:

Notice Explicative

- § 3.9, les parkings tramway, page 53

Étude d'impact

- § 4.4.3.2.3 le stationnement, page 76
- § 6.2.3.2 déplacements et offre de transport, e) stationnement, page 173

Vis-à-vis des deux roues

Quatre actions principalement ont été entreprises :

- l'extension des itinéraires cyclables, à l'occasion des travaux, en rééquilibrant le partage de la voirie, aujourd'hui monopolisée par la voiture, au bénéfice du piéton et du vélo.
- la possibilité de laisser son vélo dans des parcs à vélos gardiennés construits dans les principaux pôles d'échanges (Saint-Jean le Sec, Sabines, Sablassou) et aussi à la station Via Domitia, à proximité du Collège du Crès. Il est de plus, envisagé d'équiper en 2ème phase, les stations de l'Ortet, Saint-Jean de Védas Centre, et Jacou, ainsi que le pôle Georges Pompidou.
- la mise à disposition de vélos en location dans ces mêmes pôles d'échanges gardiennés
- l'installation d'arceaux pour l'accrochage de vélos dans toutes les stations de la ligne 2 (comme pour la ligne 1).

Ces éléments sont développés en particulier dans les paragraphes suivants du dossier:

Notice Explicative

- § 3.10, les modes doux, page 54

Étude d'impact

- § 4.4.3.1.4, les modes doux de déplacement, page 73

CE : La CE prend note des réponses communiquées par le MO qui reprennent en grande partie des éléments du dossier d'enquête (Notice Explicative, Etude d'Impact, Evaluation Socio-Economique), mais regrette que l'incidence prévue des parkings relais, et des pistes cyclables , sur les déplacements automobiles en centre ville ne soit pas estimée et quantifiée

➤ **B9 OB** "Comment vont faire les personnes qui ne pourront plus garer leur voiture devant chez elles pour transporter leurs courses à pied avec de surcroît, enfants et poussettes jusqu'à leur domicile ?"

M.O. Le maître d'ouvrage s'est attaché à prendre en compte autant que possible le stationnement des véhicules le long des voiries concernées par le projet de tramway, et d'aires de livraison.

La possibilité de « se garer devant chez soi » est extrêmement rare dans une agglomération de la taille de Montpellier. Tous les habitants du centre-ville – et bien au-delà – vivent cette contrainte du fonctionnement urbain, soit en raison de l'absence de stationnement (les rues piétonnes), du stationnement payant (impliquant une rotation des véhicules), ou tout simplement de la présence d'autres véhicules en stationnement que le sien Ce qui n'empêche pas ces quartiers centraux d'accueillir des habitants faisant leurs courses et se déplaçant avec des poussettes.

CE : La CE prend note de la réponse donnée .

➤ **B10 OB** "On nous présente une ligne de tram mais il manque les réseaux de transport en commun associés : Quels trajets pour quelles lignes ? À quels rythmes ? sur quelles plages horaires ? Nous ne pouvons pas avoir une idée du maillage prévu, ni de sa cohérence, sans ces informations".

M.O. Contrairement à ce qui est dit, le projet de réseau associé à la mise en place de la deuxième ligne de tramway a été présenté au cours de l'enquête publique dans la « Notice Explicative, Chapitre 3.4 : Le réseau de bus associé », ainsi que dans « l'Etude d'impact, Chapitre 6.2.3.1. : Les incidences économiques du projet. »

La mise en service de la 2ème ligne de tramway s'accompagnera d'une restructuration de l'ensemble des lignes du réseau urbain, suburbain, et du réseau Départemental (lignes desservant également la Communauté d'agglomération) suivant les mêmes principes que ceux appliqués lors de la mise en place de la 1ère ligne. Il s'agit de favoriser les rabattements des lignes de bus sur le tramway pour éviter les doubles emplois et pour contribuer à l'allègement de la circulation motorisée en centre ville. Cela dans une logique d'amélioration de la productivité de l'ensemble du réseau et de garantie d'un service de qualité au meilleur coût pour la collectivité.

Le principe de redistribution de l'offre kilométrique gagnée sur les rabattements bus/tram sera appliqué comme il l'a été avec la ligne 1. Il permettra de renforcer les fréquences de passage sur les lignes de bus en contact avec la ligne 2.

Au delà des principes de restructuration évoqués, les hypothèses de restructurations des réseaux urbain, suburbain et départemental y sont décrites et représentées de manière détaillée: les itinéraires, les terminus, les connexions avec les lignes de tramway, les pôles d'échange y sont présentées à la fois de façon littéraire et cartographique.

CE : La CE prend acte des réponses communiquées, en regrettant toutefois que des éléments présentés dans les documents d'enquête (Notice Explicative, Etude d'Impact, ..) soient parfois difficilement exploitables.

➤ **B11 O.B** Une ligne de tramway s'intègre dans le PDU:

- s'il permet de réduire la circulation automobile
- s'il réduit le temps de transport
- s'il transporte rapidement un maximum de personnes
- s'il ne coûte pas une fortune à construire
- s'il est avant tout au service des usagers
- s'il ne détruit pas l'environnement et respecte la qualité de vie des riverains
- s'il est évolutif et s'inscrit dans un réseau cohérent de moyens de transport y

compris la bicyclette, la marche le roller...
ce qui n'est pas le cas"

M.O. Le Maître d'Ouvrage est tout à fait d'accord sur ces objectifs qui sont cohérents avec ceux du PDU, et le projet de ligne 2 a été élaboré en cohérence totale avec le PDU et le DVA, comme indiqué à la réponse B.0.2

Le Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la mer garant de cette cohérence globale, n'a de son côté, fait aucune observation de cette nature (voir dans le dossier « Bilan de la Concertation avec les Services de l'État », avis de ce Ministère p.6) ; rappelons que le DVA a été élaboré par la DDE de l'Hérault, et que le PDU a été élaboré en totale concertation avec ce service.

CE : La CE prend note que le MO "est tout à fait d'accord sur ces objectifs qui sont cohérents avec ceux du PDU et du DVA".

Toutefois la CE n'est pas certaine que le projet de la ligne 2 soit élaboré en totale cohérence avec tous ces objectifs ; même si le Ministère de l'Équipement et du Logement n'a fait aucune observation de cette nature dans le Bilan de la Concertation avec les Services de l'État

➤ **B12 OB** Ne fallait-il pas réaliser tout ou parties des roades périphériques avant d'envisager la construction de lignes de tram ?

M.O. Les acteurs et responsables de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du développement économique, et de la mobilité urbaine sont :

- l'Etat (grandes infrastructures de liaison, voies ferrées, autoroutes, routes nationales),
- la Région (transports ferroviaires régionaux),
- le Département (réseau routier et transports en commun hors Agglomérations),
- les Communautés d'Agglomération (transports en commun urbains),
- les Communes (réseau de voirie interne).

Les réflexions prospectives engagées par ces diverses instances en matière de déplacements et d'infrastructures ont abouti de manière consensuelle à deux documents d'orientation et de planification majeurs que sont :

- le DVA (dossier de Voirie d'Agglomération), conduit par l'Etat,
- le PDU (Plan de Déplacements Urbains), conduit par l'Agglomération, permettant de dégager des objectifs communs à moyen et long terme, et d'assurer la cohérence des actions engagées par chacun des acteurs.

D'autres documents de planification de l'urbanisme s'articulent sur les deux premiers :

- le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale), conduit par l'Agglomération,
- les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme, ex POS), réalisés par les communes, qui s'inscrivent et s'adaptent aux trois précédents.

La mise en application de ces différents documents nécessite des délais importants, chaque acteur a ses priorités de financement et de réalisation, et chaque action a ses contraintes ou ses conditions de réalisation propres.

Ces actions sont évidemment coordonnées ; pour en donner une illustration, le planning de la 2^{ème} ligne de Tramway, de la rue de la Vieille Poste (Maîtrise d'Ouvrage Agglo), du Boulevard Est de Liaison (Maîtrise d'Ouvrage Conseil Général 34), et de la section Nord RN113 - Vieille Poste (Maîtrise d'Ouvrage Etat), est coordonné par une mission spécifique d'ordonnancement.

Pour sa part, la Communauté d'Agglomération a engagé sans attendre les actions qui lui incombent au PDU : ligne 1 de tramway et restructuration du réseau bus en 2000, ligne 2 de tramway en 2006, ligne 3 en 2012, dans un ordre et des conditions compatibles avec le calendrier des autres infrastructures et des autres acteurs, et approuvé par l'Etat.

Il faut d'ailleurs rappeler :

- que le dossier de Tramway a fait l'objet, en préalable de l'ouverture des enquêtes publiques, d'une approbation de tous les Ministères et Services de l'Etat concernés, soit dans le cadre du DPC (Dossier de Prise en Considération), soit dans le cadre de l'Instruction Mixte (IMEC) ;
- qu'un Tramway répond justement et efficacement à la congestion urbaine : les 100.000 personnes transportées par jour sur la Ligne 1, sur une emprise de 7 m, soit deux voies de circulation, allège d'autant le réseau de voirie.

CE: La CE prend note des éléments de réponse du MO qui expose les réflexions menées, les actions engagées, et les difficultés rencontrées en matière de réalisations d'infrastructures routières.

Toutefois, la CE estime que le MO ne répond pas à la question posée, et regrette que les travaux de rocade ne soient pas suffisamment avancés

➤ **B13 OB** *Peut-on avoir la connaissance des études préliminaires BCEOM –SYSTRAM*

MO Les études préliminaires, réalisées par le groupement de Maîtrise d'œuvre (groupement SEMALY – BCEOM – BETEREM – AGD) chargé de la conception du projet, ont été communiquées à la Commission d'Enquête.

CE : La CE a pu étudier ces dossiers (cf. synthèse en annexe)

➤ **B14 OB** *Peut-on prendre connaissance du dossier de prise en considération approuvé par l'Agglo en décembre 2001*

M.O Les dossiers de synthèse et technique constituant le Dossier de Prise en Considération ont été fournis à la Commission d'Enquête le 19/11/03. Ces dossiers ont été approuvés au Conseil de la Communauté d'Agglomération du 21/12/01.

CE : La CE a pu étudier ces dossiers (cf. synthèse en annexe) —

➤ **B15 OB** "Pour les Verts, le Viaduc Loubat au débouché du tunnel de la Comédie ou la trémie de la 4^{ème} ceinture sous la route de Nîmes à Castelnau, ouvrages tous deux envisagés pour accélérer les flux automobiles du cœur de l'Agglomération, symbolisent une erreur majeure de ce dossier : on propose une ligne de tramway, tout en préservant voire en améliorant la place de l'automobile au centre de l'agglomération. Ceci est en totale contradiction avec les objectifs du PDU qui s'impose juridiquement."

M.O. La logique globale d'organisation et de gestion des déplacements urbains pour faire face à la poussée démographique, est analysée dans le PDU qui définit les grandes orientations, et les actions à mener.

– Le viaduc Loubat est en fait une bretelle (à voie unique) d'évitement de la place du 11 novembre, carrefour très encombré et asservi au franchissement de deux lignes de Tramway, quelle que soit la variante considérée.

Cette voie permettra de faciliter la sortie d'une partie des divers parkings du Centre Historique (publics, commerciaux, administratifs ou privés), et d'en diminuer les embouteillages, leurs nuisances, et leurs dangers (tunnel de la Comédie). Il ne s'agit en aucun cas d'augmenter les flux automobiles du centre ville, mais d'en diminuer les inconvénients, et préserver l'attractivité commerciale du Centre Historique.

– La trémie Charles de Gaulle à Castelnau, à deux fois une voie seulement (comme l'ouvrage d'art sur le Lez voisin) répond à plusieurs objectifs :

- Une volonté affichée des Villes de Castelnau et de Montpellier de transformer ce lieu, aujourd'hui déstructuré et dédié aux circulations automobiles, en « Porte de Ville » commune, aménagement de place, de station de tramway, d'accès aux berges du lez, etc...

La configuration historique, topo-géographique et urbaine des lieux oblige à déniveler les circulations de 4^{ème} ceinture pour engager des opérations indispensables de requalification urbaine.

- La 4^{ème} ceinture est essentielle à la diminution du trafic en centre ville, assurant des fonctions de lien inter-quartiers et de distribution. Sa saturation, due aux insuffisances de rocade tel que développé dans les réponses aux questions B12 et K2, entraîne de nombreux dysfonctionnements en cascade : itinéraires parasites gênants et dangereux dans les voies de quartier, reports de trafic sur les 1^{ère} et 2^{ème} ceintures de centre ville (avenue Mermoz/Verdanson, Arceaux, Jeu de Paume/tunnel Comédie).

Malgré cet état de fait, le choix d'aménagement concrétisé à l'occasion du tramway est de limiter la capacité de cette ceinture à une voie par sens seulement (hors carrefours).

CE : La CE prend note de la réponse donnée, qui concerne surtout la circulation automobile Place du 11 Novembre, mais qui a peu de rapports avec le projet du tramway

➤ **B16 OB** "Pour quelles raisons le tracé de la ligne 2 par l'avenue de Toulouse et le Boulevard Clemenceau a été remplacé par le tracé proposé à l'enquête? Coût comparé des deux possibilités"

M.O. L'étude d'impact expose au chap. 5.2.2 pages 100 à 103 les différentes variantes étudiées entre Sabines et Gares, et montre, suivant le résultat des études préliminaires, que du point de vue population et emplois desservis les deux solutions possibles (Clemenceau en variante II-1 et Pedro de Luna/ Maurin en variante II-2 retenue) soit très voisines, avec un léger avantage théorique à Clemenceau, compensé par une desserte plus fine du quartier Lemasson prioritaire dans la politique de la Ville

Par contre, tous les autres critères (planification urbaine, insertion, conséquences circulatoires, réseau bus), sont en faveur du tracé Pedro de Luna/Maurin. La ligne n°5 que

le tramway remplace présente d'ailleurs de très grosses difficultés de parcours sur Clemenceau/St Denis/Observatoire pour rejoindre le centre ville et la gare, avec des temps de parcours que le tramway va fortement améliorer.

- Les sens de circulation du quartier ont été longuement étudiés et concertés avec les associations de quartier et ne posent pas de problèmes majeurs.

Le tracé alternatif Clemenceau quant à lui a des conséquences considérables sur la circulation générale, les quartiers traversés et les activités commerciales de l'avenue Clemenceau. Il imposerait un plan de circulation à associer, et des reports de trafic sur les rues avoisinantes. En particulier, le passage au travers de la place du 8 mai, poserait de grandes difficultés de circulation, notamment pour l'échange avec l'avenue de la Liberté et toutes les avenues débouchant sur cette place.

- Le bus n°5, qui ferait en grande partie double emploi avec la ligne 2, n'aurait pas pu être maintenu, laissant une grande partie des immeubles Lemasson et de l'avenue de Maurin à l'écart.

- La Ville de Montpellier, qui doit résoudre le problème des inondations du Lantissargues, a choisi de reconstruire totalement cet ouvrage en profitant du tramway, pour en faire un seul chantier coordonné en termes techniques, réseaux souterrains, financiers, réaménagements de surface (dans la partie concernée par le tramway). Elle poursuivra le recalibrage en aval, mettant ainsi le quartier hors d'eau.

Comparaison des coûts entre les deux tracés

La comparaison des coûts entre les deux tracés est donnée pour la section Lemasson / Gares à la page 130 § 5.4.2.8 « synthèse du secteur Lemasson Gare » de l'étude d'impact. Ils sont du même ordre de grandeur à 23-24 M€.

Pour la totalité du tronçon entre Saint Jean de Védas et la Gare, la comparaison s'établit comme suit :

Tracé de référence (variante I.2 par voie ferrée + II.1 par l'avenue de Maurin) :

- longueur : 3 700 ml + 3 750 ml = 7 450 ml
- Coût : 29 M€ + 46 M€ = 75 M€

Tracé RN 113/Toulouse (depuis Saint-Jean de Védas Centre/rond-point Flandres Dunkerque/Clemenceau (variante II.a, II.1)

- 2 800 ml + 2750 ml = 5 550 ml
- Coût : 24 M€ + 34 M€ = 58 M€

La différence des coûts s'explique essentiellement par l'écart de longueur des deux tracés.

CE : La CE a pris note des explications et des chiffres fournis par le MO, mais regrette que l'aménagement du Lantissargues soit apparemment tributaire du passage du tramway dans ce secteur

> **B17 OB** Y a-t-il une réelle volonté à réduire la circulation automobile en centre ville compte tenu :

- Des parkings existants : Corum, Triangle, Polygone, Tribunal, Préfecture..
- De la création envisagée d'un nouveau parking au Peyrou ?

M.O. La réduction de la circulation automobile est clairement affichée comme objectif du PDU, élaboré par l'Agglomération et accepté par toutes les communes.

Ce document présente plusieurs scénarios, dix axes stratégiques, et des actions concernant, l'urbanisme, les transports, l'intermodalité des déplacements, l'aménagement, l'environnement, le stationnement. Tous ces aspects dépassent très largement le cadre des enquêtes publiques de la ligne 2 du tramway, qui n'est qu'une des actions fortes préconisées par le PDU.

S'agissant du stationnement, les parkings existants (en nombre insuffisant de l'avis de certains acteurs économiques) sont absolument nécessaires à la vitalité du centre ville d'une capitale régionale, sur le plan administratif, commercial ou social. Ces parkings ne sont pas exclusifs d'une politique d'éloignement des trafics parasites et de l'augmentation de la part modale des transports en commun.

S'agissant du parking du Peyrou, sa vocation sera dédiée aux résidents du centre ville, pour y ramener des familles, y rétablir une mixité sociale et encourager la réhabilitation des logements. Il s'accompagnera d'une diminution des stationnements de surface, en particulier aux Arceaux.

CE : La CE a bien noté la position du MO qui veut bien réduire la circulation automobile au centre ville, mais qui veut maintenir les parkings existants, et même créer un nouveau parking sous Le Peyrou (dédié aux résidents) : les uns et l'autre étant générateurs de circulation automobile. La CE pense d'ailleurs que tous les parkings du centre ville devraient être en priorité dédiés aux résidents.

Par ailleurs, la CE constate que d'éventuelles difficultés avec la DRAC ne sont pas évoquées pour la création d'un parking sous Le Peyrou, alors que c'est un argument négatif présenté par le MO dans les documents soumis à enquête, pour la variante de la ligne 2 passant par Le Peyrou

➤ **B18 OB** Les nouveaux quartiers (Antigone, ...) ne sont-ils pas plus facilement accessibles en voiture, que les anciens (Ecusson,...) ?

M.O. Les nouveaux quartiers, construits dans les années 80 et 90, sont bien évidemment conçus pour les modes de vie et de déplacements actuels, dans lesquels la place réservée aux transports en commun est très importante. Ces nouveaux quartiers, en périphérie immédiate du centre historique, doivent par ailleurs permettre l'accès à ce dernier, ce qui n'est pas toujours le cas des anciens faubourgs (Boutonnet, Arceaux, Figuerolles...).

CE : La CE prend note de cette réponse . Toutefois, la CE estime que s'il est reconnu que les anciens quartiers et les anciens faubourgs sont difficilement accessibles aux voitures, il faudrait peut-être privilégier le passage des lignes de tramway, dans ou à proximité de ces quartiers.

➤ **B19 OB** Est-il possible d'envisager de créer des zones 30 dans les sections où le tram longe des habitations ?

M.O. Toute la conception du projet tramway dans son couloir est orientée vers la sécurité maximale de cohabitation des divers usagers de la voirie (piétons, cyclistes, véhicules en tous genres et tramway) et des fluides du sous-sol. Les autorisations administratives d'exploitation du tramway en dépendent, sa régularité et le confort du tramway aussi.

La décision d'abaisser en certains points la vitesse autorisée aux véhicules en dessous des 50 km/h normaux appartient aux communes, par arrêtés du Maire, en fonction du caractère de la voie, de son environnement, de la nature et du volume de son trafic, et de la crédibilité de cette mesure par rapport aux dangers. La vitesse du tramway lui-même doit être proche de celle imposée aux autres véhicules.

Ainsi, chaque tronçon fera l'objet de réglementations adaptées quant à la vitesse des véhicules :

- en zone piétonne, 10 km/h aux véhicules autorisés
- en voies mixtes (pont de Lattes, Substantion,...) 30 km/h
- d'autres voies seront réglementées à la mise en service, après observation (on peut pressentir Pedro de Luna, entre autres...).

CE: La CE a bien noté les sections sur lesquelles il est envisagé de limiter la vitesse des véhicules.

➤ **B20 OB** « La non utilisation des installations disponibles notamment le passage de la Citadelle (qui a coûté très cher) et qui peut absorber deux lignes même à hautes fréquences. »

OM Le passage de la Citadelle est constitué d'une tranchée couverte permettant le passage de la circulation routière, au-dessus de la ligne 1 du tramway.

Tout automobiliste, comme tout usager du tramway, a pu constater que cet ouvrage est pleinement utilisé.

D'un point de vue purement technique, la voie double tramway existante pour la ligne 1 pourrait être utilisée pour la ligne 2. Il s'agirait alors d'une exploitation en tronc commun ligne 1 / ligne 2 que nous avons étudiée à la page 109 de l'Etude d'Impact.

« - Variante III.1 :

L'utilisation de cette infrastructure existante semble intéressante car il s'agit d'un itinéraire relativement court permettant d'économiser, outre l'infrastructure, sur le matériel roulant.

Cependant, l'exploitation sur un long tronc commun avec la ligne 1 (environ 1 100 m), est très contraignante et risque de générer la saturation des quais de la station Comédie. Une station à quai double est impossible à insérer, à moins de la déplacer rue Maguelone, avec d'autres problèmes d'insertion, de pente et de nivellement. Le niveau de fréquence du passage des rames sur la place est délicat pour le fonctionnement et la fréquentation intense de cet espace emblématique de Montpellier. Tout incident dans cette zone (panne, manifestation...) bloque l'ensemble du réseau. »

CE: La CE a noté la crainte du MO en ce qui concerne l'exploitation d'un long tronc commun qui est "très contraignante"; mais l'économie réalisée, tant en terme d'infrastructure, qu'en terme d'exploitation mériterait que le MO examine plus à fond cette hypothèse.

➤ **B21 OB** A quoi correspond le flux de circulation de transit (1ère ceinture) pris comme critère pour éliminer la variante 1 du tracé Gare/ Corum dans le dossier de prise en considération ? Quelle est l'importance de ce trafic ?

M.O. La question est plus complexe que de simplement comptabiliser un transit, et l'éliminer par diverses mesures.

Les réponses à la question K2 concernant le transit, et à la question C2.3 concernant le plan de circulation à associer à la variante tramway Peyrou/Jeu de Paume,

explicitent pourquoi ce boulevard cumule diverses fonctions, et subit un trafic excessif par rapport à sa vocation.

Des actions lourdes, longues et coûteuses sont à engager pour y abaisser progressivement le trafic à 30% de sa valeur actuelle, en veillant à ne pas déstabiliser l'accessibilité multimodale au centre ville.

CE : La CE constate que le MO ne répond que partiellement à la question posée.

L'objectif d'abaisser progressivement le trafic à 30% de sa valeur actuelle, en veillant à ne pas déstabiliser l'accessibilité multimodale au centre ville, donne une estimation qui semblerait donc correspondre au flux de circulation de transit sur la 1^{ère} ceinture.... ?

➤ **B22 OB** Dans quelles proportions, la desserte de " l'avenue Clemenceau" sera assurée par la ligne 3, si celle-ci emprunte

1. Le Bd du Jeu de Paume?
2. Le Bd Gambetta ?"

M.O. La longueur de l'avenue Clemenceau entre la place du 8 mai et la place Saint-Denis est d'environ 700 m.

Ainsi, une station de Tramway Ligne 3 située place Saint-Denis, si la variante par Gambetta est retenue, dessert dans un rayon de 600 m, la quasi totalité de l'avenue Clemenceau jusqu'au boulevard Berthelot. Pour le tracé de référence par le boulevard du Jeu de Paume, une station à l'Observatoire dessert dans un rayon de 600 m les deux tiers de l'avenue Clemenceau.

Le tracé retenu par la Communauté d'Agglomération pour la Ligne 2, est lui aussi très proche de cette avenue : la station Rondelet est à 180 m de l'avenue Clemenceau, la station Nouveau Saint-Roch est à 450 m.

CE : La CE a pris acte des éléments de réponse communiqués par le MO.

Importance du tracé

C1 Section centre et Est de la ligne

➤ **C1.1 OB** « L'idée consisterait à « décrocher » la ligne 1 à Albert 1^{er} et de l'envoyer à la Gare via Le Peyrou et la Babotte. L'avantage de ce tracé est d'offrir un temps de parcours plus rapide, une large courbe devant la gare et toujours deux stations intermédiaires : L. Pasteur et L. Blanc devenant provisoirement un raccordement entre les deux lignes .

➤ **OB** "Quant à la ligne 2, afin de limiter les courbes trop serrées, cette ligne emprunterait l'Ave V. d'Angoulême, les Bds M. Berthelot et Vieussens, puis obliquerait dans les emprises SNCF par une large courbe et une longue rampe parallèle aux voies grandes lignes, desservant ainsi sans changement les quartiers Rondelet et de Strasbourg, passage sous le pont de Sète par la gare routière et en rez de chaussée du parking aérien, débouché sur la rue J. Ferry, large courbe et croisement avec la ligne 1 venant de République, , puis reprise de l'itinéraire délaissé par la ligne 1 vers le Corum, Ave de Nîmes et de St Lazare jusqu'à la station St Lazare prévue dans le projet initial, sans changement jusqu'à l'Aube Rouge, puis Ave de Planstad, de Castelnau (Le Crès), de la Méditerranée et du Mistral, Rond Point du quartier de la Sauvagine, CD 112, quartier du Salaison, Vendargues via ZI, terminus et extension possible vers Castries."

M.O. Le réseau Ligne 1 / Ligne 2 décrit dans la question, ignore les différents critères, analyses et étapes conduisant à construire progressivement un réseau de tramways et bus :

- la ligne 3 est absente de l'analyse
- la ligne 1 abandonnerait les stations Corum et Comédie, fondamentales pour la clientèle de cette ligne, et reviendrait au tracé Jeu de Paume abandonné initialement à l'unanimité
- la ligne 2 occuperait les boulevards Berthelot et Vieussens, 3^{ème} ceinture urbaine déchargeant et protégeant la circulation du centre ville, sans desservir de fortes densités d'habitation, ou de quartiers nouveaux
- au Crès, l'itinéraire décrit est évoqué à l'étude d'impact au chapitre 5.2.6 page 120. Présenté aux habitants du Crès lors de la concertation préalable, il a été unanimement rejeté pour ses inconvénients sur le fonctionnement interne du Crès et la gêne aux nombreux accès riverains sans augmenter sensiblement la fréquentation
- le terminus à la Zone Industrielle de Vendargues, au détriment du Lycée Pompidou (avec parking d'échanges avec la RD 65) et de Jacou n'a que peu d'intérêt dans l'immédiat, mais reste ouvert pour l'avenir.
- l'abandon de la desserte Tramway sur les boulevards Louis Blanc / Pasteur constituerait quelques années après sa construction un gâchis de l'investissement réalisé, et l'abandon d'une station intéressante pour la desserte du Nord de l'Ecusson (arrêt Louis Blanc).

CE : La CE estime que la 1^{ère} partie de la question est hors enquête car elle concerne la ligne 1. Pour la 2^e partie de la question, la CE prend note des éléments communiqués par le MO.

C 2- Peyrou

> C2.0 MO Problématique générale du tracé entre le Corum et la Gare

Avant de répondre en détail aux questions touchant au tracé en centre ville, le Maître d'Ouvrage souhaite rappeler globalement les choix qui l'ont conduit à retenir le tracé vers le boulevard de Strasbourg, les Rives du Lez, les Aubes, en comparaison d'un tracé contournant par l'Ouest l'Ecusson entre le Corum et la Gare.

Comme cela a été présenté à la réponse B 0.1, la réalisation de la ligne 2 de tramway s'inscrit dans un engagement plus général de la Communauté d'Agglomération pour l'amélioration des transports collectifs, et cela dans le cadre et les objectifs fixés par le PDU approuvé.

La réflexion sur la ligne 2, et notamment le choix de son tracé, doit être parfaitement intégrée dans la vision d'ensemble du réseau tramway et en particulier du tracé de la 3^{ème} ligne de tramway.

Le projet retenu par la Communauté d'Agglomération, consiste à réaliser dans le centre élargi de la ville centre, un réseau de tramway fortement maillé seul à même d'assurer une desserte fine de ce centre – dont le périmètre correspondrait approximativement au périmètre du projet « Grand Cœur » sur Montpellier – et dont l'échelle est cohérente avec la taille de l'ensemble de l'agglomération de Montpellier.

Ce réseau maillé, cohérent avec le PDU et le projet de développement urbain de Montpellier vers l'Est, ne serait pas atteint si l'on concentre le passage des lignes 2 et 3 sur le même itinéraire en centre ville, laissant de côté le secteur des Aubes, de la Pompignane et du Boulevard de Strasbourg ; la carte figurant p.107 de l'étude d'impact est

particulièrement éloquent sur ce point. Le tracé proposé, combiné avec la future Ligne 3, présente :

- la meilleure couverture spatiale du centre ville
- un maillage optimal du réseau avec de nombreux points de connexion et peu de superpositions
- des possibilités d'évolution des services mixant les itinéraires.

Au delà de cette logique de réseau structurant à terme, la comparaison entre les deux options de tracé est présentée dans le dossier d'étude d'impact au chapitre 5.2.3 qui analyse les variantes envisagées sur le secteur III Gares - Corum :

- le tracé retenu par le Maître d'Ouvrage correspond à la variante III.3 bis.
- le tracé contournant l'Écusson par l'Ouest correspond à la variante III.2.

Comme pour les autres secteurs, les variantes ont fait l'objet d'une analyse systématique basée sur les critères pour lesquels nous rappelons ci-après, les principales conclusions ayant conduit au choix du Maître d'Ouvrage.

a) Desserte et planification

La desserte évaluée dans ce secteur central à partir d'une zone d'influence de 300 mètres, est établie en tenant compte de la réalisation de la Ligne 3 qui recouvre très largement le secteur Ouest de l'Écusson, et double donc en bonne partie, la desserte de la variante III.2 de la Ligne 2 par le boulevard du Jeu de Paume ; Les cartes figurant p.107 de l'étude d'impact permettent de visualiser parfaitement ce recouvrement.

Le potentiel desservi par la Ligne 2 en retirant le potentiel desservi par les Lignes 1 et 3, est le suivant (extrait tableau p.106 de l'étude d'impact) :

	Variante III.3 bis (Strasbourg-Les Aubes)	Variante III.2 (Contournement Ouest Écusson)
Population	5 500	4 000
Emploi	1 300	3 900

La variante III.3 bis retenue a ainsi l'avantage de desservir de nouvelles populations dans les secteurs Méditerranée, Boulevard de Strasbourg, la Pompignane, Parc à Ballons, les Aubes ; il s'agit de quartiers d'habitat collectif dense, avec des immeubles parmi les plus hauts de Montpellier (jusqu'à R+10 dans ces quartiers).

Ces quartiers d'habitat social dense ont un besoin évident de transports en commun, et la seule opportunité de les desservir convenablement à terme est d'y amener la ligne 2 de tramway ; aucune autre possibilité n'existera à terme pour une desserte en Tramway venant désenclaver ces quartiers.

b) Insertion – Aspect environnemental

La variante III.2 présente une très forte contrainte d'insertion au niveau de la promenade du Peyrou :

- fortes rampes pour l'accès au sommet (8 %)
 - difficultés d'insertion géométrique et architecturale d'une station au contact d'un monument historique,
- qui pourraient contraindre à décaler l'arrêt sous le pont (boulevard Vialleton) ou en contrebas du Peyrou, ce qui diminue l'efficacité de l'arrêt.

D'autre part, l'insertion au niveau de la Place Albert 1^{er} remet en cause les aménagements réalisés (fontaine, fermeture à la circulation), et programmés (aménagement d'ensemble de la place et du parvis de la chapelle, installation de terrasses, ...en lien avec la réouverture au public de la chapelle Saint Charles).

La variante III.3 bis retenue présente, quant à elle, des opportunités de requalification de l'espace urbain très intéressantes, notamment boulevard de Strasbourg, carrefour Rimbaud.

c) Déplacements et circulation

Pour la variante III.2, les aspects circulation sont particulièrement contraignants. En effet, ce tracé emprunte la première ceinture (boulevards Henri IV, Vialleton, Ledru Rollin, Jeu de Paume), la seule qui irrigue le centre historique de Montpellier (se reporter à la carte figurant p 74 de l'étude d'impact indiquant le système de circulation de Montpellier et le tracé des 4 ceintures).

La réduction substantielle de ses capacités tend vers sa suppression en terme de maillon fort de circulation. L'impact à court terme est très fort, non seulement sur les activités du centre historique, mais aussi, et surtout sur les rues ou quartiers périphériques sur lesquels devront s'effectuer les reports de desserte locale : rue Saint-Louis, plan Cabanes, rue Guillaume Pellicier (rues très étroites), et en sens inverse rue du Grand Saint-Jean, cours Gambetta, les Arceaux :

- la saturation déjà effective de ces rues qui participent à la continuité des deuxième et troisième ceintures perturbe la vie et le fonctionnement des Quartiers Arceaux, Plan Cabanes, et Gambetta,
- la configuration de ces voiries rend les reports peu lisibles et peu fonctionnels,
- ces reports génèrent une dissémination des trafics sur l'ensemble du réseau interne à la quatrième ceinture, elle-même saturée, ce qui généralise la congestion et les nuisances associées (bruit, air, et insécurité des autres modes).

Pour compenser en partie ces impacts sur la circulation, plusieurs opérations lourdes sont à réaliser :

- mise à 2 x 2 voies de l'avenue de la Liberté avec carrefours dénivelés,
- mise à double sens et couverture des quais du Verdanson, et retraitement de la Place Albert 1^{er} et des boulevards Louis Blanc, Pasteur
- création d'une nouvelle ceinture interquartier.

L'ensemble de ces travaux est estimé à 40 millions d'euros, (le détail est fourni à la réponse C.2.3). La nature et le coût de ces travaux devraient par contre, être sensiblement diminués dans le cadre du passage de la Ligne 3 par le boulevard du Jeu de Paume. En effet, à cet horizon, on peut raisonnablement supposer que les principales composantes du DVA de l'Ouest de Montpellier seront en place, à savoir : bouclage de la Rcade Ouest et branchement de l'A750 sur A9/A700, et raccordement de la RN 112 et 113 sur A9/A700. De ce fait, la pression de ce trafic diminuera sur la 4^{ème} ceinture, libérant ainsi un potentiel du report de la 1^{ère} sur la 2^{ème}, puis la 3^{ème} et la 4^{ème}.

La variante 3.bis retenue ne génère pas, quant à elle, de reports de trafic qui remettent en cause le fonctionnement global de la circulation sur Montpellier.

De plus, l'inscription de la Ligne 2 sur le boulevard du Jeu de Paume condamnerait le couloir bus à contre-sens emprunté aujourd'hui par les Lignes 6,7 et 16 du réseau ; ces lignes ne peuvent pas être réorganisées à l'occasion de la Ligne 2 de Tramway, alors qu'elles pourront être connectées à la Ligne 3 en amont du Centre Ville.

d) Exploitation de la Ligne de Tramway

La variante III.2 comprend un tronç commun important (700 m) sur le boulevard Louis Blanc/Pasteur, avec une station fortement chargée (Louis Blanc), qu'il est impossible d'allonger à 80 m ; en effet, le doublement de la longueur du quai de cette station en milieu

du tronc commun serait indispensable pour assurer la régularité du service avec une fréquence de passage élevée (cumul des intervalles des deux lignes).

Par ailleurs, une nouvelle station de correspondance Ligne 1 / Ligne 2 est à implanter au bas du boulevard Henri IV, éloignée de la station Ligne 1.

La variante III.3 bis retenue comprend deux troncs communs, mais bien plus limités en longueur, et dont un seul comprend une station (Place de l'Europe) sur laquelle il est possible de réaliser un quai allongé évitant l'attente des rames.

e) Coût d'investissement

Le coût d'investissement de la variante III.3 bis retenue, plus important du fait de sa longueur que pour la variante III.2, devient inférieur à cette dernière quand on prend en compte les opérations de circulation indispensables (cf. question C.2.3) :

- Variante III.3 bis : 74 M€ HT
- Variante III.2 : 60 + 40 M€ = 100 M€ HT.

f) Conclusion

En conclusion, le Maître d'Ouvrage a retenu le passage par le boulevard de Strasbourg, les Rives du Lez, les Aubes, au lieu d'un contournement Ouest de l'Ecusson pour les raisons suivantes :

- meilleure desserte de population sur les secteurs boulevard de Strasbourg, Rives du Lez, Pompignane, Les Aubes/Parc à Ballon, quartiers d'habitat social dense, en complémentarité avec la Ligne 3 qui desservira la partie Ouest de l'Ecusson et le secteur Gambetta/Figuerolles.
- impact sur la circulation particulièrement contraignante en cas de passage par l'Ouest de l'Ecusson nécessitant des opérations de voirie très lourdes (40 M€) qui ne seraient pas indispensables lors de la réalisation de la Ligne 3.
- insertion plus facile avec des opportunités de requalification urbaine, alors que le passage dans le secteur du Peyrou serait particulièrement délicat.
- exploitation moins soumise à perturbation en raison de troncs communs plus courts et plus favorables en terme d'aménagement de stations.
- et au final, coût d'investissement réduit, compte-tenu des mesures de circulation très lourdes à mettre en place en cas de passage par l'Ouest de l'Ecusson.

Tous ces points ont été développés dans le chapitre 5 de l'étude d'impact consacré à la comparaison des variantes.

De plus, ce schéma à deux puis trois lignes fortement imbriquées dans le centre ville élargi – qui correspond au périmètre du projet Grand Cœur – constitue une réponse adaptée et évolutive en terme de maillage du réseau de TC dans le secteur le plus dense de l'agglomération, lignes de tramway pour s'adapter aux évolutions de la demande de déplacements. C'est cette démarche de maillage qui est également adoptée dans les réseaux « précurseurs » de Montpellier, Grenoble et Strasbourg en particulier.

CE : La CE a bien noté le souhait de couverture spatiale à développer vers l'Est, mais s'interroge sur les raisons qui ont conduit le MO à ne prendre en compte que des zones d'influence à 300 mètres, alors que sur les autres sections, les zones d'influence prises en compte sont de 600 mètres. Si l'on ne prenait en compte que des zones d'influence de 600 mètres on constaterait probablement de très importants recouvrements qui s'expliqueraient au point de croisement multimodal (Gare), mais qui apparemment ne se justifieraient pas avec le maillage "serré" qui est proposé.

Par ailleurs, la CE ne partage pas toutes les raisons prises en compte par le MO pour retenir le passage par les rives du Lez :

Meilleure desserte de la population : Pour la CE, les chiffres fournis par le MO dans les documents d'enquête montrent que c'est le tracé par l'Ouest (contournement de l'Ecusson) qui assure dans tous les cas de comparaison la meilleure desserte population + emplois ; que ce soit dans la zone d'influence de 300 mètres, ou dans la zone d'influence des 600 mètres ; que ce soit en totalité, ou sans double compte avec la ligne 1 et la ligne 3 dont le tracé n'est pas encore figé. Si l'on prenait en compte les autres motifs de desserte, il est fortement probable que l'écart s'accentuerait en faveur du tracé Ouest. (Jeu de Paume)

			Variante III-2 Jeu de Paume	Variante III-3 bis Poséidon
Zone d'influence 300 mètres	Total	Population	15 100	17 300
		Emplois	16 000	8 900
	Sans double Comptage avec ligne 1	Population	7 400	8 350
		Emplois	7 300	3 500
	Sans double comptage avec ligne 1 et 3	Population	4 000	5 500
		Emplois	3 900	1 300
Zone d'influence 600 mètres	Total	Population	31 100	34 800
		Emplois	30 200	26 000

Déplacement et circulation : La CE ne conteste pas le fait que pour la variante par l'Ouest, les aspects circulation sont particulièrement contraignants et nécessitent des opérations lourdes pour prendre en compte les reports de circulation d'une ceinture sur l'autre.

Toutefois la CE estime que ces opérations devront de toute manière être réalisées à terme.

Exploitation de la ligne : L'exploitation de la ligne passant par l'Ouest présente certes quelques difficultés ; mais la variante retenue passant par l'Est (Rives du Lez) présente aussi des difficultés à la station Place de l'Europe Ligne 1 Ligne2 où il est prévu de modifier et reprendre la façade de la piscine olympique.

Insertion de la ligne : La CE conçoit que l'insertion de la ligne 2 présenterait quelques difficultés d'insertion dans le tracé Ouest au passage du Peyrou. Mais la ligne 3 présentera aussi des difficultés d'insertion à son passage envisagé dans ce secteur, sans parler de la réalisation d'un parking sous Le Peyrou...

Coût d'investissement : Pour la CE, il paraît abusif d'inclure les 40ME dans le coût de la variante Ouest, car ces travaux de voiries et rocade devront, d'une manière ou d'une autre, être réalisés, en totalité ou en partie, que la ligne 2 du

tram passe ou non par ce secteur. D'ailleurs, dans sa réponse, le MO estime qu'à " l'horizon de la ligne 3 on peut raisonnablement supposer que les principales composantes du DVA de l'Ouest de Montpellier seront en place." En conséquence, la CE estime que les coûts d'investissement à comparer sont les suivants :

- variante Est : 74 ME
- variante Ouest : 60 ME soit 23% en moins (au lieu de 100ME).

➤ **C2.1 OB** "Certaines activités essentielles desservies par le tracé autour de l'écusson ne sont pas mentionnées. On note avec étonnement que la Préfecture n'est pas citée comme un équipement collectif desservi par le tracé autour de l'Écusson pas plus que le conservatoire de musique, le lycée de la Merci, la résidence pour personnes âgées du Peyrou, le centre Pitot, le Tribunal administratif, le nouveau Palais de justice du Peyrou, la sécurité sociale le centre d'allocations familiales de la rue Chaptal. Ces oublis sont pénalisants pour l'option du Peyrou. Rappelons que la préfecture est à 420m à pied de la station Comédie de la ligne 1.

Inversement les tableaux présentent certains équipements comme étant desservis par la boucle du Lez mais oublient de mentionner qu'ils le sont déjà par la ligne 1."

M.O. Les principales activités citées pour leur capacité d'attraction (Préfecture, Sécurité Sociale, Allocations Familiales) sont soit déjà desservies par la première ligne, soit le seront par la troisième ligne.

Ainsi, par exemple, la Préfecture est située à environ 400 mètres de la station Comédie et est donc bien desservie (il n'existe pas de « périmètre d'attraction officiel » en dehors duquel tout recours au tramway serait impossible) ; une station au Peyrou se situerait à une distance équivalente ; la qualité des points de correspondance prévus (Corum et Gares) rend aisé l'accès à la ligne 2 avec son tracé de référence pour les employés et les visiteurs de la Préfecture par exemple.

On peut aussi mettre en balance les activités le long du tracé de référence (restaurants, piscine olympique, promenade le long des berges...) ainsi que les opportunités de correspondance avec la ligne 1 à la station Place de L'Europe pour atteindre plus directement les équipements et activités en rive gauche du Lez : Faculté de Sciences, Faculté d'Economie et de Gestion, parc d'activités du Millénaire, activités de loisirs d'Odysseum...

Toutes les valeurs affichées dans les dossiers d'enquête sont établies par des bureaux d'études spécialisés dans l'économie des transports, et sont calculées avec les mêmes méthodes pour toutes les variantes de tracé examinées (voir réponse suivante C.2.2).

CE : La CE a pris note de la réponse donnée par le MO.

➤ **C2.2 OB** "C'est 13600 habitants et 14200 emplois qui sont desservis par le tracé du Peyrou. Les chiffres de 4000 et 3900 utilisés dans le rapport sont largement sous-évalués il est constaté que les estimations vont toutes dans le même sens : renforcer l'attractivité apparente de la boucle du Lez, diminuer l'attractivité apparente du tracé autour de l'Écusson."

MO Les estimations de potentiels desservis sont effectuées, pour toutes les variantes, de la même manière : les données statistiques les plus récentes et les plus fines sont traitées automatiquement par un Système d'information géographique (SIG), après définition par l'opérateur de la zone d'influence. Cette zone d'influence est dans le cas général un cercle de rayon 470 mètres correspondant à une surface totalement accessible

en moins de 10 minutes à pied, par un piéton ayant une vitesse de 1m/seconde, soit 3,6 km/heure.

Les sources statistiques sont les suivantes :

- Pour la population : données INSEE du recensement de la population de 1999, au niveau de l'ilot, zonage le plus fin utilisé par l'INSEE,
- Pour les emplois : données fournies par les communes de la Communauté, mises à jour et exploitées dans le cadre de l'élaboration du Plan de déplacements Urbains de l'agglomération de Montpellier, sur la base d'un découpage en 289 zones, correspondant au découpage du modèle de prévisions de trafic.

Deux types de sorties peuvent être présentées : le potentiel d'une station considérée isolément (il y a lors des doubles comptes avec les stations adjacentes) ou le potentiel d'une section ou de l'ensemble de la ligne (les doubles comptes sont alors enlevés). De plus, les résultats sont parfois présentés sans double compte avec les lignes 1 et 3.

Les chiffres présentés pour le secteur centre sont les suivants (chapitre 4.4.3.2 de l'étude d'impact):

	Tracé de référence	Tracé par le Peyrou
Population desservie à 600 m	34 800	32 700
Population à 300 m sans double compte avec les lignes 1 et 3	5 500	4 000

La zone d'influence à 300 mètres est utilisée dans le cas du centre ville car permettant de mieux répartir les potentiels sur chacune des lignes de tramway en fonction de la proximité de chacune des lignes. En considérant la zone d'influence à 600 mètres, le classement des variantes de tracé selon ce critère n'est pas modifié.

Le faible potentiel apparent de la variante par le Peyrou traduit surtout le fait qu'il est très souvent en double emploi avec les lignes 1 et 3, alors même que son potentiel total reste important, quoique inférieur à celui du tracé de référence.

CE : La CE constate que dans la question sont pris en compte les critères population (habitants) et emplois. Dans sa réponse le MO ne traite que le critère population. Le critère emploi n'est pas pris en compte. La réponse est incomplète

....

C.2.3 OB "Nous considérons que le tracé par le Peyrou est 35 à 55 millions d'euros moins cher que le tracé par les berges du Lez avec les chiffres officiels réinterprétés correctement, et même en tenant compte de la nécessité de modifier le plan de circulation automobile

M.O. La comparaison des deux tracés, développée dans l'étude d'impact entre autre aux pages 108 et 109, puis 132 et 133, comporte une comparaison des coûts réalisée par les mêmes experts compétents (SEMALY), rigoureusement dans les mêmes conditions

de prise en compte de tous les travaux nécessaires ou induits (déviation de réseaux, etc...), ouvrages d'art du Verdanson et du Lez compris pour la solution retenue, mais sans réelle prise en compte des ouvrages d'art du Peyrou (monuments historiques annoncés en mauvais état et fragiles par la DRAC et l'ABF lors des études préliminaires de la ligne 1).

Cette comparaison s'établit à :

- 74 M Euros HT pour la solution retenue (Lez),
- 100 M Euros HT pour la variante « Peyrou », décomposée en 60 M Euros HT de travaux classiques, et 40 M Euros HT d'opérations de circulation à réaliser en préalable de tous travaux sur l'axe Peyrou/Jeu de Paume.

Ces opérations de circulation, dont la nécessité et la justification sont largement développées dans l'étude d'impact, et dans la réponse aux questions K2, consistent pour simplifier à « desserrer l'étau de la 1^{ère} ceinture » et reconstituer un réseau hiérarchisé à l'échelle de la Ville et de ses fonctions incontournables, suivant le tableau suivant :

SUPPRESSION DE LA 1 ^{ERE} CEINTURE I OPERATIONS DE REPORT DE CIRCULATION	COÛTS K€ H.T.	DIFFICULTE COMPLEXITE
▪ <u>Améliorations 2^{ème} et 3^{ème} ceintures</u>		
- Double sens Quais du Verdanson + abords	3 000	Forte
- Quartier Arceaux : Leroy-Beaulieu, Saint-Louis, Marioge, Boulevard Arceaux, Portalière des Masques, Peyrou	2 300	Très forte
- Place Saint-Denis – Rondelet - Catalan	2 200	Forte
- Consuls de Mer-Pirée	700	Simple
▪ <u>Améliorations 4^{ème} ceinture</u>		
- Place de Gaulle, Becquerel, Vieille Poste	Pour mémoire	Forte
- Mas de Rochet, Pompignane	4 000	Particulière
- Carrefours Justice à Marius Carrieu	1 300	Moyenne
- Avenue Liberté - Dubout	8 800	Forte
- Carrefour de la Perruque	3 000	Moyenne
- Flandres Dunkerque - Pavelet	2 300	Moyenne
▪ <u>Ceinture intermédiaire</u>		
- Opérations lourdes : - Chamberte - Nazareth - Saint-Maur - Salaison	7 600	Très forte
- Améliorations carrefours	1 500	Moyenne
- Avenue de la Liberté (Celleneuve)	1 700	Moyenne
▪ <u>Divers – Accompagnements – Bus – Jalonnement</u>	1 700	---
	40 000 K€	

Il faut noter que les opérations décrites n'ont pas pour objet d'augmenter le volume des circulations automobiles en Ville, qui continuera de décroître globalement :

- par des mesures de protection des voies de quartier du trafic parasite (plans de circulation locaux).
- par l'effet « filtre » sur les carrefours traversés ou les voiries empruntées par les trois lignes de tramway.
- par des mesures d'amélioration des itinéraires de bus restructurés (couloirs...).
- par le développement progressif du réseau de pistes cyclables, au détriment des voiries automobiles.

L'objet principal de ses opérations est de désengorger les voiries qui devraient être dédiées aux échanges inter-quartiers et à la distribution, pour libérer la 1^{ère} ceinture, par améliorations ponctuelles et adaptations de leurs capacités.

Et par ailleurs :

- que certains secteurs resteront très problématiques du fait de l'urbanisme ancien et de la géométrie des voiries (Boutonnet, Arceaux, gare),
- que les estimations des opérations ont été volontairement limitées à un montant acceptable du rapport efficacité/coût, les seules avenues Dubout/Liberté pouvant absorber la totalité du coût de 40 M Euros,
- que ce plan de circulation sera partiellement à remettre en cause lors de la réalisation de la ligne 3, et particulièrement critique dans le secteur Arceaux/Figuerolles/Gambetta,
- que son efficacité, rapportée à son coût et à ses délais de réalisation en préalable des travaux ligne 2, n'est pas significative tant que les infrastructures de rocades ne sont pas mises en place.

En conclusion, les chiffres avancés par les tenants de la variante Peyrou sont hors de toute réalité, et ignorent la complexité et la sensibilité de l'accessibilité au centre ville, et plus généralement de la mobilité dans la Ville de Montpellier.

CE : La CE a un avis identique à celui formulé en C2-0. Les 40ME ne doivent pas être intégrés dans le coût de la variante "Peyrou". En effet, les travaux de reconstitution d'un réseau hiérarchisé à l'échelle de la ville et de ses fonctions incontournables, qui auraient logiquement déjà dû être réalisés, et qui devront l'être en totalité ou en partie, que la ligne 2 du tramway passe ou pas par Le Peyrou.

Par contre il est certain que l'importance et la complexité de ces travaux ne permettent pas de les réaliser avant ou pendant les travaux de la ligne 2

➤ **C.2.4 OB** Le contournement de l'Écusson par le Peyrou et le Jeu de Paume est indispensable car :

- Il est beaucoup moins coûteux à réaliser (aucune expropriation ; simplicité de la station du Corum ; Aucun ouvrage d'art ; plus court)
- Il dessert des zones extrêmement denses et actives, très attractives pour les usagers venant des extrémités de la ligne
- Il permettra de diminuer significativement la circulation automobile au centre ville, ce qui est un objectif majeur du PDU, et de la réalisation d'une ligne de tramway
- Il permet une connexion parfaite entre les deux lignes, avec des stations simples à réaliser au Corum et à la gare, et permet d'envisager des parcours mixtes entre les deux lignes plus facilement
- Il contribuera à la revalorisation foncière d'un quartier en grande difficulté : il existe plusieurs milliers de logements vides dans l'Écusson, notamment parce que l'accès en est aujourd'hui difficile pour les habitants
- Il n'est pas redondant avec la troisième ligne dont le tracé n'est sérieusement possible que par le cours Gambetta et non par le Peyrou comme le suggère malhonnêtement le dossier pour justifier le choix de la boucle du Lez.

- Il évite le mystérieux tracé par la rue Substantion dans le quartier des Beaux-Arts, qui n'est, en fait, justifié que par le souhait de prendre la direction des berges du Lez au niveau du Corum. Cette traversée sinueuse est massivement refusée par la population de ce quartier.

M.O. La justification du choix du Maître d'Ouvrage du tracé par le bld de Strasbourg, les Rives du Lez, les Aubes, au lieu du contournement Ouest de l'Ecusson est développé plus complètement à la réponse C.2.0.

Ainsi :

- Le coût du tracé par l'Est est inférieur au contournement Ouest de l'Ecusson, compte-tenu des très importantes opérations de circulation à réaliser (74 M€ contre 100 M€)
- L'Ecusson est déjà très bien desservi par la Ligne 1 (5 stations de Albert 1^{er} à Gares), et les bus boulevard du Jeu de Paume et Observatoire, et sera complété par la Ligne 3. La Ligne 2 permettra la desserte de nouvelles populations dans un secteur d'habitat dense.
- Le passage de la Ligne 2 sur les boulevards à l'Ouest de l'Ecusson, induira effectivement une diminution de la circulation au centre-ville, mais avec un report massif sur les autres secteurs, nécessitant des opérations d'accompagnement très lourdes ; alors qu'à horizon de réalisation de la Ligne 3, le maillage du réseau de TC et la réalisation des voiries prévues au DVA permettront d'atteindre cet objectif du PDU.
- La connexion de la Ligne 2 avec la Ligne 1 est également prévue dans le projet du Maître d'Ouvrage ; elle sera plus facile à exploiter compte-tenu des troncs communs plus courts, et permet également des parcours mixtes entre les deux lignes de Tramway (et même la troisième ligne) ;
- Les difficultés foncières dans l'Ecusson sont concentrées à sa partie Nord qui est classée en GPV (Grand Projet de Ville) ; cette partie est déjà très bien desservie par la Ligne 1 avec 3 stations (Albert 1^{er}, Louis Blanc, Corum).
- La faisabilité du passage de la Ligne 3 par le boulevard Ledru Rollin et boulevard du Jeu de Paume, en passant par la rue Auguste Comte et la rue Clapiès, a été démontrée. C'est le tracé de base retenu par le Conseil d'Agglomération.
- Le passage par la rue Substantion est un résultat de la concertation dans le quartier des Beaux Arts (voir réponse C6.3). Elle permet d'ailleurs d'insérer la station Beaux Arts au cœur de la population et des secteurs denses du quartier.

CE : La CE prend note des explications données et émet les mêmes avis qu'en C2-0, C2-2 et C2-3.

➤ **C.2.5 OB** Nous vous demandons un coût comparé (construction, exploitation) entre les tracés Jeu de Paume et celui des berges du Lez .

M.O. La comparaison des coûts de construction entre les deux tracés est donnée dans l'étude d'impact :

- Pour le tracé par le maître d'ouvrage : 74 M€
- Pour le contournement Ouest de l'Ecusson : 100 M€, compte-tenu des opérations de circulation associées (voir réponse C.2.3).

En ce qui concerne l'exploitation comparée des deux variantes, l'écart correspond au coût marginal lié à la différence de longueur entre les deux itinéraires :

- 3550 m pour le tracé retenu par l'Agglo
 - 2350 m pour le contournement Ouest de l'Ecusson,
- ce qui représente un écart de 108 900 km/an, soit environ 0,36 M€ par an en coût d'exploitation (suivant la méthode retenue p.145 de l'étude d'impact).

Rappelons que cet allongement de parcours permet de desservir de nouvelles populations dans les secteurs denses des Aubes, la Pompignane, le boulevard de Strasbourg, qui augmenteront la fréquentation du réseau.

: La CE prend note des éléments communiqués par le MO, et fait remarquer que l'écart de coût d'exploitation entre les deux tracés n'est que de 0.036ME ; ce qui est encore plus marginal.

Par contre, la CE fait remarquer que si l'allongement de parcours du tracé Est permet de desservir de nouvelles populations dans les quartiers des Aubes, la Pompignane, le Boulevard de Strasbourg ; le tracé Ouest permet lui aussi de desservir de nouvelles populations dans les quartiers des Arceaux, etc...

Par ailleurs la CE constate que le ratio (Investissements) / (Population + Emplois) est nettement plus favorable pour le tracé Ouest, quelles que soient les méthodes d'appréciation du total (Population + emplois).

			Variante III-2 Jeu de Paume	Variante III-3 bis Poséidon
Investissements			60 ME	74 ME
Zone d'influence 300 mètres	Total	Population+Emplois	31 100	26 900
		Ratios	1929	2750 (+42%)
	Sans double comptage avec la ligne 1	Population+Emplois	14 700	11 850
		Ratios	4084	6244 (+52%)
	Sans double comptage avec les lignes 1 et 3	Population+Emplois	7 900	6 800
		Ratios	7594	10882 (+43%)
Zone d'influence 600 mètres	Total	Population+ Emplois	61 300	60 800
		Ratios	978	1217 (+24%)

➤ **C.2.16. OB** "La ligne 3 du tramway passant par Henri IV, Ledru-Rollin et le Jeu de Paume est aberrante puisqu'il impliquerait la fermeture à la circulation de la rue Clapiès qui dessert le palais de justice et permet d'amener les détenus au tribunal, permet aux ambulances d'accéder à la maison de convalescence Plaisances et facilite le trafic vers l'avenue de Lodève à partir du Peyrou donc il est nécessaire de modifier le tracé de la ligne 2 de façon à inclure la desserte des boulevards Henri IV Ledru Rollin et du Jeu de Paume."

M.O. Le tracé proposé pour la Ligne 3 en tracé de base, suivant les délibérations successives de l'Agglo (dont la dernière du 27.07.2003 pour instaurer le périmètre d'études) ne passe pas par le Boulevard Henri IV, mais arrivant par l'avenue de Lodève et la place Leroy Beaulieu, emprunte successivement la rue Auguste Comte, rue Clapiès, boulevards Ledru Rollin / Jeu de Paume, rue de la République. Ce tracé résulte d'une étude qui en démontre sa faisabilité. Il doit être soumis en 2004 à une première phase de concertation préalable.

Le passage par la rue Clapiès nécessitera effectivement des restrictions à la circulation générale, mais n'est pas incompatible avec des usages locaux (notamment pour la maison de convalescence). L'accès au Palais de Justice s'effectuera par la rue de l'Ecole de Droit et la rue Emile Zola inchangées, et la rue Auguste Comte qui restera nécessairement accessible à la circulation (desserte des riverains et des garages).

CE : La CE prend acte de la réponse émise par le MO

➤ **C.2.7. OB** Techniquement la ligne 3 peut-elle passer par le Jeu de Paume? Quelles sont les rues qui sont susceptibles d'être empruntées ?

M.O. Le passage de la Ligne 3 par le Boulevard du Jeu de Paume est parfaitement faisable comme indiqué à la réponse C.2.6, par la rue Auguste Comte, rue Clapiès, boulevard Ledru Rollin.

CE : La CE a pris note de la réponse donnée et précise que cette question est hors enquête.

➤ **C.2.8 OB** Que représente le trafic de transit:

- en pourcentage?
- en nombre de véhicules?
- Aux heures de pointe?
- En moyenne journalière annuelle ?

Sur Henri IV ? Le jeu de paume? Gambetta? Clemenceau? Avenue de Toulouse? Route de Nîmes?

M.O. Cette question, trop simpliste dans sa formulation, doit être appréhendée à plusieurs niveaux :

- le « transit » recoupe plusieurs notions et fonctions imbriquées, exposées dans la réponse à la question K2.
- les usagers choisissent leur itinéraire selon leurs besoins, dans un réseau nécessairement maillé, selon un critère de temps de parcours, lui-même dépendant de l'heure, d'incidents sur le réseau (travaux...)
- la situation n'est pas statique, du fait de l'évolution démographique, des modes de vie et des activités, du fait de l'évolution continue des infrastructures et du réseau de transport en commun

- s'agissant de « grand transit », le trafic est négligeable compte tenu des temps de parcours et des dispositions prises pour complexifier ces itinéraires sans pénaliser trop les autres fonctions. Il faut remarquer toutefois une tendance à la hausse de ce type de trafic en centre ville, au vu de l'engorgement ou de la médiocrité actuelle des itinéraires de contournement

S'agissant des transits inter-quartiers, il est prévu (cf. réponses aux questions B12 et K2) qu'à l'avancement des projets de rocade et des réalisations de lignes de tramway / réseaux bus, une part significative de ce transit pourra être reportée sur les transports en commun, et une part très importante reportée sur les itinéraires adaptés (4^{ème} ceinture, rocades...)

CE : La CE tient à faire remarquer que si la question est peut-être trop simpliste dans sa formulation, le MO n'y a pas répondu, que ce soit en terme de nombres ou de pourcentages.

La CE note toutefois que le MO constate "une tendance à la hausse de ce type de trafic au centre ville, au vu de l'engorgement ou de la médiocrité actuelle des itinéraires de contournement."

La CE en déduit à nouveau qu'il est nécessaire d'améliorer ces itinéraires de contournement, indépendamment des travaux de ligne 2 du tramway

➤ **C.2.9. OB** Pour quelles raisons la ligne 1 n'est pas passée par le Jeu de Paume alors que c'était le tracé initialement prévu?

M.O. Lors des études préliminaires de la ligne 1, servant de base à la concertation préalable, les variantes de tracé proposées par les bureaux d'études privilégiaient effectivement le tracé Jeu de Paume, pour des raisons de tracé plus court, malgré les difficultés techniques qu'il comprend.

Ce tracé a rapidement été écarté au profit du tracé Corum et Comédie, pour les raisons suivantes :

il ne recueillait pas du tout l'approbation des commerçants et de leurs instances (CCI)

- il ne desservait pas directement deux lieux majeurs du Centre Historique (Corum et Comédie)

- il ne permettait pas de faire fonctionner le réseau de bus restructuré (itinéraires d'accès à la Gare, ou espaces disponibles pour des pôles de rabattement).

- après études des conséquences sur la circulation, ce tracé devait être nécessairement précédé d'une très lourde restructuration du plan de circulation à l'échelle de la Ville, dont l'essentiel se retrouve dans celui décrit ici, associé à la variante Peyrou de la ligne 2, avec peu de visibilité sur l'avenir (DVA à peine esquissé, PDU non abouti, POS Est et ses infrastructures contestées)

- enfin, ce tracé faisait double emploi avec le « couloir ligne 3 » entre Peyrou / Figuerolles et la Gare.

CE: La CE prend note de cette réponse qui est hors enquête, car elle concerne la ligne 1

➤ **C.2.10 OB** « L'expérience de la ligne 1 montre que les liaisons se sont singulièrement dégradées sur beaucoup de lignes (de bus) lors de sa mise en service »

MO: La mise en service de la première ligne de tramway s'est accompagnée d'une restructuration du réseau bus associé (l'ensemble des lignes du réseau urbain, suburbain, et du réseau Départemental).

Le principe général de la restructuration, dans une logique d'amélioration de la productivité de l'ensemble du réseau et de garantie d'un service de qualité au meilleur coût pour la collectivité, a été de favoriser les rabattements des lignes de bus sur le tramway pour éviter les doubles emplois et pour contribuer à l'allègement de la circulation motorisée en centre ville.

Contrairement à ce qui est annoncé, le réseau bus ne s'est pas dégradé et les lignes ont bénéficié d'une amélioration sensible de l'offre.

La restructuration sur le principe évoqué a permis:

- une augmentation des fréquences, les gains kilométriques étant réinjectés dans l'offre en termes de fréquence. Concrètement, toutes les communes de l'Agglomération ont vu les fréquences bus en augmentation sensible. Ainsi la production kilométrique sur le réseau suburbain a augmenté de 28% et le nombre de courses de 40%.

- de gagner du temps sur la plupart des destinations: gain de temps dû à la vitesse du tramway. Le rabattement permet de gagner du temps en évitant au bus de pénétrer dans les zones où sa vitesse est la plus faible (à mesure que l'on se rapproche du centre ville) et où bien souvent il peut prendre 5 à 10mn de retard en fonction des aléas de la circulation. Un rabattement sur le tramway suffisamment en amont du centre ville permet ainsi d'éviter les pertes de temps dus aux embouteillages. Le site propre garantit rapidité mais aussi régularité et ponctualité du service.

- d'avoir une meilleure desserte du centre ville de Montpellier. Avant cette restructuration, la plupart des voyageurs descendait à la Gare. Cependant leur véritable destination "centre ville" nécessitait des temps de marche plus ou moins importants (accès au polygone, au centre historique, au lycée Joffre...), voire des correspondances bus/bus. Le rabattement sur le tramway permet de mieux irriguer le centre ville (Léon Blum, Antigone, Hôtel de Ville, Gare, Comédie, Corum) et d'assurer une desserte plus en

proximité avec les destinations finales. Cela se traduit par plus de confort et du gain de temps.

Trois ans après la mise en service du Tramway, la fréquentation des bus a augmenté de plus de 20 %, ce qui démontre la pertinence des orientations prises.

*CE : La CE prend acte des éléments d'information communiqués par le MO
Cette question est hors enquête.*

Rives du Lez

➤ **C3.1 OB** "Peut-on assurer que la coexistence des lignes 1et 2 est techniquement impossible sur le tronçon Corum - Louis Blanc alors qu'elle est envisagée sur le tronçon Place de l'Europe - Rives du Lez ?"

M.O. D'une manière générale, la coexistence de deux lignes n'est possible que si elles ne se perturbent pas mutuellement sur leur tracé commun. Ceci arrive en particulier au niveau des stations, surtout si elles sont fréquentées.

Les temps d'arrêts pour les montées-descentes sont plus longs et plus aléatoires qu'ailleurs.

Vis à vis des usagers du Transport, une rame ne peut rester en attente de déchargement dans l'attente de la libération du quai par la rame précédente.

Aussi, est-il nécessaire dans ce cas, de doubler la longueur des quais pour accueillir deux rames en même temps, à condition que les emprises permettant de le faire existent.

Or ce n'est pas le cas aux stations Corum et Louis Blanc, avec la présence des rues adjacentes ou de courbes, encadrant les stations existantes.

Sur le tronc commun retenu (place de l'Europe/Rives du Lez), il n'y a qu'une seule station (Place de l'Europe), peu chargée. Nous doublons le quai devant la piscine. Sur l'autre voie, il nous est aisé de réguler correctement ce tronc commun depuis les stations contiguës Rives du Lez, toutes deux positionnées juste avant le tronc commun.

CE : La CE estime que la réponse communiquée par le MO n'est pas satisfaisante. En effet, selon l'Etude d'Impact (page 133), aux stations Corum et Gare, " les quais peuvent être distincts ou confondus pour toutes les variantes." A la station Place de l'Europe, l'incidence du doublement de la station d'arrêt des 2 lignes, nécessite la modification de la structure de la façade du bâtiment de la piscine .

- **C3.2 OB** "La boucle du Lez n'est pas un tracé utile pour les raisons suivantes :
- Desserte de zones peu attractives pour les usagers qui viennent des extrémités de la ligne
 - Maintien d'une circulation automobile excessive au cœur de ville, sur l'axe Peyrou - Jeu de Paume
 - Forte redondance avec la première ligne dans le quartier d'Antigone
 - Coût élevé, qui pénalise financièrement l'ensemble du projet
 - Tracé sinueux et lent, partiellement situé en zone inondable, nécessitant de modifier les berges du Lez et de détruire des équipements cyclables remarquables (piste des deux moulins)
 - Mauvaise connexion avec la première ligne, et faible possibilité d'évolution ultérieure du fonctionnement en réseau du tramway

M.O. La justification du choix du Maître d'Ouvrage du tracé par le boulevard de Strasbourg, les Rives du Lez, les Aubes, au lieu du contournement Ouest de l'Ecusson, est développée plus complètement à la réponse 2.0.

Ainsi :

- La population desservie par le tracé Est est plus importante ; l'accès à la zone attractive de l'Ecusson pour les utilisateurs de la Ligne 2 reste très intéressant grâce aux trois points de correspondance aménagés avec la Ligne 1.

- La suppression de la circulation automobile induite par le passage du Tramway sur les boulevards de l'Ouest de l'Ecusson aura des répercussions en cascade sur l'ensemble des voiries jusqu'à la 4^{ème} ceinture, alors qu'à horizon de la Ligne 3 les objectifs du PDU seront atteints grâce à un réseau TC développé et la réalisation de voiries prévues au DVA.

- La redondance supposée avec la Ligne 1 dans le secteur d'Antigone permet au contraire de desservir des populations nouvelles dans des quartiers d'habitat dense : les Aubes, la Pompignane, le boulevard de Strasbourg.

- Le tracé sinueux ne pose pas de problème particulier : voir le tracé de la Ligne 1 tout aussi sinueux, qui n'empêche pas un succès de fréquentation extraordinaire de cette ligne, et avec une des meilleures vitesses commerciales des réseaux français.

- La piste cyclable le long du Lez sera maintenue, avec un environnement verdoyant (plate-forme Tramway engazonnée).

Au contraire de ce qui est affirmé, la connexion entre Ligne 1 et Ligne 2 est un point fort du tracé retenu par la Communauté d'Agglomération, qui en complémentarité de la Ligne 3 permet :

- une couverture spatiale maximale du Centre Ville élargi
- un maillage optimal du réseau Tramway avec de nombreux points de connexion et peu de superpositions
- des possibilités d'évolution des services mixant les itinéraires.

CE : Pour la CE, la réponse du MO n'est pas satisfaisante. (Voir les avis émis en C2-3 et C2-4)

> **C3.3 OB** « En désaccord sur la proposition de tracé de la seconde ligne de tramway par les berges du LEZ. En effet, entre le Corum et la Gare, ce tracé serait extrêmement complexe, tortueux, lent, coûteux, et traverserait des quartiers largement desservis par la première ligne (Antigone). »

M.O. Même réponse que la précédente C3.2.

CE : Idem C3-2

> **C3.4 OB** « J'habite près de la Place Faulquier, je ne vais pas me plaindre : dans un rayon de 400 mètres je vais disposer de sept stations de tramway. Croyez-vous que cela soit juste, alors que les habitants de l'ouest de la ville (qui sont soumis à la même fiscalité locale que moi) devront attendre plusieurs années pour avoir droit à une maigre ligne ? »

M.O. Cet endroit est en effet particulier, puisque proche des points de correspondances des Lignes 1 et 2, et distant de :

- 250 m de la station Rives du Lez (Ligne 1 et Ligne 2)
- 350 m de la station Place de l'Europe (Ligne 1 et Ligne 2)
- 350 m de la station Voltaire (Ligne 2)

Les autres stations de Tramway sont à une distance très supérieure à 400 m. Cette place est effectivement très bien située pour son accessibilité au réseau de tramway.

CE : La CE prend acte de l'avis du MO.

RN 113

➤ **C4.1 OB** "Avec des tronçons à une voie cela permettrait de maintenir sur la 113 deux voies de circulation automobile."

M.O. Le projet présenté à l'enquête publique maintient bien deux voies de circulation automobile sur la RN 113.

CE : La CE prend acte de la réponse du MO

➤ **C4.2 OB** "Lorsqu'on lit en page 12 du document de synthèse destiné au public que " le choix de la RN113 a recueilli un large consensus auprès des habitants et des professionnels dans ce secteur il est à douter très fortement de cette affirmation et de l'honnêteté de son auteur. Comment les professionnels de l'automobile peuvent-ils être d'accord avec un tracé qui ne dessert pratiquement pas d'habitation mais vient perturber très gravement toutes les activités liées directement au flux automobile ?"

M.O. Plusieurs réunions publiques et un voyage à Strasbourg avec des élus de la Commune de Castelnau accompagnés de représentant des commerçants de la RN 113, ont permis de conclure à une préférence du tracé par la RN 113.

La seule alternative à ce tracé serait un passage par la rue de la Galline, puis l'avenue des Perrières, rues étroites et mal adaptées au passage du Tramway ; ce tracé alternatif a été rejeté lors de la concertation préalable tant par le public que par la Ville de Castelnau.

De plus, et pour satisfaire les demandes des commerçants riverains, des aménagements ont été prévus tous les 400 m environ sur la RN 113 pour permettre aux voitures d'effectuer un demi-tour, et ainsi préserver l'accessibilité en voiture à tous les commerces. Cette disposition, qui réclame un élargissement de l'assiette de la voirie sur les fossés et accotements, a été acceptée par le maître d'ouvrage.

CE : La CE prend acte des explications données par le MO, mais demande que des mesures d'accompagnement soient prises pour les cas critiques

Pedro de Luna

➤ **C5.1 OB** "Selon le PDU l'objectif du tramway est la réduction du trafic automobile le tracé devant offrir le meilleur rapport qualité - prix pour atteindre ce but. Le tracé passant par l'avenue de Maurin et la rue Pedro de Luna ne correspond pas à ces exigences. Le tracé du tramway ne constituera pas une amélioration du réseau de transports en commun dans ce secteur."

M.O. Le tracé passant par l'avenue de Maurin et l'Avenue Pedro de Luna permet de desservir un des quartiers d'habitat collectif de Montpellier à forte densité de population (31 400 habitants). La desserte du quartier de Lemasson permettra de revitaliser ce quartier à forte concentration de logements sociaux, appuyant ainsi la politique sociale de la ville sur les quartiers les plus denses donc potentiellement plus fragiles.

Le passage de la deuxième ligne de tramway sur ce secteur, en remplacement de la ligne 5 permettra aux habitants des gains de temps sur leurs déplacements et l'assurance d'une meilleure qualité de desserte : garantie d'une meilleure régularité (pas d'embouteillage, réduction des temps d'attente à l'arrêt), fréquence de passage plus soutenue, confort de déplacement, amplitude de fonctionnement améliorée. Autant

d'éléments d'amélioration du réseau de transport qui sont bien évidemment favorables au transfert modal de la voiture vers les transports publics urbains tel que prévu dans le PDU.

CE : La CE prend acte des explications données par le MO

➤ **C5.2 OB " Pour les habitants de l'avenue de Maurin, Pedro de Luna, Mas Drevon les besoins en déplacements n'ont pas été pris en compte. La principale destination est le centre historique de Montpellier comme le fait apparaître le schéma des lignes de désir présenté lors de l'étude préliminaire. Les riverains se rendent vers la poste Rondelet, Laissac, la grande rue Jean Moulin, Le Peyrou, la partie haute de la ville et non pas à la gare. Le tramway n'est pas adapté à la desserte de proximité qui est le besoin réel du quartier. De plus le passage du tramway par la rue Pedro de Luna soulève deux graves problèmes : La mise à sens unique de la rue et les aménagements visant à lutter contre les inondations récurrentes pour le tronçon de tramway concerné.**

Un examen du dossier présenté révèle la véritable motivation du choix de la Communauté d'Agglomération pour le passage du tramway par l'avenue de Maurin : c'est le projet immobilier du quartier du nouveau St Roch qui sera bâti sur les terrains de la SERNAM ce qui n'est pas recevable en regard de l'objectif du PDU."

M.O. Le schéma des lignes de désirs auquel référence est faite montre qu'un flux important des déplacements des secteurs Croix d'Argent, Lemasson est à destination du centre ville, tant le centre historique, qu'Antigone ou le secteur Comédie-Gares. Il est impossible de conclure que « Les riverains se rendent vers la poste Rondelet, Laissac, la grande rue Jean Moulin, Le Peyrou, la partie haute de la ville et non pas à la gare ».

L'itinéraire retenu pour la deuxième ligne permettra de répondre aux besoins de déplacements des habitants des quartiers de Lemasson et de la Croix d'Argent, soit de manière directe (secteurs Rondelet, Gares – la station Comédie n'est qu'à 300 m de la station Gare, Antigone), soit en permettant une connexion avec la première ligne de tramway à la station Gares, soit avec le réseau bus ; le maillage du réseau facilite ainsi les déplacements vers toutes les destinations et en particulier à tous les grands secteurs d'activités commerciale, administrative, hospitalier, de loisirs et de culture,

Rajoutons également que le tracé retenu pour la ligne 2 permet à tous les habitants et notamment ceux des secteurs Croix d'Argent – Lemasson de se rendre directement, à la Piscine Olympique d'Antigone, à la Bibliothèque d'Agglomération « Émile Zola », à l'Hôtel de Région ou sur les rives du Lez, qui sont des destinations importantes pour les Montpelliérains.

Ce tracé permet aussi de desservir le futur quartier du nouveau Saint-Roch où sont prévus 700 à 800 logements, 10000 m² de bureaux, un grand équipement culturel. Il est là aussi cohérent avec PDU pour la desserte des secteurs urbains denses en TC.

CE : La CE prend acte des éléments communiqués par le MO, mais attire son attention sur les travaux à effectuer sur le Lantissargues, dont le cours doit être traité à l'amont et à l'aval jusqu'après le passage sous la voie ferrée

➤ **C5.3 OB « Le tracé passe trop près des copropriétés de l'avenue Pedro de Luna et en particulier des Sorbiers (à moins de 4 mètres de certains appartements). C'est inadmissible. Il faut que les rails passent du côté des commerces du Mas Drevon. Le tramway ne doit pas être fait pour créer de nouveaux parkings, mais pour inciter à prendre les transports en commun. »**

M.O. Sur un très court tronçon du boulevard Pedro de Luna (60m de longueur), ce boulevard est rétréci entre un centre commercial et la résidence des Sorbiers, rendant obligatoire l'acquisition d'une bande d'espaces verts en pied de l'immeuble de 2,50m de largeur moyenne, seule possibilité au vu de la configuration des lieux.

Se posait ensuite le choix d'implantation de la plate-forme du tramway : côté immeuble ou côté commerces, le côté de la voirie s'en déduisant à l'inverse. Après une large et longue concertation sur ce sujet avec les associations du quartier, le choix effectué (tramway côté immeuble, voirie côté commerces) a les avantages suivants :

- la voirie côté Sud (commerces) permet sans multiples traversées du tramway : les accès livraisons, les accès aux rues adjacentes Jean de Montlaur, Guy d'Autignac, et de Conques, ainsi que l'accès aux parkings du centre commercial Mas Drevon.

- la plate-forme tramway côté immeuble, pratiquée par le tramway à vitesse réduite du fait des courbes, éloigne la circulation générale de l'immeuble (aujourd'hui à 6,0m de l'immeuble, repoussée à 11,0m par le projet).

Aussi la configuration du projet à cet endroit est celle qui règle le mieux la desserte locale, les activités commerciales à maintenir, et les intérêts de la copropriété des Sorbiers.

CE La CE prend note des explications communiquées par le MO, et note que les automobiles passeront à 11 mètres et le tramway à 4 mètres de la façade de l'immeuble

Quartiers des Beaux-Arts

➤ **C6.1 OB** Quels sont les inconvénients rédhibitoires qui ont conduit l'Agglo à ne retenir aucun des deux tracés proposés par les participants lors de la réunion de janvier 2002 :

- Variante via Route de Nîmes, Avenue St Lazare jusqu'à son croisement avec l'avenue Castelnau?
- Variante via Route de Nîmes, Avenue St Lazare, rue du Jeu de Mail des Abbés et l'avenue Montasinos jusqu'à son croisement avec l'avenue de la Justice de Castelnau?
- Coût de ces variantes comparées au coût du tracé présenté à l'enquête?

M.O. Ces variantes ont été examinées par le maître d'ouvrage et leur comparaison figure bien à l'étude d'impact (chapitre 5.2.4) :

- la variante route de Nîmes, avenue de St Lazare jusqu'à l'avenue de Castelnau est la variante principale V1 de l'étude d'impact
- la variante route de Nîmes, avenue St Lazare, rue du Jeu de Mail des Abbés, avenue Montasinos est la variante secondaire IV.b.

Le choix du tracé résulte d'une volonté de desserte fine du quartier des Beaux Arts et relier le quartier de l'Aiguelongue, quartiers densément peuplés, alors qu'un passage par l'avenue de Nîmes et l'avenue Saint Lazare, présentant un tracé plus court, présente un potentiel d'emploi et de population nettement plus faible :

	Tracé de référence	Tracé Avenue de Nîmes
Longueur	2 850 m	2 120 m
Population desservie	20 500	12 200
Population desservie / km	7 180 hab/km	5 700 hab/km
Emplois desservis	9 900	4 400
Emplois desservis / km	3 460 emploi/km	2 100 emploi/m
Coût d'investissement en M€ HT	42 M€ HT	35 M€ HT

Au delà de cet avantage d'attractivité, le tracé retenu présente les avantages suivants :

- il permet l'organisation naturelle d'une connexion quai à quai avec la première ligne de tramway à la station Corum, élément indispensable en vue de la constitution d'un réseau tramway maillé,
- l'insertion sur ces rues permet de renforcer leur fonction de desserte locale et de limiter les trafics parasites de pénétration vers le centre de la ville qui perturbent la vie locale des quartiers qui bordent ces voies, tout en préservant 2 pénétrantes majeures (avenue de Nîmes et avenue de Saint Lazare) dont la fonction est plus cohérente avec leur environnement,
- son impact sur la capacité du carrefour de la place du 11 novembre reste limité et ce point clé de la ville pourrait ainsi conserver son rôle majeur et continuer à gérer une grande partie des échanges qui y ont lieu à l'heure actuelle (faisabilité vérifiée).

CE : La CE prend acte des éléments communiqués, en constatant que la réponse est incomplète, en particulier en ce qui concerne la variante IVb. De plus, la CE attire l'attention du MO sur les problèmes résultant des inondations du Chambéry et de son exutoire sur le Verdanson

➤ **C6.2 OB** « Ayant participé à des réunions d'information concernant la ligne 2, et j'ai pu être témoin de l'opposition quasi générale des habitants du quartier au passage de cette ligne par la rue de Substantion. Je suis moi-même en parfaite concordance avec les arguments avancés, dont je cite les principaux :

- Destruction des arbres qui sont la « respiration » du quartier ;
- Suppression d'une partie du Stade de l'abbé Prévost ;
- Suppression de parkings : Derrière l'immeuble « Pierre Rouge » et le long de la rue Substantion ;
- Atteinte à la convivialité de ce quartier, qui est comme un village, où cohabitent maisons et immeubles divers ;
- Courbes plus nombreuses, d'où perte de temps et nuisances phoniques ;
- Coût financier élevé.

Je ne vois pas en quoi ce parcours peut être d'utilité publique, et je pense que le tracé Ave St LAZARE – RN113 serait préférable »

M.O. Les arbres :

Dans le quartier des Beaux Arts, sur les 40 arbres dénombrés, dans l'emprise des travaux, 32 sont conservés ou remplacés. Il est cependant à noter que sur l'ensemble de la ligne, le bilan est par contre largement positif (1200 arbres supprimés pour 2 830 plantés, voir p 166 de l'Etude d'impact).

Le stade de l'Abbé Prévôt :

La concertation menée avec le propriétaire (Enclos Saint François) et la Ville de Montpellier a permis le maintien de ce stade. Par ailleurs, ce propriétaire réfléchit à l'évolution de l'ensemble de sa propriété.

Le stationnement :

- Dans la copropriété Pierre Rouge sur les 118 places de stationnement existantes (dont 8 visiteurs) le projet en restitue 114 (dont 4 visiteurs) grâce à la démolition d'un bâtiment communal et un retracement des emplacements. La servitude d'accès du MUC sera par ailleurs supprimée, dans l'intérêt de la copropriété.

- Rue de Substantion, il existe aujourd'hui 140 places de stationnement en domaine public, en stationnement payant ; le projet en restitue 24 directement le long de la ligne de tramway. Il faut remarquer que les parkings souterrains d' ACM (ex OPAC) présentent encore des disponibilités qui pourraient être mieux utilisées par les résidents, et que des capacités sur voirie existent rue Menuhin et son prolongement Substantion donc à proximité immédiate.

A noter que le tracé un temps envisagé rue Proudhon, s'il évitait des suppressions de stationnement rue Substantion, comprenait un impact foncier très important sur deux immeubles R+3 et R+4 (angle rue Proudhon / rue de la Cavalerie, et rue Proudhon / rue Belmont) et présentait un fort impact sur le stationnement rue de la Cavalerie et rue Proudhon ; dans le cadre de la concertation très poussée faite dans le quartier, l'impact de la ligne de Tramway a même été matérialisé dans ces rues et a conduit à son abandon.

La convivialité du quartier :

Le tramway n'est pas facteur de baisse de la convivialité au cœur des quartiers bien au contraire. Les espaces dédiés au transport public et notamment au tramway sont bien plus accueillants pour les piétons et la vie de quartier que les voiries où domine l'automobile.

Le tracé rue Substantion évite justement les rues commerçantes (cavalerie, Proudhon) et les places (Émile Combes, Beaux Arts) très animées.

Les courbes :

Le tracé de référence se situe idéalement par rapport à l'habitat (cf. p 114 de l'étude d'impact) et dessert un potentiel de population et d'emplois bien supérieurs à celui des autres variantes étudiées (cf. p 111 de l'étude d'impact) ; les courbes qui génèrent ce tracé ne posent pas de problème particulier pour l'inscription du Tramway.

Le problème du bruit en courbe constaté à la mise en service de la première ligne a depuis été maîtrisé ; la vitesse réduite du Tramway du fait de l'environnement urbain contribuera à l'atténuer.

Le coût :

Le coût du tracé retenu est effectivement plus élevé que celui de la variante St Lazare – RN 113 (42 M€ HT contre 35 M€ HT cf. p 136 de l'étude d'impact) mais ce choix se justifie par une bien meilleure desserte des bassins de population et d'emplois (voir la réponse C 6.1 ci dessus).

CE : La CE prend acte

➤ **C6.3 OB Traversée de la Résidence de La Pierre Rouge -2, rue Beauséjour- à Montpellier:**

«Les concertations de 2002 n'ont jamais évoqué le tracé soumis à enquête». «Les parkings de la résidence sont amputés». «Les stationnements publics disparaissent». «Le stade va disparaître aussi». «Le tracé par la Cavalerie est bien meilleur»

M.O. Concernant la concertation préalable :

Le déroulement général de la concertation préalable est exposé plus complètement à la réponse G.O. En ce qui concerne le secteur de la résidence de la Pierre Rouge, on relèvera les points suivants :

Le 12 juillet 2000, deux tracés différents ont été proposés en concertation, l'avenue St Lazare et la RN 113 d'une part, l'avenue de la Justice de Castelnau, les rues de Montasinos et de la Cavalerie d'autre part, pour arriver au Corum.

Le 27 avril 2001, à la suite de réunions de concertation tenues, notamment dans le quartier le 24 janvier 2001, un nouveau tracé alternatif est proposé en passant par la rue de Substantion au lieu de la rue de la Cavalerie.

Le 26 septembre 2001, ce tracé par la rue de la Substantion est retenu dans le cadre du tracé préférentiel puis confirmé le 18 septembre 2002 lors du Conseil d'Agglomération qui a dressé le bilan de la concertation préalable.

Le tracé retenu résulte bien de phases successives de concertation préalable réalisées dans le quartier, et a cherché à prendre en compte la grande majorité des avis exprimés. En particulier une dernière concertation a débouché sur le passage sur le stade de l'Abbé Prévôt (en domaine privé de l'Enclos Saint-François) au lieu d'un passage en domaine public.

Concernant le stationnement :

- Dans la copropriété Pierre Rouge sur les 118 places de stationnement existantes (dont 8 visiteurs) le projet peut en restituer 114 (dont 4 visiteurs) grâce à la démolition d'un bâtiment communal et un retraçage des emplacements.

- Rue de Substantion, il existe aujourd'hui 140 places de stationnement en domaine public ; le projet en restitue 24 directement le long de la ligne de tramway. Il faut remarquer que les parkings souterrains d'ACM (ex OPAC) présentent encore des disponibilités qui pourraient être mieux utilisées par les résidents, et que des capacités sur voirie existent rue Menuhin et son prolongement Substantion.

Le tracé par les rues Proudhon et Cavalerie aurait des impacts similaires sur le stationnement en domaine public.

Concernant le stade :

Le stade est bien maintenu par le projet Tramway.

CE : La CE prend acte, et demande au MO de mettre en oeuvre les mesures compensatoires demandées par la COGESIM.

> C6.4 OB « Ce tracé est issu de la défense d'intérêts particuliers d'un lobby minoritaire mais écouté au détriment de citoyens modestes, plus nombreux mais moins entendus. Ce tracé évite les rues commerçantes pour traverser les zones résidentielles du quartier....se pose inéluctablement la question de l'égalité d'écoute des différentes catégories de citoyens »

M.O. Les accusations portées relèvent de la méconnaissance des préoccupations qui guident les acteurs de ce type de projet (experts, techniciens, élus, concertation institutionnelle et concertation locale), et de la prise en compte attentive de tous les avis exprimés, largement contradictoires, pour des décisions d'intérêt général à défaut d'être consensuelles.

Si la question vise la rue de Substantion, les critères de choix du tracé, résumés dans l'étude d'impact au chap. 5.2.4 pages 111 et 115, comportaient également un impact

foncier dissuasif sur deux immeubles sur la rue Proudhon, sur le stationnement, et d'une manière plus générale sur l'accessibilité de tout le quartier.

CE : La CE prend acte des explications données

➤ **C6.5 OB** « Nous pouvons témoigner que nombre de résidents rue Substantion n'osent exprimer une simple opinion dans la mesure où le renouvellement de leur bail dépend du bon vouloir de l'OPAC. Le tracé au sortir de notre résidence frôlera les balcons situés à l'angle saillant d'un immeuble, les rendant inutilisables. »

M.O Nous ne répondons pas sur l'aspect polémique et diffamatoire de cette question. L'auteur méconnaît les conditions juridiques très précises de non-renouvellement d'un bail par ACM (ex OPAC).

Quant aux balcons qui surplombent aujourd'hui une zone circulée et stationnée, on peut affirmer que l'aménagement proposé avec trottoir, circulation apaisée, stationnement organisé, et avec une station de tramway proche, contribue fortement à humaniser cet endroit.

CE : La CE prend acte

.La Pompignane

➤ **C7.1 OB** "Les quartiers des Aubes et de la Pompignane sont largement pavillonnaires, les HLM des Aubes et de la Pompignane sont loin des stations qui portent leurs noms. ?"

M.O. Le tracé retenu, mis en relation avec un réseau de bus restructuré (La Ronde et la Ligne 9) permet, de desservir :

- les grands immeubles collectifs de la partie sud des Aubes, dont le nom de station se justifie alors pleinement ; et des grands collectifs du Parc à Ballons (immeubles jusqu'à R+10).
- une partie du quartier de la Pompignane, coupée du centre ville par le Lez, par l'intermédiaire d'une passerelle donnant accès à la station « Pompignane ». Si l'on considère les correspondances possibles avec le bus ligne 9 (Arrêt Colverts, situé en face) et la complémentarité du vélo (pistes cyclables existantes), le tramway apporte à ce quartier un vrai service supplémentaire.

Le projet apporte ainsi une réponse efficace aux difficultés de pénétrations des transports en commun dans ces quartiers hétérogènes.

CE : La CE n'a pas de remarques particulières à formuler en ce qui concerne le quartier des Aubes ; par contre elle constate que les immeubles du quartier Pompignane sont loin de la station qui porte ce nom.

➤ **C7.2 OB** "S'agissant de la station dite " Pompignane " le chiffre de 12700 personnes concernées par la station (journal municipal octobre 2000) est totalement fantaisiste selon l'INSEE le quartier de la Pompignane est habité par 2800 personnes"

M.O. Les estimations de potentiels desservis sont effectuées, pour toutes les variantes, de la même manière : les données statistiques les plus récentes et les plus fines sont traitées automatiquement par un Système d'information géographique (SIG), après définition par l'opérateur de la zone d'influence. Cette zone d'influence est dans le cas général un cercle de rayon 470 mètres correspondant à une surface totalement accessible en moins de 10 minutes à pied, par un piéton ayant une vitesse de 1m/seconde, soit 3,6

km/heure. Dans deux cas, cette zone d'influence a été définie plus finement pour tenir compte des barrières naturelles ou artificielles venant allonger les distances et donc les temps d'accès à la station. L'un de ces cas est celui des stations situées en bordure du Lez, pour lesquelles il a été tenu compte des franchissements effectivement possibles par les piétons, y compris donc la future passerelle des Courtis.

Le potentiel de la station Pompignane pris isolément est de 3900 habitants à moins de 600 mètres réels, dont 2000 personnes environ en rive gauche du Lez. Ce seuil de 600 mètres ne doit pas être considéré comme absolu, mais il permet d'établir des comparaisons dans des situations semblables. Dans certains cas, l'attractivité peut être plus forte et aller au delà de ce rayon de 600 mètres (qualité du cheminement piéton, sécurité, confort, agrément, ...), attractivité du système de transport relativement aux autres lignes de bus dans le secteur, enclavement du quartier desservi. Ainsi, dans le cas de la station de la « Pompignane », le potentiel pourrait déborder les 3900 personnes annoncées.

Cette valeur de 3900 habitants desservis la place dans la première moitié des potentiels de l'ensemble des 34 stations de la ligne 2 et nettement au-dessus de la moyenne pour la ligne 2, soit 2 300 habitants desservis par station.

Le trafic prévisionnel, qui tient compte de l'ensemble des facteurs d'attraction du secteur, est de 1 450 montées quotidiennes, ce qui place cette station au 12^{ème} rang de l'ensemble des stations par ordre décroissant de fréquentation, alors même que cette station n'est pas un pôle de correspondance.

De plus, cette station est très du réseau actuel : elle vient désenclaver un secteur aujourd'hui desservi par la ligne de bus n° 9 qui ne permet pas, par exemple, un accès direct à la Gare et plus généralement à la partie sud de l'Écusson. Ce passage des bus dans le quartier sera maintenue à l'ouverture de la ligne 2 de tramway et les habitants disposeront alors d'une double desserte leur offrant une offre diversifiée et pour l'accès direct aux grands équipements et aux secteurs attractifs de l'agglomération, avec une correspondance à l'arrêt Colverts via la passerelle.

CE : La CE prend acte que le potentiel d'habitants du quartier Pompignane concerné dans la zone des 600 mètres représente 3900 personnes.

➤ **C7.3 OB** Comment l'Agglo a comptabilisé les habitants du quartier de la Pompignane desservis par la station du même nom?

M.O. En milieu urbain disposant d'un maillage normal de voiries, la distance parcourue réellement à pied s'obtient à partir de la multiplication de la distance à vol d'oiseau par un coefficient permettant simplement de tenir compte de l'impossibilité de toujours disposer d'une desserte directe en ligne droite.

Ce coefficient, de 1,27, permet de calculer la zone d'influence réelle à partir de la zone d'influence théorique, la première se définissant comme la zone intérieure à un cercle de rayon 470 mètres. Cette distance correspond donc à une distance réelle de 600 mètres, soit 10 minutes pour un piéton marchant à une vitesse de 1m/seconde. Cette valeur représente l'aire d'attraction normale d'une station de tramway, dans des conditions moyennes ; selon le contexte, cette valeur peut évidemment être modifiée, en plus ou en moins : qualité du cheminement piéton (sécurité, confort, agrément...), attractivité du système de transport relativement aux autres lignes de bus dans le secteur, enclavement du quartier desservi.... Ainsi, ce seuil de 600 mètres ne doit pas être considéré comme absolu mais permet bien d'établir des comparaisons dans des situations semblables

Pour mieux approcher la réalité, nous avons nuancé cette méthode pour tenir compte des coupures urbaines importantes, qui viennent sensiblement augmenter la distance réelle par rapport à la distance théorique. Ces ajustements de la zone d'influence de la deuxième ligne ont été réalisés exclusivement dans les cas suivants :

- Pour le tracé de la Communauté dans la partie centrale, pour tenir compte de la barrière naturelle du Lez, tout en prenant en compte les ponts et passerelle qui viennent réduire cet effet,
- Pour la section de la place Charles de Gaulle à Sablassou pour tenir compte de la voie ferrée, avec la même remarque que précédemment.

De ce fait, tout le quartier de la Pompignane n'apparaît pas dans le potentiel desservi, alors que les habitants résidant légèrement plus loin pourront être tenté de se rabattre sur la station Pompignane qui leur permet d'accéder, outre tout le corridor de la ligne 2 et ses équipements desservis, à la ligne 1 moyennant une correspondance aux stations place de l'Europe ou Corum.

CE : La CE constate que la réponse est incomplète, et s'étonne que le MO n'ait pas indiqué comment a été mise en œuvre la méthode permettant de tenir compte des "coupures importantes."

➤ **C7.4 OB** "La boucle proposée entre le Corum et la Gare par le quartier de la Pompignane ne présente pas d'utilité particulière compte tenu de la densité de population sauf à valoriser de futures opérations immobilières."

M.O. La justification du choix du Maître d'Ouvrage du tracé par le boulevard de Strasbourg, les Rives du Lez, les Aubes, est développée à la réponse 2.0. Au contraire de ce qui est dit, il dessert des quartiers de population importante (les Aubes, le Parc à Ballon, le boulevard de Strasbourg) et relie le quartier de la Pompignane par la passerelle sur le Lez.

CE : La CE prend acte de la réponse donnée

➤ **C7.5 OB** "Les habitants de la rue des Courlis estiment que ce tracé ne correspond pas à un drainage intense de la population et propose un tracé par l'écusson, et le centre ville afin de le rendre plus attractif, plus rapide et plus rentable. Ils contestent l'utilité publique du franchissement de Lez sous forme de passerelle aboutissant au Courlis."

M.O. Les habitants du quartier de la Pompignane, et plus particulièrement ceux de la rue des Courlis vont bénéficier d'une desserte de haut niveau, grâce à la passerelle sur le Lez ; celle-ci leur permettra également d'accéder rapidement à pied aux équipements du nord-est du centre ville, notamment le lycée Jean Mermoz et le Lycée et le Collège Joffre.

Cette passerelle représente une opportunité de désenclavement du quartier pour tous ceux qui ne bénéficient pas de la disponibilité d'une voiture.

CE : La CE a noté la réponse

- **C7.6 OB** "L'association des habitants de la rue des Courlis demande :
- Une étude détaillée du franchissement du lez par la passerelle avec un descriptif précis des travaux
 - Une étude explicative sur les mesures de sécurité liées à la circulation aux abords de la passerelle ?
 - La période présumée des travaux?"

M.O. Le projet comprend, la réfection du revêtement de la rue et l'éclairage, le réaménagement du carrefour au débouché sur l'avenue de la Pompignane, la rampe permettant l'accès à la passerelle et aux propriétés bordant le Lez, et la passerelle

conduisant directement à la station de tramway, au lycée Mermoz et au centre ville (piétons et cycles).

L'étude détaillée des fondations de la passerelle et de ses abords sera réalisée en concertation avec les riverains dès que ces derniers nous auront donné l'autorisation d'accès pour les reconnaissances (topographie, géotechnique ...).

CE : La CE prend acte bien que la réponse paraisse incomplète.

➤ **C7.7 OB** Définir le potentiel de fréquentation pour les Berges du Lez – Le Corum en excluant la connexion à la ligne 1

M.O. Sans double compte avec la ligne 1, le potentiel du tracé par les Berges du Lez est de 8 350 habitants et de 3 500 emplois à moins de 300 mètres entre Gares et le Corum, extrémités exclues.

La fréquentation estimée des 6 stations de cette section est de 11 500 montées par jour, soit 21 % du trafic total estimé de la ligne. Il convient de préciser que la méthode d'évaluation du trafic permet de s'affranchir complètement de ce seuil de 300 ou 600 mètres ; en effet, l'ensemble du réseau est modélisé et les usagers optimisent leur déplacement en choisissant entre les différentes lignes du réseau de transport public (tramway ou bus) selon leur lieu origine et leur destination.

CE : La CE prend note des chiffres communiqués par le MO.

➤ **C7.8** « La population la plus importante se trouve à 750 mètres de la rue des Courlis, rue privée de 4 mètres de large qui doit servir de passage via une passerelle (soit 200mètres de plus) vers la station abusivement appelée Pompignane.....Il est à noter que suivant les documents, la TAM estime le corridor d'études à 300, 400, ou 500 mètres."

M.O. La méthodologie adoptée pour le calcul de l'attractivité du tracé est développée plu complètement à la réponse B.O.2.

Le potentiel desservi est considéré soit à 600 mètres réels, soit à 300 mètres, cette dernière valeur n'étant utilisée que dans le secteur centre pour bien distinguer les interférences des différentes lignes de tramway entre elles.

En milieu urbain disposant d'un maillage normal de voiries, la distance parcourue réellement à pied s'obtient à partir de la multiplication de la distance à vol d'oiseau par un coefficient permettant simplement de tenir compte de l'impossibilité de toujours disposer d'une desserte directe en ligne droite.

Ce coefficient, de 1,27, permet de calculer la zone d'influence réelle à partir de la zone d'influence théorique ; à une distance réelle de 600 mètres correspond donc une distance à vol d'oiseau de 470 mètres, soit 10 minutes pour un piéton marchant à une vitesse de 1m/seconde. Cette valeur représente l'aire d'attraction normale d'une station de tramway, dans des conditions moyennes ; selon le contexte, cette valeur peut évidemment être modifiée, en plus ou en moins : qualité du cheminement piéton (sécurité, confort, agrément...), attractivité du système de transport relativement aux autres lignes de bus dans le secteur, enclavement du quartier desservi....Ainsi, ce seuil de 600 mètres(ou de 300 mètres)ne doit pas être considéré comme absolu mais permet bien d'établir des comparaisons dans des situations semblables

Pour mieux approcher la réalité, nous avons nuancé cette méthode pour tenir compte des coupures urbaines importantes, qui viennent sensiblement augmenter la distance réelle par rapport à la distance théorique. Ces ajustements de la zone d'influence de la deuxième ligne ont été réalisés exclusivement dans les cas suivants : —

- Pour le tracé de la Communauté dans la partie centrale, pour tenir compte de la barrière naturelle du Lez, tout en prenant en compte les ponts et passerelle qui viennent réduire cet effet,
- Pour la section de la place Charles de Gaulle à Sablassou pour tenir compte de la voie ferrée, avec la même remarque que précédemment.

Le potentiel de la station Pompignane a été évalué selon ces règles ; le potentiel calculé, soit 3 900 habitants tient donc bien compte de l'éloignement réel des résidents. Naturellement, des personnes légèrement plus éloignées pourront être amenées à utiliser la ligne 2 : son haut niveau de service lui garantit une attractivité forte, à même de susciter des rabattements à pied depuis des distances supérieures à 600 mètres.

CE : La CE prend note des réponses données par le MO ; mais estime comme elle l'a exprimé en C7-3 qu'elle n'a pas d'éléments pour apprécier les méthodes utilisées et les éléments de réponses qui en résultent

➤ **C7.9 OB** «Le passage le long du Lez détruira un lieu de rencontre et de promenade ; si la priorité était la desserte de la Pompignane il était possible de prendre l'avenue à Castelnau jusqu'à croiser la ligne 1»

M.O. Le projet tramway préserve l'ambiance agréable qui se dégage le long du Lez en créant, en plus de la piste cyclable double sens conservée, une promenade piétonne et une plate-forme tramway engazonnée.

La desserte des quartiers de la Pompignane est un objectif du maître d'ouvrage, mais qu'il est possible de combiner avec la desserte des autres quartiers denses : les Aubes, les Beaux Arts, l'Aiguelongue. La variante proposée par l'avenue de la Pompignane depuis Castelnau présente l'inconvénient majeur de ne pas desservir ces quartiers.

CE : La CE estime que quoiqu'en dise le MO, l'ambiance agréable actuelle, ne sera pas préservée avec le passage de la ligne 2 dans ce secteur. De plus, la ligne de tramway présentera des dangers supplémentaires pour les piétons et les cyclistes, et il conviendra de réaliser des sites propres pour chacun des modes de déplacement : couloir tramway et piste vélos + piétons

Le Crès.

C8.1 OB «La nécessité d'un tracé vers Jacou n'est pas démontrée tandis qu'un tracé vers Vendargues est justifié

M.O. Le tracé vers Vendargues et Castries ne fait pas partie des variantes principales ou secondaires retenues par l'agglomération (Etude d'impact p 95 et 121 à 122).

Il a cependant été examiné dans le chapitre « Comparaison du projet de l'agglomération avec la proposition du collectif tramway » pages 125, 138 à 139 de l'étude d'impact, dans laquelle ont été comparés l'attractivité des deux tracés suivant la même méthode que pour la comparaison de toutes les variantes :

	Tracé de référence (Jacou)	Tracé Collectif Tramway (Castries)
Longueur	3 940 m	7 570 m
Population desservie	9 300	8 700
Population desservie / km	2 360 hab/km	1 150 hab/km
Emplois desservis	3 400	5 000
Emplois desservis / km	860 emploi/km	660 emploi/m
Coût d'investissement en M€ HT	30 M€ HT	40 M€ HT*
		46 M€ HT**

* pour une fréquence de 25 minutes (voie unique)

** pour une fréquence de 10 minutes (comparable à celle du tracé de référence)

En réalité, l'utilisation de la voie ferrée ne permet pas de pénétrer au cœur des zones peuplées, et les populations et emplois desservis sont nettement moins nombreux que pour le tracé de référence.

Cette possibilité de réaliser une extension vers Castries reste toutefois envisageable, à partir d'une exploitation « en fourche » depuis la station Sablassou.

CE : La CE confirme que le tracé vers Castries ne fait pas partie de l'enquête en cours. La CE constate toutefois que le tracé vers Castries comporte, par rapport au tracé de référence plus d'emplois desservis, et une population desservie sensiblement équivalente. Le MO prend en compte les emplois et la population par Km ; alors que sur d'autres secteurs, ce sont les emplois totaux et la population totale qui sont pris en compte. La CE a bien noté la possibilité ultérieure d'exploitation en fourche, mais qui à son avis, limite les fréquences sur chaque branche de la fourche

➤ **C8.2 OB** "L'étude d'impact est insuffisante et même frauduleuse étant donné une très mauvaise desserte du Crès, de son collège,

La variante VI a, page 120 à 122 n'est pas traitée. Lors de la concertation il était difficile de s'exprimer

L'étude d'impact ne permet pas de s'informer, de comparer correctement les variantes."

M.O. Concernant la desserte du Collège du Crès :

La station Via Domitia est reliée directement au collège du Crès via une passerelle piétonne. Avec la construction du gymnase du collège, la ville du Crès et de Département de l'Hérault inversent l'entrée du collège qui se trouvera désormais côté Sud plaçant ainsi cette entrée à 150 mètres à pied de la station, ce qui offre une très bonne desserte de cet établissement

Concernant l'insuffisance de l'étude d'impact :

Nous contestons fermement cette affirmation.

La variante VIa est comparée au tracé de référence sur les aspects : longueur, nombre de stations, itinéraires, environnement urbain, type de trafic routier, parc-relais, population desservie, emplois desservis et principaux équipements desservis en pages

120 à 122 de l'étude d'impact. Ce sont les mêmes critères que pour l'analyse comparative des variantes des autres secteurs.

CE La CE constate qu'effectivement la ville du Crès n'est desservie que par la station Via Domitia au droit du collège. Mais, y a-t-il au collège un nombre important d'élèves susceptibles d'utiliser le tram ? Le Crès serait mieux desservi par un tracé selon la variante VI a, avec la contrainte des emprises pour le passage du tramway, et au détriment de la ville de Castelnaud

➤ **C8.3 OB** « Continuité du GR Via Domitia ? En souterrain ?? »

M.O. La GR est reconstitué, au niveau de sa traversée du Boulevard Est et du tramway par la passerelle piétonne. La via Domitia sera mise en valeur par un alignement d'arbres, comme convenu avec la Direction des Affaires Culturelles.

CE : La CE prend acte de la réponse du MO

➤ **C8.4 OB** « Passerelle reliant le parking du collège à la station : Rampes pour personnes handicapées ? »

M.O. Des rampes aux normes handicapés sont effectivement aménagées de part de d'autre de la passerelle.

CE : La CE prend acte de la réponse du MO

➤ **C8.5 OB** Pour quelles raisons la variante VI a n'a pas été retenue ?

M.O. Page 120, l'étude d'impact conclut la comparaison entre le tracé de référence et la variante VI a en ces termes :

... « Les deux variantes ont sensiblement la même qualité de desserte, mais ce résultat n'est obtenu pour la variante secondaire que grâce à une longueur plus importante. Ramené au kilométrage de ligne, la variante VI devient sensiblement plus favorable. »

CE : Voir C8-2

St Jean de Védas

➤ **C9.0 OB** Problématique générale de la pertinence du terminus à Saint-Jean de Védas et parking associé

M.O. Le tracé et le positionnement du terminus à St Jean de Védas, ainsi que la localisation des deux parkings, sont basés sur deux approches s : intermodalité pour les déplacements vers Fabrègues et au-delà (secteur sud-ouest de l'agglomération) et desserte de St Jean de Védas.

1. Desserte de St Jean de Védas

Cf. étude d'impact p.99, § 5.2.1.3 « déplacements et circulation » :

Il existe un projet DDE/Etat pour dévier la RN 113 à Saint Jean de Védas ; cette voie nouvelle permettra un accès rapide à la station Saint Jean le Sec du tracé de référence et devrait être un facteur incitatif fort à une dynamique de développement du centre de la commune. Le tracé du Collectif Tramway, en omettant la desserte de ce point, laisse à l'écart un parc relais au potentiel fort puisque une capacité de 300 places y est prévue d'emblée, avec possibilité d'extension à 600 places. S'ajoutant à l'accès par la RN 112 et à la sortie de l'autoroute A9, cette déviation permettra une accessibilité aisée de ce parc relais.

En effet, le projet doit être compatible à terme avec ces projets de rabattements des RN 112 et 113 sur l'A9, à travers un parc-relais à proximité immédiate de la sortie de l'autoroute.

Cf. étude d'impact page 75 : carte du réseau viaire de l'agglomération (source Dossier de Voirie d'Agglomération DVA).

De plus, outre la nécessité immédiate d'un prolongement entre le centre bourg et le pont de Barre, l'environnement de cette dernière entrée de ville ne se prête guère à l'implantation d'un parc relais : il s'agit d'une zone inondable

Pendant la phase transitoire entre la réalisation du tramway et de la déviation de la RN 113, l'accès au parc-relais se fait par la RN 113 puis l'avenue de Librilla (RD 116 E1). Cette circulation emprunte aujourd'hui déjà la RN 113 entre le Pont de Barre et le centre de St Jean de Védas vers Montpellier ; elle est donc soustraite à la RN 113 au-delà du centre de St Jean vers le Rieucoulon.

La ville de Saint-Jean de Védas a confirmé par sa délibération du 30.09.2003, son plein accord avec l'option de desserte retenue par la Communauté d'Agglomération (extraits de la délibération du 30.09.2003) :

« La meilleure desserte de Saint-Jean de Védas :

Le tracé actuel, desservant la sortie de l'échangeur autoroutier et empruntant la RD116 jusqu'au grand carrefour à feux, procure la meilleure desserte de la ville, non seulement à court terme, mais aussi à moyen et long terme.

En effet :

D'une part, le plus grand nombre de population est desservi puisque le quartier actuellement urbanisé de Saint-Jean Le Sec (plus de 500 villas) bénéficiera du parking d'échanges de la Peyrière (et en bénéficiera encore mieux lors de la prolongation de la 2^{ème} ligne par l'utilisation de la voie ferrée).

D'autre part, l'avenue de Librilla – RD 116 – constitue un axe majeur autour duquel l'aménagement de plus de 25 hectares constitue une marque forte de l'urbanisation de la ville pour les 15 ans à venir, comme cela a été décidé lors de la révision partielle du POS dans ce secteur, et comme cela sera confirmé dans le cadre du PLU actuellement en révision.

Enfin, ce tracé prend en compte les grands projets de l'Etat (doublement de l'autoroute entraînant la requalification de l'A700 en rocade Sud, rabattement des RN 112 et RN 113 à hauteur de l'échangeur actuel), opérations qui allègeront la circulation automobile sur les Nationales et qui conduiront les automobilistes venant de l'Ouest à utiliser le parking d'échanges de la Peyrière et le Tramway.

Un positionnement correct des parkings :

Le parking du terminus actuel de l'Ortet n'est pas destiné, vu la taille envisagée, à recevoir les flux automobiles venant de l'Ouest, mais plutôt un stationnement purement local. Le parking destiné à ce flux extérieur est tout naturellement celui de la Peyrière, plus grand et très facile d'accès, situé à moins de 500 mètres du terminus.

Construire un parking au lieudit Pont de Barre, s'il se justifie parfaitement dans le cadre de l'Extension de la 2^{ème} ligne, n'a aucune justification en l'état actuel.

Au demeurant, il es faux de soutenir que, sans ce parking, la circulation automobile dans le village en serait aggravée, puisqu'elle existe déjà sur la partie de Nationale jusqu'au carrefour à feux, mais qu'elle serait au contraire diminuée par l'utilisation du parking d'échanges.

Pas de « gare routière » au Centre Ville :

Il est inexact de soutenir que la station de l'Ortet comporte une « gare routière », les cars envisagés existant déjà et ne faisant qu'une dépose, mais de plus un arrêt à la station de l'Ortet facilitera l'utilisation du Tramway. »

2. Fabrègues et au-delà.

Le terminus se situe à proximité immédiate du bourg, à l'emplacement du futur cœur de ville, selon la concertation menée avec la Ville de St Jean de Védas et ses projets en cours de finalisation.

Le parking de proximité de 50 places, extensible à 100 places (notice explicative p.53 § 3.9) est destinée à la clientèle locale védasienne uniquement. En effet, l'étalement de la commune ne permet pas l'accès à la station uniquement à pied ou en vélo.

Ce terminus est compatible avec un prolongement, le long de la RN 113, vers Fabrègues et Courmonsec, le moment venu (prescriptions du SCOT en cours d'élaboration, déclassement de la RN 113, financement).

En revanche, ce prolongement et surtout l'étroitesse du centre bourg ne permettent pas la desserte directe par le tramway du nord de la commune (le Terral)

CE La CE a bien pris acte des explications et de la position du Maire et du Conseil Municipal de St Jean de Védas.

➤ **C9.1 OB** "Sur St Jean de Védas il semblerait que le tracé entre la zone commerciale et le village gagnerait à se situer plus à l'Est afin de mieux desservir la future zone urbanisée."

M.O. Voir la réponse générale C.9.0 sur la desserte du pôle d'échanges St Jean le Sec.

En réalité, la zone à urbaniser se décompose en deux zones avec un phasage :

- une ZAC en cours d'élaboration de 25 hectares, de part et d'autre de l'avenue de Librilla qui en constituera un des axes majeurs. Les principaux équipements publics seront situés le long de cette avenue : gendarmerie, piscine Amphitrite (station réalisée ultérieurement, cf. réponse à la question AE1), et zone ludique de la carrière de la Peyrière (station St Jean le Sec)

- puis 60 hectares entre la ZAC de Roque Fraïsse et le chemin des Coteaux plus à l'est : zone soumise à réflexion pour une urbanisation future.

Les deux arguments (urbanisation et pôle d'échanges) convergent pour le tracé retenu par la voie ferrée jusqu'à la Peyrière puis l'avenue de Librilla, le tramway se situant ainsi au centre de la zone en développement.

CE : La CE a bien noté les explications qui reprennent en partie C9-0

➤ **C9.2 OB** "Le terminus proposé au bout de l'avenue Librilla conduira à générer un appel de circulation et donc la traversée du village par les automobilistes venant de Laverune,"

Pignan, Fabregues pour accéder au parking d'autant plus si le tronçon autoroutier est payant. Il serait donc préférable de créer une véritable desserte de St Jean de Védas par d'autres stations le long de la RN 113 avec une station provisoire, en attente des dessertes d'autres villages, situées au pont de Barre."

M.O. Voir la réponse générale C.9.0 sur le terminus et les pôles d'échanges St Jean le Sec ou Pont de Barre.

Le terminus proposé ne provoquera pas ou très peu d'augmentation de la circulation sur la RN 113 dans St Jean de Védas. En effet, pour les clients du tramway en provenance de Fabrègues, l'itinéraire naturel est déjà la RN 113.

Pour les clients de Lavérune et de Pignan, l'itinéraire naturel est aujourd'hui la RD 5 (Montpellier – Lavérune – Pignan – Courmonsec).

Du fait des temps de parcours, l'accès au pôle d'échanges St Jean le Sec, en traversant le bourg de St Jean de Védas voire en le contournant (future déviation) restera moins intéressant que l'accès au pôle d'échanges Sabines, par la RD5 et la RD 132.

D'autre part, il n'est pas confirmé que le tronçon de l'autoroute sur lequel sera raccordé la déviation de la RN 113 sera payant : il ne s'agit que d'une hypothèse, qui n'a pas été validée par les collectivités territoriales et doit en tout cas faire l'objet de négociations.

CE : La CE prend acte des explications données

Terminus St Jean ou Jacou

C.10.0 M.O Généralités sur la pertinence du Terminus à Jacou

En complément des réponses aux diverses questions concernant le tracé de ligne jusqu'à Jacou, il faut resituer les raisons de la décision de l'Agglomération dans le contexte géographique et démographique actuel de Jacou, et dans les réflexions engagées pour l'avenir :

- Si le « tronc principal » de la ligne 2 est constitué par Sabines (et son pôle d'échanges) –Montpellier – Sablassou (et son pôle d'échanges), les prolongements (à voie unique et fréquence allégée) traduisent la volonté de l'Agglomération conformément au PDU, de desservir le maximum de communes et d'équipements, à coût raisonnable, dès la mise en service de la ligne 2, pour diminuer la circulation automobile et offrir un service de qualité.

- Le prolongement vers « collège du Crès » et « lycée Pompidou » s'est imposé naturellement pour la desserte de ces deux établissements, pour la desserte des quartiers de Castelnau et du Crès qui bordent le tracé.

- Ce prolongement permet surtout de capter la circulation automobile du RD65 dans « le pôle d'échanges Pompidou », très facilement accessible depuis Castries, Vendargues, Teyran, ou Clapiers ; dimensionné à 400 places, il est à même de drainer les flux automobiles du quart Nord-Est de l'agglomération, en complément du parc relais Sablassou.

- La situation géographique de Jacou fait que ses liaisons avec le Nord de Montpellier (secteurs hôpitaux-facultés) sont bien assurés (RD112 et RD65, bus n°19 prolongé), mais que la liaison avec le centre ville de Montpellier transite par Castelnau (en bus ou VL), avec des trajets d'accès au tramway par les parcs d'échanges « lycée Pompidou » ou Sablassou très dissuasifs. Le prolongement de lycée Pompidou à Jacou,

sans aucune difficulté foncière, s'est donc imposé, avec une vocation structurante pour l'urbanisation à venir de la Plaine de Castelnau traversée.

- Pour la localisation précise du terminus de Jacou, les réflexions menées avec la commune ont conduit à retenir une proximité du centre de village, sans y pénétrer (insertion trop difficile pour la configuration et la fonction des rues), et permettant d'envisager à terme un prolongement vers la Plaine (zone commerciale Inter marché).

Cette desserte de Jacou n'est pas incompatible avec une extension ultérieure de la Ligne 2 vers Vendargues-Castries qui peut se faire en débranchement à partir de la station Sablassou, soit en réutilisant les voies ferrées du RFN, soit par un tracé nouveau. Ce prolongement relativement coûteux vu les longueurs à assurer, doit être examiné dans le cadre du SCOT en cours d'élaboration.

CE : La CE a bien noté la nécessité d'une ligne de tramway jusqu'au parking d'échange du lycée Pompidou ; par contre le prolongement jusqu'à Jacou n'aurait-il pas dû être différé, et examiné dans le cadre du SCOT en cours d'élaboration ?

➤ **C10.1 OB** "Si l'Agglo ne souhaite pas que le tram emprunte la RN 113, le terminus de l'Ortet devient un cul-de sac qui empêchera tout prolongement. De même le terminus choisi à Jacou interdit tout prolongement sans bifurcation ?"

M.O. Pour le terminus de Saint Jean de Védas :

La justification de l'emplacement de ce terminus, et du parc de proximité associé, est donnée à la réponse C.9.0.

Pour le terminus Jacou :

Ce prolongement n'est pas justifié à court et moyen terme étant donné la faible densité de population au-delà de la commune de Jacou.

Un autre prolongement ultérieur pourrait effectivement se faire par une bifurcation de la ligne tout à fait envisageable vers Castries le long de la RN 113 (p 139 de l'étude d'impact). Le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) en cours d'élaboration devra déterminer l'opportunité d'accompagner le développement de cette zone par une ligne de transport en commun lourd.

CE : La CE prend acte des éléments communiqués par le MO

➤ **C10.2 OB** "SODETEG dans son rapport remis en juin 2000 concluait positivement à la prolongation jusqu'à Courmonsec prolongation votée par le district en mai 2001 ? "

M.O. Un prolongement vers Courmonsec de la ligne 2 du tramway a été envisagé par le Conseil de Communauté d'agglomération et étudié lors des études de faisabilité.

Le projet soumis à l'enquête publique préalable à Déclaration d'Utilité Publique couvre la ligne de tramway de Jacou à Saint Jean de Védas ; le tracé présenté, et en particulier au terminus, est parfaitement compatible avec un futur prolongement à Courmonsec.

Ce prolongement n'est pas retenu dans la programmation actuelle de la Ligne 2, compte-tenu du faible potentiel de population concerné au km de ligne, et de son coût élevé (estimé à 79 M€ pour assurer une fréquence de 10 minutes).

CE : La CE prend acte de la position prise par le MO

➤ **C10.3 OB** "Concernant le terminus à Jacou la FCPE s'inquiète fortement de l'accroissement de la circulation au sein de Jacou et tout particulièrement de la sécurité des enfants. Nous pensons que l'avenue Maingin – Tous, passage des parents, des écoliers à vélos ou à pied se rendant à l'école primaire Condorcet, à l'école Maternelle T. Pautès et à la crèche Les Pitchounets deviendrait avec l'arrivée du tramway devant l'école un véritable boulevard et un danger perpétuel pour tous."

M.O. L'inquiétude des parents d'élèves et de la FCPE relève de l'insécurité ressentie ou réelle à proximité de toutes les écoles et établissement d'enseignement, où l'on observe un comportement peu responsable des parents eux-mêmes :

- accompagnement de plus en plus systématique des enfants en voiture
- vitesse excessive en approche de l'école
- stationnement anarchique au plus près de l'entrée, en doubles files, sur les passages piétons, etc...

S'agissant du terminus du tramway, on peut remarquer dans la conception du projet :

- que ce terminus est situé très à l'écart de la zone d'évolution de l'entrée du groupe scolaire
- que les circulations de véhicules accédant au parking tramway n'approchent pas l'entrée du groupe scolaire
- que ce parking, à usage des habitants de Jacou uniquement (village très étalé) est de dimensions très modestes (40 places), soit une rotation de véhicules très faible. Les communes voisines n'auront aucun intérêt à traverser le village de Jacou, très difficile et lent, pour accéder à cette station, mais rejoindront le parking d'échanges du lycée Pompidou par la RD 65, bien plus rapide, soit depuis Castries / Vendargues Teyran par le côté Est, soit depuis Clapiers par le côté Ouest.
- que les heures d'entrée / sortie du groupe scolaire (par ailleurs ouvert seulement 190 jours par an) sont très ponctuelles, et décalées par rapport aux horaires domicile – travail des usagers du tramway. Il n'y aura donc que quelques unités de véhicules accédant au tram en même temps que des piétons ou cyclistes accédant au groupe scolaire. Par contre, les véhicules des parents d'élèves seront nombreux et concentrés. Les inquiétudes de la FCPE nous paraissent très surestimées.

CE : La CE prend acte de la réponse donnée, en précisant que la sécurité des élèves aux abords de l'école incombe à la Municipalité

➤ **C10.4 OB** "Les registres d'enquête publique montrent que les personnes habitant Castries, Teyran, viendront prendre le tram à Jacou. Il est évident que les usagers préféreront venir stationner gratuitement à Jacou plutôt qu'en payant sur le parking de Pompidou. La conséquence sera un engorgement du parking prévu à Jacou (50 Places l'extension à 100 places n'étant pas indiquée sur les plans) et un stationnement sauvage dans le quartier des écoles."

M.O. Les deux parkings dont il est question, ceux des stations de « Jacou » et « Pompidou », n'ont pas le même secteur d'attractivité naturelle.

Le parking tramway de Jacou captera principalement des automobilistes résidents à Jacou et dans une moindre mesure Clapiers (secteur nord de Clapiers). En cela il s'inscrit totalement comme véritable parking de proximité ne générant pas de flux automobiles contraignants.

Les habitants de Teyran et de Castries délaisseront le parking de Jacou au bénéfice du parking de la station « Pompidou », car le temps d'accès à celle-ci en provenance de Teyran et de Castries, est plus performant.

Ils gagneront du temps en se rendant au parking tramway de la station Pompidou avec un accès plus direct par RD 65. Pour Teyran, depuis la RD 21, il est rapide de rejoindre directement la RD65 en contournant Jacou par le nord (RD67)

Il est également fort probable qu'une partie des automobilistes en provenance de Teyran, Castries, et plus généralement du secteur Nord iront au Parking tramway de la station « Sablassou » qui bénéficiera d'une attractivité plus importante du fait d'une fréquence du tramway plus soutenue (impact de l'exploitation à 2 voies au lieu d'une).

Quant au caractère gratuit du parking tramway de Jacou, il ne peut être analysé comme un élément majeur d'attractivité au détriment des parkings tramway gardés. En effet, l'expérience du parking tramway Odysseum, a surtout fait émerger le souhait de la clientèle d'avoir accès à la tarification spécifique parking tramway, très avantageuse pour les utilisateurs.

CE : La CE estime qu'effectivement la tarification « parking + ticket de tram gratuit pour tous les passagers du véhicule » incitera les usagers à utiliser les parkings payants, qui seront plus avantageux que les parkings gratuits.

➤ **C10.5 OB** "Le choix de l'emplacement du terminus à Jacou est lié à un développement ultérieur important de l'urbanisation du secteur du Mas de Caylus sur le territoire de la commune de Castelnaud le Lez. Cette implantation entraînera la disparition de la majeure partie de la pinède et augmentera l'insécurité pour les enfants des écoles. Les nuisances seront donc supportées par la commune de Jacou. On peut se demander si la demande prioritaire de transport en commun pour les habitants de Jacou concerne l'accès au centre de Montpellier. Une enquête a démontré que les 2/3 des déplacements se font vers le nord de Montpellier."

M.O. La pinède est un espace boisé classé au POS de la commune. Ce classement est le reflet d'une volonté de vouloir, au contraire préserver cet espace des attaques de l'urbanisation.

Le tramway à voie unique et sur ballast dans ce secteur se fait le plus discret possible et permet de découvrir le site.

La traversée se fait de plus par la clairière pour limiter l'impact sur les arbres (p 165 de l'étude d'impact). Elle se traduit au plan d'occupation des sols par une légère diminution de l'espace boisé classé (pages 8 et 11 du dossier d'enquête liée à la mise en compatibilité du POS – Ville de Jacou).

Concernant la sécurité des enfants des écoles, le parking associé à la station Jacou, de taille modeste (40 places), est distinct du parking des écoles. Les véhicules s'y rendant proviennent majoritairement de la rue Maingain-Tous et ne croisent donc pas le flux piétons entre le parking des écoles et les écoles elles-mêmes (voir planche n°520 du dossier « plans généraux des travaux »). La sécurité n'est donc pas remise en cause dans le secteur avec l'arrivée du tramway.

Les déplacements des habitants de Jacou (tout comme les déplacements de l'ensemble des communes de l'agglomération) sont majoritairement centripètes en direction de Montpellier centre – au sens large – et ne sont pas concentrés majoritairement sur le Nord, comme il est dit ; se reporter pour cela au schéma des lignes de désir des déplacements figurant à l'étude d'impact (p25).

La ligne 2 du tramway répondra donc bien aux besoins de déplacements des Jacoumards vers Montpellier Centre. Les déplacements vers le Nord de Montpellier seront cependant également pris en compte grâce à la restructuration du réseau bus associé.

En effet, il est prévu une ligne de bus assurant la liaison « Terminus de Jacou Ligne 2- St Eloi Ligne 1 » via Jacou et Clapiers. La connexion de cette ligne à la station St Eloi permettra ainsi une irrigation du secteur nord de Montpellier à la fois pour Jacou et Clapiers.

CE : La CE constate que seulement une petite partie de la pinède sera supprimée.

➤ **C10.6 OB** "Le terminus à Jacou s'arrête à 50 m du groupe scolaire où actuellement les enfants viennent en vélo en toute quiétude. Qu'en adviendra-t-il quand un flux incessant de voitures sillonnera le quartier? – Quelles pistes cyclables sécurisées irrigueront le quartier pour arriver jusqu'aux écoles? – Ou passeront-ils?"

M.O. La même question posée en C10-3, reçoit la même réponse : le projet a bien pris en compte la proximité du groupe scolaire, et la circulation générée par le tramway est sans rapport avec les qualificatifs employés.

D'autre part, la commune de Jacou développe une politique très active de création de pistes cyclables, en collaboration avec le Département, qui répondront à la question posée, sans rapport avec le tramway, pour l'intérieur du village.

C'est d'ailleurs la raison majeure de la position du terminus de Jacou « à la porte du village », et non pas en son centre en accord avec les élus : conserver à la commune la liberté d'organiser les circulations de piétons, vélos et véhicules en toute sécurité par des aménagements successifs, sans avoir une grande partie de l'espace, (mesuré), neutralisé par la plate-forme du tramway.

CE : La CE prend acte de la réponse

➤ **C10.7 OB** "Le terminus de la ligne jouxtant un groupe scolaire peut faciliter l'intrusion d'éléments extérieurs au village voire de bandes aux intentions mal définies à l'effût d'une population enfantine très vulnérable."

M.O. Cette affirmation, qui relève du phantasme sécuritaire, ne repose sur aucun fondement objectif. La délinquance en général, et celle citée en particulier, s'appuie en général sur une mobilité rapide et discrète, (c'est à dire moto, scooter ou voiture), plutôt que sur le transport public sous surveillance et payant (autres usagers, conducteurs, contrôleurs, caméras, enregistrements).

CE : La CE prend acte de la position du M.O

➤ **C10.8 OB** "Un terminus aux écoles de Jacou apparaît comme un cul de sac à l'occasion d'une future extension vers Castries Vendargues et peut-être même Lunel."

M.O. Ce prolongement n'est pas justifié à court et moyen terme étant donné la faible densité de population au-delà de la commune de Jacou.

Un autre prolongement ultérieur pourrait effectivement se faire par une bifurcation de la ligne tout à fait envisageable vers Castries le long de la RN 113 (p 139 de l'étude d'impact). Le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) en cours d'élaboration devra déterminer l'opportunité d'accompagner le développement de cette zone par une ligne de transport en commun lourd.

CE : La CE a pris acte de la réponse sur une question hors enquête (tracé vers Castries et Lunel)

➤ **C10.9 OB** A la station Pompidou ne peut-on pas séparer nettement le parking du lycée du parking de dissuasion du tram ?

M.O. . Ces parkings sont bien distincts. L'accès au parking tramway se fait d'ailleurs en amont de la zone de dépose-minute du lycée et de l'accès au parking lycée pour éviter de mélanger les flux. Les sorties sont, elles aussi, distinctes (voir planche n°485 du dossier « Plans généraux des travaux »).

CE : La CE a bien pris acte de la réponse du M.O. Toutefois la CE craint que la séparation ne soit pas suffisante compte tenu de la gratuité du parking du lycée. Elle propose que soient revus les emplacements de la station et des parkings en concertation avec l'administration du lycée.

➤ **C10.10 OB** "Il est demandé de ne pas faire de St Jean l'Ortet un terminus, et de ne pas créer en zone urbanisée de parking mais de les prévoir à l'extérieur de St Jean de Védas au niveau du pont de Barre."

M.O. La justification du positionnement du Terminus à Saint-Jean l'Ortet est donnée à la réponse générale C.9.0.

Cette position permet une desserte du centre du village de Saint-Jean couplée avec un parking de proximité pour les habitants des autres quartiers de Saint-Jean de Védas ; un parking plus important, avec une meilleure accessibilité, et avec un système intégré de parc relais transport est prévu à la station Saint-Jean le Sec.

De plus, un parking au niveau du Pont de Barre sur la Mosson se situerait en zone inondable.

CE : La CE a pris acte de la réponse à une question déjà traité en C9.0

➤ **C10.11 OB** "Le terminus à St Jean de Védas est une absurdité :

La création d'un grand parking près du cœur de la commune va défigurer celui-ci

- Ce parking va drainer une importante circulation depuis l'Ouest de la commune par l'intermédiaire de la RN 113

- Risques accrus pour les enfants allant seuls au collège (traversée des feux)

- Le terminus est trop éloigné du centre ville,

- Risques de laisser les voitures dans un parking avec les risques de vols ou de dégradations volontaires

La solution à tous ces inconvénients serait de prolonger la ligne jusqu'à l'entrée Ouest de St Jean, d'implanter un parking facile d'accès pour les usagers hors St Jean et de créer plusieurs stations le long de la 113 pour desservir une grande partie de la commune."

M.O. Voir la réponse générale 9.0 sur le terminus et les pôles d'échanges St Jean le Sec ou Pont de Barre.

Pour le point particulier sur la circulation sur la RN 113 dans Saint Jean de Védas, voir aussi la réponse à la question 9.2.

Pour le point particulier de la sécurité des traversées piétonnes aux feux, voir aussi la réponse aux questions E.8 et E.9.

Eloignement au centre ville : le terminus proposé combine :

- une cohérence avec l'urbanisation en cours d'étude par la Ville de St Jean de Védas,
- la préservation d'un prolongement ultérieur vers Coumonsec
- un respect de l'environnement dense des petites rues du centre bourg où l'insertion du tramway serait difficile

Concernant la sécurité de ce parking, il faut noter que son emplacement à proximité du centre ville, l'activité liée à la station (rames en terminus, piétons en attente ou de passage, cyclistes...) et les heures d'utilisation liées aux trajets domicile travail garantissent une sécurité normale de ce parking. Il est néanmoins prévu une surveillance par caméras. Le cas du parc relais de la Mosson sur la ligne 1 est éloquent : malgré les interrogations d'avant la mise en service et même en dehors des heures de présence du gardien, le parking est sûr.

CE : La CE prend acte de la réponse à une question dont une partie a été traitée en C9.0 et C9.2

➤ **C10.12 OB** "Nous émettons de vives réserves sur la rentabilité de la branche de Jacou. Toutes les études de déplacement en notre possession montrent que c'est sur l'axe Vendargues - Castries qu'il y a une forte charge de déplacement automobile, 7 fois plus élevée que sur la branche de Jacou. La position du terminus à Jacou, en impasse vers l'Ouest, n'est pas appropriée pour une future prolongation vers Castries. Elle n'est pas attractive pour les habitants des communes situées plus au nord. Cette prolongation traverserait par ailleurs des secteurs non urbanisés, et serait peu accessible pour les populations de Vendargues, Saint-Aunès, Baillargues, alors que le tracé direct en suivant l'ancienne voie ferrée à partir de Notre-Dame de Sablassou permet de bien desservir ces communes. Notons que ces communes ne comprennent pas de secteurs d'habitations collectives majeures, mais que ces quartiers résidentiels lotis sont cependant une source considérable de trafic automobile vers le centre de l'agglomération."

M.O. En terme de flux automobiles, bien entendu, l'axe Vendargues - Castries (RN 113 et RN 110) se caractérise par des volumes importants générés par l'ensemble du bassin Nord-Est qui ne se résument pas aux déplacements des habitants de Vendargues et de Castries. L'ensemble des populations du secteur Nord-Est sont concernées (Vendargues, Castries, Baillargues, Restinclières, St Génies-des-Mourgues, St Drézery, Beaulieu, Sommières...) d'où l'importance des flux automobiles qui ne doivent pas se substituer au potentiel défini par rapport à la population directement desservie par le tramway.

Ainsi, l'itinéraire de « Sablassou » à « Jacou » permet la desserte directe de 9300 personnes et de 3 400 emplois actuellement. De plus ces secteurs sont des secteurs à fort potentiel d'évolution : le secteur de la « Garrigue Basse », en proximité immédiate du lycée Georges Pompidou, non loin du collège du Crès représente un secteur potentiellement urbanisable. Sur la commune du Crès, une opération de 300 logements, la « ZAC de Maumarin » est en cours de réalisation, aux abords de la ligne de tramway et facilement accessible par la RD 65.

Un tracé dont l'itinéraire irait jusqu'à Castries, via la route de Nîmes, puis la Voie ferrée aurait l'avantage de partir chercher la clientèle jusqu'à Castries, ce qui représenterait un gain de temps pour les habitants les plus éloignés du centre. Par contre l'utilisation de la voie ferrée ne permet pas de pénétrer au cœur des zones peuplées. Le tracé jusqu'à Castries est moins productif : la population desservie est 1150 habitants/km, contre 2360 habitants/km pour l'itinéraire de référence et 660 emplois/km contre 860 emplois/kms pour le tracé de référence.

Les flux automobiles évoqués précédemment sont traités par l'aménagement d'un parking tramway à la station « Sablassou ». Les parkings tramways ont été dimensionnés finement sur la base des analyses des migrations alternantes des bassins versants. Ainsi, à la station « Sablassou » c'est un parking tramway de 500 places (extensible à 1000) qui est prévu et qui permettra de capter les automobilistes en provenance de l'axe Castries - Vendargues.

Enfin, soulignons qu'un tracé à terme vers Castries n'est pas incompatible avec le fonctionnement d'une branche sur Jacou.

CE : La CE a pris acte des explications données par le M.O.

➤ **C10.13 OB** " Le terminus de la deuxième ligne de tramway doit impérativement se situer dans le triangle VENDARGUES – BAILLARGUES – CASTRIES - Porte Est de MONTPELLIER.

Des terrains disponibles permettent de faire un important parc de stationnement – parc qu'il faudrait relier à l'autoroute située à 400Mètres. "

M.O. La problématique de la desserte de Vendargues, Baillargues, Castries est traitée plus bas (question V4), réponse dans laquelle nous affirmons qu'un prolongement vers ces communes est effectivement envisageable, non pas dans le cadre de la deuxième ligne de tramway, mais dans le cadre d'une ligne de tram-train utilisant la voie ferroviaire et qui n'est pas encore à l'ordre du jour.

CE : La CE estime que cette question est hors enquête

➤ **C10.14 OB** " Souhaite que très rapidement soit mise en place la seconde phase du développement de la deuxième ligne, afin que les habitants de Castries, Baillargues, St Aunès, Vendargues, puissent en profiter "

M.O. Cette question reçoit la même réponse que la question ci-dessus.

CE : Idem C10.13 la CE estime que cette question est hors enquête

➤ **C10.15 OB** " Dommage que le terminus n'ait pas été prolongé jusqu'à la plaine, en face Cap Alpha.. "

M.O. La réponse est donnée à une question identique L1-1 : la possibilité d'un prolongement est maintenue pour l'avenir, en accord avec les élus de Jacou, en fonction des évolutions de l'urbanisme ou de gros équipements.

CE : La CE estime que cette question ne concerne pas l'enquête

➤ **C10.16 OB** *Habitant à Jacou et travaillant à St Jean de Védas, ma première impression a été très favorable. Mais plus d'une heure de trajet ! ... tant pis je prendrai la voiture ?*

M.O. Le projet de Tramway ne répond pas à lui seul nécessairement à toutes les demandes de déplacement, et un trajet quotidien de Jacou à Saint-Jean de Védas (en diagonale de l'agglomération) ne correspond certainement pas à un besoin de déplacement très fort.

Toutefois, aux heures de pointe, la durée du trajet en Tramway sera probablement compétitive face à la voiture particulière, avec un temps de parcours entre les deux terminus de 56 minutes (notice explicative § 3.3 p.42).

De plus, le déplacement en tramway sera plus économique que le trajet en véhicule particulier.

CE La CE a pris acte de l'explication donnée par le MO

➤ **C10.17 OB** " Il me semble que si Jacou doit être le terminus de la ligne 2, c'est à proximité d'Inter marché qu'il faudrait en fixer le site, car il faciliterait également le transport des habitants de Clapiers, Assas, Teyran. "

M.O. Réponse identique aux questions L1-1 et C10-15

CE : Idem C10.15 la CE estime que cette question ne concerne pas l'enquête en cours.

➤ **C10.18 OB** " Par ailleurs la suppression de la ligne 22 est absolument aberrante ; Même si cette ligne est relayée par le 19. Qu'en sera-t-il de la desserte du Collège Mendès France ? "

M.O. Il ne s'agit pas d'une suppression de la ligne 22, mais d'une restructuration consistant à créer une nouvelle ligne conjuguant à la fois les itinéraires des lignes 22 sur Jacou et 19 sur Clapiers ; ainsi la desserte du collège Pierre Mendès France sera toujours assurée.

Les terminus de cette nouvelle ligne (qui n'aurait plus comme numéro le 22), seraient d'une part la station de tramway de « Jacou » et d'autre part la station « St Eloi » pour la ligne 1 permettant donc de bénéficier d'une double connexion tramway.

CE : La CE prend acte de la réponse donnée (hors enquête)

➤ **C10.19 OB** " parking d'appoint au terminus à Jacou sera-t-il payant ou gratuit ? Si parking payant et tickets de tram payants, désavantageux pour les utilisateurs. "

M.O. Le parking tramway localisé au terminus de Jacou sera un parking de proximité limité à 50 places (extensible à 100 places). Il sera gratuit.

Pour accéder au tramway, les voyageurs devront être munis d'un titre de transport TaM (soit tickets au voyage, ou abonnement). La station sera équipée d'un distributeur automatique de titres.

CE : La CE prend acte de la gratuité du parking de Jacou

➤ **C10.20 OB** "La desserte du Lycée G. Pompidou n'étant pas une priorité, les bus feraient du rabattement sur la ligne 2 du tram.

Quant à Jacou et Clapiers, à l'inverse du projet de la ligne 2 prévus en cul de sacs, ces communes seraient desservies par la future ligne 3, empruntant le cd 21 avec extension possible vers le nord "

M.O. Le lycée « Georges Pompidou » est un générateur de trafic important puisque 1500 élèves le fréquentent quotidiennement. Au delà de la desserte de cet établissement, l'itinéraire de « Sablassou » à « Jacou » (av. de l'Europe, rue Adenauer,

av. de Plankstad, zone verte) permet la desserte directe de 9 300 personnes et de 3 400 emplois actuellement .

Ces secteurs sont des secteurs à fort potentiel d'évolution : le secteur de la « Garrigue Basse », à proximité immédiate du lycée « Georges Pompidou », non loin du collège du Crès représente un secteur potentiellement urbanisable ; sur la commune du Crès, une opération de 300 logements, la « ZAC de Maumarin » est en cours de réalisation, aux abords de la ligne de tramway et facilement accessible par la RD 65.

De plus, à la station « Sablassou » un parking tramway de 500 places (extensible à 1000) est prévu et qui permettra de capter les automobilistes en provenance de l'axe Castries - Vendargues.

Le terminus à Jacou n'est pas en cul de sac. Rien n'empêche techniquement d'envisager à terme une desserte vers la zone d'activités de Cap Alpha.

Soulignons également qu'un tracé à terme vers Castries n'est pas incompatible avec le fonctionnement d'une branche sur Jacou.

La ligne 3 de tramway entre « Juvignac » et « Palavas les Flots », via « Alco » et « l'Avenue de Lodève » répond à des flux majeurs de déplacements qui ne peuvent être abandonnés au profit d'une extension vers le secteur Nord, jusqu'à Jacou et Clapiers. De plus, cette desserte via une extension de la 3^{ème} ligne de tramway ne serait pas attractive notamment en terme de temps de parcours par rapport au tracé de la ligne 2 du tramway et serait certainement plus coûteuse à cause d'un itinéraire beaucoup plus long.

CE : La CE prend acte des explications données par le MO

➤ **C10.21 OB** " Nous voyons la condamnation de la pinède que les instituteurs utilisent comme espace de découverte ou lieu de promenade "

M.O. Le tramway à voie unique et sur ballast dans ce secteur se fait le plus discret possible.

La traversée se fait de plus par la clairière pour limiter l'impact sur les arbres (p 165 de l'étude d'impact). La pinède est donc totalement préservée, et son accès n'est évidemment pas condamné.

CE : La CE prend acte de la réponse (voir C10.5)

Concertation

➤ **D0 M.O.** Généralités sur le déroulement de la concertation préalable

La totalité des éléments du dossier de concertation préalable a été mis à la disposition des Commissaires Enquêteurs.

Nous voulons dans ce qui suit montrer comment la concertation sur le tracé de la 2^{ème} ligne a été effectuée et comment le tracé a effectivement évolué en fonction de ces différentes phases de concertation.

A cette fin, nous n'utiliserons pas les différents comptes rendus de réunions publiques ou particulières qui ont été fait, nous ne reprendrons pas l'ensemble des courriers échangés ni l'ensemble des observations faites dans les registres par le public lors de cette phase de concertation et qui ont été utilisés pour réaliser les bilans intermédiaires et final. Nous nous limiterons dans cet exposé aux délibérations



successives prises en Conseil d'Agglomération de Montpellier portant sur les bilans intermédiaires de concertation. Il y a en effet :

Premièrement, une délibération qui lance la concertation en précisant plusieurs variantes du tracé, du 12 juillet 2000,

Puis quatre délibérations du Conseil d'agglomération qui précisent :

- L'évolution du tracé et des différentes variantes.
- La prise en compte de nouvelles variantes au fil des résultats de cette concertation,
- La prise en compte des observations du public.

Ces délibérations sont jointes en annexe de la présente, comme suit :

- 12 juillet 2000 « Approbation du programme de l'opération et de l'enveloppe financière prévisionnelle »
- 6 décembre 2000 « Bilan intermédiaire de la concertation préalable »
- 27 avril 2001 « Variante de tracé pour suite de la concertation »
- 26 septembre 2001 « Bilan intermédiaire de la concertation préalable – tracé préférentiel » pour l'élaboration du dossier de prise en considération
- 18 septembre 2002 « Bilan de concertation préalable ».

Sur chacune de ces cinq délibérations, nous allons voir que le tracé et les différentes variantes évoluent et nous proposons d'analyser ces évolutions non pas délibération par délibération mais tronçon par tronçon afin d'en faciliter la lecture. 1 – SUR CASTELNAU-LE-LEZ :

Le 12 juillet 2000 sont citées deux variantes : passage par la RN 113 ou par la rue de la Galline.

Le 6 décembre 2000, on note que lors des réunions de concertation les avis expriment une préférence pour le tracé par la RN 113.

Le 27 avril 2001, ce point n'est pas abordé.

Le 26 septembre 2001, il est noté que les avis expriment une large préférence pour la variante du tracé par la RN 113 sur Castelnau-le-Lez. Ce point est confirmé le 18 septembre 2002.

2 – ENTRE LE LEZ ET LE CORUM :

Le 12 juillet 2000, deux tracés différents sont proposés en concertation, l'avenue St Lazare et la RN 113 ou l'avenue de la Justice de Castelnau, les rues de Montassinot et de la Cavalerie pour arriver au Corum.

Le 6 décembre 2000, ce point du tracé n'est pas abordé .

Le 27 avril 2001, à la suite de réunions de concertation tenues, notamment dans le quartier le 24 janvier 2001, un nouveau tracé alternatif est proposé en passant par la rue de Substantion au lieu de la rue de la Cavalerie.

Le 26 septembre 2001, ce tracé par la rue de la Substantion est retenu dans le cadre du tracé préférentiel puis confirmé le 18 septembre 2002.

3 – ENTRE LE CORUM ET LA GARE :

Le 12 juillet 2000, trois tracés en variante sont proposés. Le premier passe par le boulevard du Jeu de Paume, le deuxième passe par Mermoz, Léon Blum, avenue du Pont Juvénal et la rue du Grand St Jean en empruntant le pont de Sète, le troisième réutilise la première ligne existante entre le Corum et la gare.

Le 6 décembre 2000, toujours à la suite de l'analyse des réunions de concertation, une nouvelle variante est introduite avec un tracé par la rue du Professeur Léon Valois jusqu'au Lez avec retour par la rue de Poséidon et le Boulevard de Strasbourg ; il continue le boulevard de Strasbourg non pas en passant par le Pont de Sète mais en passant par le Pont de Lattes.

Cette évolution : abandon du passage par le Pont de Sète, est notamment due à la difficulté « géométrique » détectée par nos études : la rampe d'accès au Pont de Sète serait passée au niveau de la Place de Strasbourg à la hauteur du 1^{er} étage des immeubles. Les représentants de ce quartier consultés ont préféré le passage par le Pont de Lattes.

Le 27 avril 2001, ce tracé évolue encore un peu puisqu'il est retenu de passer par le Chemin de Moularès et la rue du Comté de Melgueil.

Le 26 septembre 2001, ce dernier tracé est retenu dans le cadre du tracé préférentiel puis confirmé le 18 septembre 2002.

4 - ENTRE LA GARE ET L'AVENUE DU COLONEL PAVELET

Le 12 juillet 2000, est présenté un tracé unique qui part de la rue du Grand St Jean, rejoint le Boulevard Clemenceau jusqu'au Mas Drevon et ensuite l'avenue Villeneuve d'Angoulême et l'avenue du Colonel Pavelet.

Le 12 décembre 2000, toujours à la suite de la concertation, et à une demande très forte du quartier Mas Drevon, un nouvel itinéraire est prévu en cohérence avec la modification par la rue du Pont de Lattes et qui prévoit un tracé par l'avenue de Maurin et le Boulevard Pedro de Luna avant de rejoindre l'avenue Villeneuve d'Angoulême.

Le 27 avril 2001, ce point n'est pas abordé.

Le 26 septembre 2001, ce tracé est retenu dans le cadre du tracé préférentiel puis confirmé le 18 septembre 2002.

5 - ENTRE AVENUE DU COLONEL PAVELET ET ST JEAN DE VEDAS

Le 12 juillet 2000, le tracé dans cette zone utilisait la voie ferrée jusqu'à l'avenue de Librilla.

Le 6 décembre 2000, principalement pour des raisons de procédures d'utilisation de la voie ferrée existante, deux tracés alternatifs sont proposés vers St Jean de Védas, de part et d'autre de la voie ferrée.

Le 26 septembre 2001, ces difficultés de procédures d'utilisation de la voie ferrée ont favorablement évolué et le tracé utilisant cette voie ferrée jusqu'à l'avenue de Librilla est à nouveau proposé puis retenu dans le cadre du tracé préférentiel ; il sera ensuite confirmé par la délibération du 18 septembre 2002.

CONCLUSIONS

Nous avons voulu à travers ce point, fait au niveau des cinq délibérations prises en Conseil d'Agglomération de Montpellier, montrer que le tracé a largement évolué depuis le premier tracé présenté et que le tracé préférentiel finalement retenu par le Conseil d'Agglomération de Montpellier, est dans certains points très sensiblement différent du tracé et même des variantes initialement proposées le 12 juillet 2000.

Chacune de ces modifications a été motivée dans les délibérations prises en Conseil d'Agglomération de Montpellier, auxquelles il convient de se reporter.

Ainsi, il apparaît que la phase de concertation a très clairement été déterminante pour le choix de tracé en lien avec les études techniques, et qu'à toutes les étapes, la Communauté d'Agglomération a été amenée à se prononcer.

CE : Pour la CE l'examen des délibérations prises en Conseil d'Agglomération permet de constater que le tracé a certes évolué entre le début et la fin de la phase de concertation ; mais cela ne permet pas d'apprécier comment la concertation s'est déroulée ni comment elle a été vécue et perçue par les usagers qui ont participé aux réunions. Par ailleurs, la CE estime qu'il aurait été souhaitable que la concertation ait porté dès le départ (avant la première ligne) sur les trois tracés en même temps, car les trois lignes ont d'importantes interférences entre elles.

➤ **D1 OB** "La concertation a été sans effet au profit d'idées et de projets personnels de certains élus."

M.O. Il est faux de prétendre que la concertation a été sans effet, se reporter à la réponse D.O ci-dessus qui le démontre.

En ce qui concerne l'accusation de projets personnels de certains élus, ceci est une accusation grave, et sans aucun fondement.

CE : La CE n'a pas d'avis sur cette réponse. Toutefois, l'évolution du tracé n'est probablement pas seulement la conséquence de la concertation ?

➤ **D2 OB** "Absence de bonne volonté du maître d'ouvrage et impossibilité d'obtenir de sa part le moindre document de travail à l'exception de la diffusion de plaquettes à caractère promotionnel."

M.O. La bonne volonté du maître d'ouvrage a été manifeste et prouvée par l'ensemble des courriers échangés avec le public, l'ensemble des réunions de travail à la demande des gens concernés. Il n'a néanmoins pas été possible de diffuser nos documents de travail à tous ceux qui nous les demandaient.

Notre communication a été basée effectivement sur des plaquettes dont le caractère de communication n'enlevait pas le caractère utile et informatif, notamment en ce qui concerne le tracé.

CE : La CE considère que dans le cadre de la démocratisation des enquêtes publiques, la concertation et l'information doivent être les plus larges possibles. La CE note et regrette « l'impossibilité » du MO de diffuser ses documents de travail à tous ceux qui le demandaient

➤ **D3 OB** "Un projet de long terme comme peut l'être la construction d'un transport en commun par tramway nécessite une large concertation. Cela n'a pas été le cas sur le territoire du quartier Beaux Arts Pierre Rouge. On ne peut pas dire que la concertation a bien eu lieu avec les habitants."

M.O. Nous avons montré dans le préambule D.O contrairement à ce qui est affirmé ici qu'en ce qui concerne le cas particulier du quartier des Beaux Arts – Pierre Rouge, nous avons non seulement concerté mais modifié le tracé pour prendre en compte les résultats de cette concertation ; c'est pourquoi le tracé est passé de la rue de la Cavalerie à la rue de Substantion. Mais tout choix exprime un compromis qui peut déplaire à certains.

CE : La CE prend acte

➤ **D4 OB** Pour Jacoutram " Les réunions de concertations se sont révélées être de simples réunions d'information sur le tracé de l'agglomération ; chaque proposition alternative étant rejetée systématiquement."

M.O. En ce qui concerne l'efficacité des réunions de concertation, nous vous ramenons au préambule D.O.

En ce qui concerne Jacou - tram nous tenons à souligner que notre projet concerne le territoire de Jacou, sur environ 20 mètres linéaires et que son impact a donné lieu à un grand nombre d'études de modification de projet et d'aller-retour avec la Mairie de Jacou ; en effet, nous avons dû adapter ce projet à un grand nombre de contraintes, portant notamment sur le fonctionnement des accès en relation avec celui de l'Ecole.

CE : Si la concertation semble s'être bien passée entre l'Agglomération et la Mairie de Jacou, la CE s'interroge sur la concertation avec les usagers de Jacou

➤ **D5 OB** "Il est dit page 25 " Après deux ans de concertation préalable, le conseil de communauté a ainsi pu constater que la deuxième ligne de tram fait l'objet d'un très large consensus " Il y a confusion entre concertation et présentation d'un projet à la population au cours de réunions publiques. Ces réunions ont consisté en monologues des représentants de la Tam. Un collectif a élaboré une réflexion importante relayée par la presse mais aucune de ses remarques n'ont été prises en compte alors que celles-ci défendaient un tracé correspondant à celui qui avait été élaboré initialement par la Tam "

M.O. Le déroulement de la concertation est décrit à la réponse D.O. ci-avant.

En particulier, si le tracé retenu par la Communauté d'Agglomération n'est pas le même que celui proposé initialement, c'est bien un résultat de cette concertation préalable.

CE : Pour la CE il n'y a pas de réponses du MO sur les modalités et les conditions de déroulement des réunions de concertation

➤ **D6 OB** Nous sommes fortement déçus et nous ne comprenons pas pourquoi certaines villes de France comme Grenoble ou Strasbourg font des efforts importants pour impliquer les citoyens dans les choix publics, publient les débats et critiques et finalement tiennent compte des remarques pour modifier les décisions, tandis qu'à Montpellier, les usagers sont pris pour des empêchements d'aménager en comité technique "

M.O. La Communauté d'Agglomération a délibéré en séance plénière (et publique) sur les différentes phases de concertation, et les rapports sont annexés aux délibérations correspondantes. La concertation menée sur Montpellier n'est pas en retrait de ce qui se fait sur les autres villes comme Grenoble ou Strasbourg.

Nous ne sommes pas persuadés par ailleurs que les Grenoblois ou les Strasbourgeois jugent aussi positivement la concertation faite dans leur ville : « ça se passe toujours mieux dans les autres villes ! ».

CE : La CE n'a pas les éléments pour apprécier le bien fondé de la question et de la réponse ;

➤ **D7 OB** En ce qui concerne la concertation l'Ass St Jean de Védas très intéressée par l'arrivée du tram a étudié la possibilité d'une meilleure desserte du village et présenté un projet aux décideurs dès mai 2000 resté sans réponse à la première réunion publique de " concertation ". A St Jean de Védas lorsque la parole a été donnée à l'assistance nous n'avons pas été autorisés à projeter le transparent décrivant le tracé alternatif. Le micro a été confisqué à certaines personnes et le temps de parole réduit;

M.O. Le déroulement de la concertation préalable est exposé à la réponse D.O. Les projets présentés par l'association de St Jean-de-Védas ont été examinés à chaque réunion publique où une présentation du tracé était faite, il était expliqué devant le public pourquoi ce tracé était retenu par rapport aux autres variantes étudiées et présentées dont celles de l'Association de St Jean-de-Védas bien évidemment.

Il est exact que la prise de parole en réunion publique n'autorisait pas à tout un chacun de venir présenter des transparents, par contre nous affirmons que le micro a été donné de manière régulière et équitable à l'ensemble des personnes qui le demandaient.

CE : La CE prend acte

➤ **D8 OB** Pour quelles raisons le comparatif tracé "agglomération - Collectif " qui figure dans l'étude d'impact n'a pas été élaboré avec la participation du Collectif?

M.O. Le maître d'ouvrage a pris connaissance des propositions de cette association comme celles des autres personnes qui se sont exprimées lors de la concertation, et en a tenu compte.

Les représentants de ce Collectif ont été reçus par le maître d'ouvrage dans un souci d'écoute des propositions formulées. Au-delà de cet effort particulier de prise en compte des différents avis émis lors des phases de concertation, la Communauté d'Agglomération a souhaité examiner de façon globale la proposition de cette association dans l'étude d'impact, par une évaluation tronçon par tronçon au regard du tracé retenu par le Maître d'Ouvrage. Par souci de transparence, la Communauté d'Agglomération a jugé préférable de présenter cet examen comparatif qui ne constitue pas à proprement parler d'une étude d'impact ou d'une comparaison de partis, dans l'étude d'impact plutôt que dans un document joint au dossier d'enquête.

Ce travail d'analyse, de comparaison des différentes options, et de choix du projet est bien de la responsabilité du Maître d'Ouvrage, la Communauté d'Agglomération.

CE : Certes le travail d'analyse est bien de la responsabilité du MO. Toutefois, la CE estime que pour plus de transparence, et pour éviter, ou du moins limiter les contestations ultérieures, il aurait été souhaitable que le Collectif soit au moins informé des principes et des modalités d'analyse et de comparaison mises en œuvre.

➤ **D9 OB** Les participants aux réunions de concertation ont-ils eu :

- un compte-rendu de la réunion ?-
- Une information sur les suites données aux questions posées ou aux propositions formulées ?
- Il y a de nombreuses remarques du même type

M.O. Des comptes-rendu ont été rédigés et diffusés à l'ensemble des techniciens et élus participant aux réunions. Les suites de ces réunions ont donné lieu à des adaptations du projet (sites latéraux, sites centraux, espaces verts...), voire à des modifications du tracé (quartier des Beaux Arts, centre-ville...). L'ensemble de ces éléments était à la disposition du public et pouvait être demandé à tout moment, et ont ensuite été rassemblés dans les bilans adoptés en Conseil d'Agglomération.

CE : La CE note que mis à par les élus et les techniciens, le public n'a pas eu connaissance des comptes rendus des réunions . Cela lui paraît fort regrettable, d'autant que le MO sait très bien utiliser les médias et les différents moyens de communication lorsqu'il souhaite présenter et faire passer des messages

➤ **D10 OB** Les Verts "considèrent que la pression médiatique entretenue par l'agglomération pendant l'enquête publique a été excessive. Tout a été fait pour convaincre les citoyens que tout était acquis, et cela dès les premiers jours de l'enquête, ce qui a découragé une grande partie des personnes qui auraient souhaité exprimer leur opposition à certaines options du tracé de référence."

M.O. La communication faite par la Communauté d'Agglomération avait pour objet d'informer le plus largement le public sur les conditions d'organisation de l'enquête, par tous les moyens disponibles : distribution du journal du Tramway, insertion dans la presse et dans le périodique Harmonie, affichage sur les abribus.

Cette invitation à venir s'exprimer ne semble d'ailleurs pas avoir dissuadé quiconque, ni opposants, ni favorables au projet, comme en témoigne la forte participation du public. Aucune « pression médiatique » ne peut être rapportée.

CE : La CE a noté la réponse, mais estime qu'une certaine pression médiatique, difficilement quantifiable, a malgré tout existé pendant la durée de l'enquête :

- *Fausse impressions et faux avis des CE donnés par les médias,*
- *Parution d'avis d'appels à la concurrence,*
- *Informations sur les avis positifs émis par le public*
- *Avis positifs non motivés (l'enquête étant considérée comme un référendum)*
- *Emploi du mot « expropriation » dans les correspondances adressées aux Riverains.*
- *.....*

➤ **D11 OB** " En juillet 2002, je me suis rendue à une réunion publique « tramway » à la mairie pour tous A. DUBOUT, où l'on a indiqué d'emblée que l'on ne parlait pas de tracé "

M.O. Lors des réunions de concertation de juillet 2002, qui correspondent à une deuxième phase de concertation, dans toutes les réunions et non pas seulement dans celle de la Maison Albert Dubout, il était précisé que l'objet principal n'était plus le tracé de la ligne. En effet, les réunions de concertation portant sur le tracé et le choix du tracé et les alternatives de tracés, quartier par quartier, ont été faites en 2001 ; elles se sont traduites par une délibération définissant un tracé préférentiel le 26 Septembre 2001.

La concertation de juillet 2002 ne portait donc plus principalement sur le tracé mais sur l'insertion du tramway dans les rues du tracé retenu. L'idée était d'écouter les riverains en direct ou les personnes empruntant les voiries concernées par les

modifications de plans de circulation et les impacts sur les riverains pour qu'ils puissent s'exprimer.

CE : La CE a bien noté la réponse ; mais il semble qu'il y ait eu un manque d'explication sur l'objet des différentes réunions, et de ce fait, une partie du public a estimé que le MO ne voulait plus concerter (Ex: Lettres ou cartons d'invitations distribués (partiellement) en juillet 2002, où il est question de « réunion de concertation relative au projet de la 2eme ligne de tramway ; et où il est indiqué en début de réunion que « on ne discute pas du tracé mais on va vous expliquer comment le tracé va passer devant votre porte »).

➤ **D12 OB** « Impossibilité d'exprimer des points de vue différents dans des salles « fabriquées » et hurlantes dès qu'une discussion du tracé officiel s'ébauchait. »

On peut d'ailleurs constater que la « concertation » n'a pas fait évoluer le tracé initial.

L'emploi d'arguments fallacieux pour désamorcer les propositions alternatives : ligne 3 par le Jeu de Paume ... »

M.O. La présence de 100 à 200 personnes à chaque réunion montre l'intérêt de la concertation mais il est difficile de contenter tout le monde et d'empêcher certains de s'exprimer de façon virulente.

Malgré tout, les différentes variantes sont présentées et le choix se fixe au fur et à mesure de la concertation.

CE : La CE n'a pas d'avis ni sur la question, ni sur la réponse formulée par le MO.

➤ **D13 OB** Pour l'association GEFTRAM « Le décompte des participants montre à l'évidence le gonflement des chiffres des personnes ayant participé à ces 14 réunions : 4500 pour la Tam, 3100 pour le GEFTRAM. »

M.O. Vingt-deux réunions publiques ont été tenues, avec en moyenne 150 à 200 personnes à chaque réunion. Seize réunions spécifiques ont également été tenues avec des comités de quartiers, toutes les chambres consulaires, avec une moyenne de 15 participants : cela fait environ 4500 personnes qui ont participé à ces réunions. GEFTRAM a-t-elle un décompte plus précis de cette participation ?

CE : La CE n'a pas d'avis sur les chiffres communiqués

➤ **D14 OB** « Il est également indiqué que 500 observations ont été recueillies sur différents registres mis à la disposition du public lors des foires expositions etc .. Nous demandons que ces registres soient remis aux commissaires enquêteurs. »

M.O. Les documents ont été transmis à la Commission d'Enquête ; ils concernent sept registres utilisés lors d'évènements particuliers.

CE Les registres ont été mis à la disposition de la CE qui les a analysés.

➤ **D15 OB** « Nous avons eu chaque fois l'opportunité de directement interpeller les décideurs, en regrettant chaque fois le manque réel de dialogue et de concertation et trop

souvent le ton méprisant de certains de nos représentants publics. Souvent les décideurs ont usé de cet argument : "il faut attendre les décisions finales qui résulteront des recommandations émises par les commissaires enquêteurs lors de l'enquête publique. »

M.O. Le déroutement général de la concertation préalable est exposé à la réponse D.O ; cette concertation a bien débouché sur des évolutions du projet quoi qu'en dise cette personne.

Et il est clair que l'aboutissement de toute cette phase d'élaboration du projet est bien l'enquête publique préalable à la DUP, et c'est au vu du rapport de la Commission d'Enquête que la Communauté d'Agglomération finalisera son projet.

CE : la CE est très réservée sur la réponse donnée par le MO qui semble vouloir faire jouer à la CE un rôle qu'elle n'a pas à tenir : choix entre plusieurs possibilités de tracé. La CE doit seulement donner des avis sur le dossier présenté à l'enquête, et qui se résume à un projet de ligne de tramway.

Aménagements piétons et cyclables

➤ **E1 OB** "Vis à vis de la loi la ligne 1 serait illégale car si les itinéraires voitures ont bien été prévus ceux des bicyclettes sont parcellaires. La création de la ligne 2 devrait entraîner la réfection de la quasi-totalité de la voirie le long du parcours."

M.O. L'affirmation d'illégalité est surprenante, et bien évidemment fausse s'agissant de la construction d'un tramway, et non pas de création d'une voirie nouvelle :

- la plate-forme d'un tramway urbain, dans les zones bâties, occupe 30% à 50% de l'espace public disponible. Hors zones piétonnes, le rétablissement d'une voirie circulaire pour tous (cyclistes mais aussi véhicules des riverains, livraisons, services de secours, services publics divers...) est une obligation évidente. Les trottoirs piétons et leurs îlots refuges en traversées étant également indispensables, il n'est pas toujours possible dans les emprises disponibles d'établir une continuité cycliste en site propre, ce qui n'empêche pas la continuité des itinéraires en mixité, soit le long du tramway, soit dans les rues voisines, dans le cadre du réseau cyclable de la responsabilité des communes.

- La voirie est refaite systématiquement le long du parcours, avec un nouveau partage de l'espace intégré au projet :

- site réservé au tramway, pour la sécurité et l'efficacité du système, objet principal du projet

- espaces piétons continus, confortables et sûrs, accessibles à toutes les catégories de population

- voirie minimum (au moins une voie), adaptée à son rôle dans le plan de desserte du quartier

- création de pistes cyclables en site urbanisé si l'espace résiduel le permet. A défaut, des itinéraires alternatifs sont aménagés, soit dans le cadre du projet tramway (voir ci-dessous), soit dans le cadre du programme cyclable engagé par les communes

- création de pistes cyclables en zone périurbaine par l'élargissement du domaine public (acquisitions foncières amiables ou expropriations), ce qui a été systématiquement le cas pour la ligne 1, et l'est également pour la ligne 2 (avenue de Librilla, avenue Pavelet, avenue Montasinos, avenue de la Justice de Castelnau, BEL, tronçon collège du Crès-Jacou).

Par ailleurs, une expertise indépendante du maître d'œuvre et du maître d'ouvrage est exercée par le CETE Méditerranée (émanation du Ministère de l'Équipement) sur les aménagements urbains (rôle d'EOQA, Expert ou Organisme Qualifié Agréé intervenant sur la vérification de la sécurité des transports publics guidés comme prévu à la loi SIST -

Sécurité des Infrastructures et Systèmes de Transport – du 3 Janvier 2002). Cet expert examine notamment les aspects découlant des réglementations en vigueur.

CE : La CE a pris acte de la réponse du MO Toutefois si la loi impose des études et la réalisation de pistes cyclables, si celles-ci s'avèrent possibles et utiles : il est regrettable que dans le dossier soumis à l'enquête et conformément aux prescriptions du PDU, les pistes cyclables ne soient pas clairement identifiées.

➤ **E2 OB** "Il est demandé que soient précisés les espaces réellement destinés à la circulation des piétons et précisés l'emplacement exact des pistes cyclables."

M.O Comme indiqué dans la réponse à la question précédente sur les aménagements en faveur des deux roues, le projet tramway contribue fortement à la politique cyclable préconisée par le PDU, et menée en continu par les communes ou le Département :

- en s'inscrivant dans leur démarche, leur plan d'ensemble et leur planification (cf. étude d'impact chap.4.4.3.1.4 page 73)
- en réservant partout où c'est possible ou en procédant aux acquisitions foncières nécessaires, des espaces dédiés aux cyclistes (cf. étude d'impact chap. 6.2.3.2 page 170 + carte page 171)

Pour des raisons de lisibilité, la différenciation piétons/pistes cyclables n'a pas été reportée sur les plans au 1/1000^{ème} du document « Plans généraux des travaux » déjà très élaboré, mais sur les coupes-type du document « Caractéristiques des ouvrages ».

Les pistes cyclables réalisées le long du tramway concernent les rue suivantes : avenue de Librilla, avenue Pavelet, avenue de Maurin, boulevard de Strasbourg, Comté de Melgueil, Consuls de Mer, berges du Lez, rue de la Pépinière, avenue de Vallois, avenue Mermoz, rue Montasinos, avenue de la Justice de Castelnaud, place Charles de Gaulle, partie de la RN113, et Aube Rouge à Jacou.

Les pistes et aménagements cyclables réalisés en dehors du corridor tramway sont regroupés en fin du document « Plans généraux des travaux » au chap.3, ils concernent :

- une « déviation » de l'avenue Villeneuve d'Angoulême par la rue de la Marquerose, jusqu'à l'avenue Pavelet ;
- « une parallèle » à la RN113 à Castelnaud par le chemin du Clos de l'Armet, entre Sablassou et la place Charles de Gaulle, avec divers maillages possibles.
- une « deuxième parallèle » au Nord de la RN 113, par les rues de la Galine et des Périères.

CE : Pour la CE avis identique à E1

➤ **E3 OB** "Le stationnement des deux roues n'est pas exigé contrairement aux stationnements automobiles ce qui n'est pas en cohérence avec le PDU qui compte sur le tramway pour réduire la circulation automobile et promouvoir la marche et la bicyclette."

M.O. La question semble concerner la mise en compatibilité des PLU, et les prescriptions réglementaires s'appliquant aux constructions nouvelles en matière de stationnement à réserver aux deux roues dans ces constructions.

Cette question relève effectivement de la mise en application des prescriptions du PDU, à prendre en compte par les communes lors de leur mise en révision des PLU (celles-ci d'ailleurs ayant approuvé ce PDU), et non pas de la mise en compatibilité du PLU nécessitée par la construction du tramway, d'objet plus limité.

Pour sa part, le projet tramway, comme indiqué aux dossiers et dans nos réponses aux questions « E », contribue fortement au développement de l'usage du vélo : aménagement des pistes, parcs sécurisés dans certaines stations, parcs à vélos systématiques en station, transport de vélo autorisé dans les rames à certaines heures, possibilités de trajets rapides et économiques vélo + tramway à partir des zones pavillonnaires ou hors rayon de 500 d'une station.

CE: La CE prend acte que le MO s'engage à réaliser des parcs de stationnement vélos

➤ **E4 OB** "Il est demandé d'autoriser le transport des bicyclettes dans le tram à toute heure."

M.O. La « limitation » de l'autorisation de transport de bicyclettes dans les rames de tramway en dehors des heures de grande affluence, relève du simple bon sens et non pas d'une application formelle stricte :

- le tramway est d'abord fait pour des piétons
- une bicyclette prend beaucoup de place dans les rames, que ce soit à l'arrêt ou en manœuvre de montée/descente, au détriment des autres usagers
- elle peut être dangereuse pour les autres usagers en cas de grande affluence
- la descente avec la bicyclette aux stations peut être quasi-impossible, voire dangereuse pour les occupants de la rame en cas d'affluence

La bicyclette, considérée à juste titre comme un mode doux, doit savoir être respectueuse du piéton dans le tramway.

CE: La CE prend acte de la position du MO en ce qui concerne le transport des vélos dans le tramway.

➤ **E5 OB** "Demande d'aménagement de parcs à bicyclettes sécurisés dans les stations des communes périphériques."

M.O. Des parcs sécurisés (fermés, avec contrôle d'accès et télé surveillés sont effectivement prévus aux stations périphériques (St Jean le Sec, Sabines, Sablassou, collège du Crès)

D'autres sont prévus en option, selon les possibilités budgétaires (St Jean Centre, Pompidou et Jacou).

A noter qu'un programme analogue est en cours sur parcs relais aménagés sur la Ligne 1.

CE: La CE prend acte de la réponse, mais regrette que les précisions communiquées dans cette réponse ne figurent pas dans le dossier soumis à l'enquête. La CE souhaite que ces aménagements soient réalisés en même temps que les travaux de la ligne 2 de tramway et non après comme pour la ligne 1.

➤ **E6 OB** Pour Vélocité "les sections situées dans la commune de Montpellier d'intégrer des pistes cyclables existantes et des projets d'aménagement il n'en est pas de même sur la commune de Castelnaud" 

M.O. Comme indiqué en réponse à la question E2, le projet tramway complète le programme cyclable des communes traversées. Sur Castelnau, où ce programme est peu développé et difficile, le projet tramway :

- crée des pistes cyclables entre Montpellier (avenue de la Justice) et la place Charles de Gaulle, avec leur distribution sur divers itinéraires
- crée des pistes cyclables sur deux itinéraires parallèles à la RN113 : rue de la Galline et des Perrières d'une part, et rue du Clos de l'Armet d'autre part
- crée des pistes cyclables le long du tramway sur la RN113 entre Ceinturons et la rue Adénauer d'une part, et entre l'Aube Rouge, le BEL, le lycée Pompidou et Jacou d'autre part.

Ainsi la totalité du couloir tramway est équipé

CE : La CE prend acte de la réponse, mais insiste pour que la réalisation de pistes cyclables soit effective sur la totalité du parcours pour assurer un continuité..

➤ **E7 OB** Il est contesté l'affirmation figurant dans l'étude d'impact selon laquelle " la réalisation de la première ligne de tramway a été l'occasion d'augmenter les espaces réservés aux piétons par l'élargissement des trottoirs."

M.O. Notre affirmation repose sur des réalités vérifiables, si l'on se souvient de l'état initial.

Quelques exemples :

- Elargissement des trottoirs et dégagement du stationnement sauvage à la Paillade (Mosson à St Paul)
- Création de trottoirs et pistes cyclables avenue de l'Europe, avenue de Gimel, route de Grabels, avenue des Moulins, rue de la Cardonille, route de Ganges (soit 5 km de trottoirs inexistantes)
- Elargissement d'espaces piétons/cycles avenue Fliche et rue Docteur Pezet (liaisons facs de Sciences et de Lettres)
- Aménagements d'espaces piétons/cycles avenue Charles Flahaut (plan de circulation associé)
- Création de trottoir + piste cyclable avenue St Charles
- Protection des trottoirs boulevards Pasteur et Louis Blanc

CE : La CE prend acte de la réponse.

➤ **E8 OB** "Bien qu'intéressant le positionnement de la station de St Jean de Védas il sera nécessaire de traiter les traversées piétonnes et cyclistes du carrefour jouxtant la station."

M.O. Ce traitement du carrefour est effectivement nécessaire pour garantir un bon accès de la station, à la fois pour les piétons et les cyclistes. Ces accès seront aménagés en sécurité dans le cadre du projet tramway, en particulier aux diverses traversées du carrefour RN 113 / avenue de Librilla. L'accès sera facilité et sécurisé depuis les différents quartiers : centre bourg ancien, l'Ortet, ou depuis la rue des Roudères et ses environs.

Ces accès permettront aussi d'accéder en toute sécurité au cheminement piéton et à la piste cyclable aménagés le long de l'avenue de Librilla, notamment vers la piscine Amphitrite et vers la Peyrière.

Ces aménagements ne sont qu'une étape ; ils seront en cohérence avec l'urbanisation prévue par la Ville de St Jean de Védas autour du terminus du tramway, et l'évolution du carrefour de la RN 113.

CE : La CE prend acte de la réponse, mais regrette que ne soit pas précisé comment le carrefour avec la RN 113 sera sécurisé pour les piétons et les cycles

➤ **E9 OB** "Au terminus de St Jean de Védas, comment se fera le passage des piétons entre la station terminus et le cœur du village ? Quel projet pour la circulation des cycles ?"

M.O. Voir la réponse à la question précédente N° E.8.

CE La CE émet le même avis que pour la réponse E8

➤ **E10 OB** « Les trottoirs partagés sont inefficaces et dangereux pour les uns et pour les autres. La Tam doit attribuer une voie à chaque mode de déplacement sans y inclure des espaces inaccessibles tels les îlots séparateurs. »

M.O. L'idée selon laquelle chaque mode de déplacement doit avoir son espace réservé est intellectuellement séduisante, mise en pratique en périurbain, mais irréalisable en milieu urbain dense où nonobstant l'espace disponible, elle génère intolérance, conflits et risques plutôt que sociabilité et respect des règles de vie en commun

Quant aux « trottoirs partagés », le projet prévoit des espaces cyclistes piétons différenciés : revêtement de couleur ou texture différente, séparateurs (quand ils sont possibles et souhaitables), signalisation, etc...

Les principes d'aménagements cyclables réalisés sur la ligne 1 (et salués par les usagers et associations de cyclistes) seront encore améliorés sur la ligne 2

CE : La CE prend acte de la réponse

➤ **E11 OB** « Il n'y a pas eu de réflexion sur la logique des parcours piétons et cyclables. Les espaces partagés piétons- cyclistes doivent rester l'exception, les vélos pouvant plus facilement s'insérer dans une circulation automobile pacifiée que dans des espaces piétons. »

M.O. Au-delà de la formulation polémique, voire insultante, de la question, nous souscrivons à ce qu'elle sous-entend, et le projet en tient compte :

- quand pistes cyclables et trottoirs sont contigus, ils doivent être clairement différenciés pour éviter les conflits d'usage (cf. question E10)
- si l'espace disponible ne permet pas d'espaces réservés aux cyclistes, ceux-ci doivent (et peuvent) emprunter la chaussée où la circulation générale doit être lente, locale et de faible volume

Ces aspects ont bien entendu fait l'objet d'attention particulièrement attentive, rue par rue et quartier par quartier tout au long des études.

CE : La CE prend acte de la réponse

➤ **E12 OB** « Les espaces cyclables ne sont pas lisibles ; le projet déstabilise le PDU basé essentiellement sur l'offre Tramway ; diminution de la part modale du vélo et du piéto

M.O. Les dossiers d'enquête publique, présentés dans leur forme légale, comportent tous les éléments de définition des aménagements en faveur des deux roues, comme expliqué en réponse à la question E2 (textes et carte de l'étude d'impact, plans de synthèse en annexe des plans de travaux, coupes en travers des rues,...).

L'interprétation du PDU qui est faite est surprenante : le développement du vélo ne concerne pas que le couloir tramway, et celui-ci incite largement à l'usage du vélo (rayon d'action des stations prolongé par des trajets vélos courts, praticables par des populations nouvelles, parc deux roues, etc...). Il en est de même avec le piéton.

CE : La CE prend acte de la réponse

➤ **E13 OB** Dans le cadre des études de la ligne 2, comment est appliqué l'article L228-2 du Code de l'environnement, en matière de pistes cyclables ?

M.O. Le projet tramway, avec les aménagements cyclables et l'ensemble des arguments exposés aux questions E1 à E12, va très au-delà des prescriptions de l'art. L228.2 du code de l'environnement, applicable aux aménagements de voirie, et qui stipule :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquage au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe ».

Le projet tramway, et son aménagement de site propre ferroviaire, a intégré totalement l'esprit de cet article, en étroite consensus avec les communes concernées.

CE : La CE a bien noté que l'article L 228-2 du code de l'environnement est bien pris en compte dans le projet de la ligne 2 du tramway ; mais regrette qu'il manque le schéma des pistes cyclables, ce qui aurait évité ce genre de polémique

➤ **E14 OB** N'est-il pas possible d'aménager les rames de tram pour transporter les vélos, même aux heures de pointe ? Si oui, quel en serait le coût ?

M.O. Il serait parfaitement possible de réserver et d'aménager une partie des rames pour le transport des vélos. Ceci existe d'ailleurs sur des trams-trains à l'étranger, desservant des sites touristiques en général éloignés des centres urbains.

Pour les rames du tramway Montpelliérain, et compte-tenu de l'encombrement des vélos, il faudrait réserver 10 à 15% de la rame à cet usage (avec une configuration de sécurité adaptée), et augmenter la fréquence, le nombre de rames et de conducteurs en conséquence. Soit un coût au vélo transporté totalement déraisonnable, au détriment du développement du réseau bus/tram.

CE La CE a bien noté les contraintes qui résulteraient d'une réponse affirmative à cette demande ; sachant que de toute manière, les dispositions prévues sont en concordance avec le PDU.

Les Stations

➤ **F1 OB** "Souhaite une station supplémentaire entre Garosud et Condamine distante de 1300 M et en raison d'importants établissements existants sur la zone du Mas de Grille d'importants hôtels- restaurants et de la proximité immédiate de la galerie marchande de Carrefour"

M.O. La station « Condamine » se situe au centre de la zone commerciale de St Jean de Védas. Elle dessert directement l'ensemble du secteur commercial de St Jean de Védas (station en proximité immédiate de Leroy-Merlin, Décathlon, Carrefour et sa galerie marchande etc...).

Le potentiel spécifique du « Mas de Grille » ne justifie pas en lui-même la réalisation d'une station supplémentaire.

CE : La CE a pris acte de la réponse, mais regrette que le potentiel spécifique du Mas de Grille ne soit pas précisé.

➤ **F2 OB** "Il serait souhaitable de remettre une station entre la Via Domitia et la station Devois espacée de 1300 m comme il était prévu à l'origine; le centre d'intérêt se situant entre ses deux stations"

M.O. Cette station intermédiaire a été envisagée et figurait sur les plans durant les phases initiales de concertation. Elle ne figure plus sur les plans présentés à l'enquête publique.

L'implantation de cette station « Aube Rouge », pour être suffisamment attractive pour la population du Crès ne pouvait se faire que sur la rue Plankstadt, soit à moins de 400 mètres de la station Devois ce qui est très proche pour une section en voie unique et à demi-fréquence pour laquelle on recherche des vitesses commerciales plus élevées.

D'autre part, si les bassins de population et d'emplois situés à proximité immédiate de l'Aube Rouge sont loin d'être négligeables (respectivement 2 100 et 200), les accès sont relativement malaisés en raison de lotissements aux réseaux viaires peu ouverts (y compris pour les piétons) nécessitant des détours pour accéder à une éventuelle station intermédiaire. Cela se traduit par des prévisions quotidiennes de montées en station extrêmement faibles (100 montées / jour, source DPC p 35).

Pour la population du Crès Sud, le parking d'échanges « Notre Dame de Sablassou » situé à environ 1 km permet de trouver une station avec une fréquence à 5 minutes en amont des voiries embouteillées.

L'abandon de cette station, initialement envisagée, a permis de réaliser des économies d'investissement, de fonctionnement et d'augmenter la vitesse commerciale en extrémité de ligne.

Toutefois, les caractéristiques géométriques pour une réalisation future (tracé en plan et profil en long adéquats) ont été préservées.

CE : La CE prend acte de la réponse, mais estime que des aménagements pourraient être réalisés pour permettre l'accès à cette station intermédiaire

➤ **F3 OB** "Est-ce que des navettes de minibus sont prévues pour rejoindre les stations du tramway ?"

M.O. De nombreuses stations accueilleront des lignes de bus en connexion.

Ces lignes de bus permettront aux habitants les plus éloignés de pouvoir accéder au tramway. C'est notamment le cas pour les communes traversées par le tramway : Castelnau-le-lez, Jacou, Le Crès, St Jean de Védas bénéficieront ainsi d'un service bus permettant de rejoindre le tramway.

Les véhicules seront des bus standards afin de répondre efficacement aux besoins de capacité.

L'intérêt d'exploiter de tels véhicules réside principalement dans leur capacité à emprunter des rues étroites dans les secteurs piétonniers seulement.

CE : La CE prend acte de la réponse

> **F4 OB** "Que penser de la proposition de tracé Avenue de Maurin- rue Cognol- rue St Cléophas- Avenue Villeneuve d'Angoulême au niveau de l'allé Maurice Bonafous avec une station à la cave coopérative en remplacement de la station Lemasson ?"

M.O. 1. Approche dans les dossiers d'enquête

Cette variante n'a pas été abordée formellement dans les dossiers d'enquête, bien qu'explorée dans les études de faisabilité et les études préliminaires.

Elle a rapidement été écartée au profit de la solution « Pedro de Luna », pour les raisons ci-dessous.

2. Analyse point par point

a) Desserte

Elle est à apprécier à travers la position des stations.

Pour le tracé retenu, le plus gros pôle de desserte de la station «Lemasson» est l'ensemble des cités HLM du même nom, au sud-ouest du boulevard Pedro de Luna. D'autres collectifs importants se développent le long de l'avenue de Maurin, intéressant cette station.

La cité HLM « Méditerranée » et les collectifs bordant l'avenue de Maurin et la rue St Cléophas sont desservis par la station «Saint Cléophas».

La station «Cave Coopérative» préconisée en variante ne desservirait directement que les collectifs situés entre le boulevard Pedro de Luna et la rue Saint Cléophas, et la future opération sur le site de la cave coopérative.

La population desservie par la station «Lemasson» serait contrainte à un parcours à pied dissuasif vers la station «Saint Cléophas».

En effet, aucune servitude de passage public n'existe vers la rue Saint Cléophas à travers les rues privées Georges Claude et environnantes.

Il est de plus envisagé que le tracé variante soit parcouru par La Ronde, qui serait rétablie dans son bouclage sud de la ville.

b) Insertion générale

Le tracé variante supprime en effet toutes les difficultés du tracé principal sur le boulevard Pedro de Luna et l'avenue de Maurin, mais en crée d'autres :

- étroitesse dissuasive des emprises sur l'avenue Villeneuve d'Angoulême entre le boulevard Pedro de Luna et la rue Saint Cléophas (notamment un verrou entre le stade Sabathé et la maison pour tous Albert Camus)
- étroitesse relative de la rue Saint Cléophas, qui entraînerait des expropriations
- courbes difficiles aux carrefours Villeneuve d'Angoulême / Saint Cléophas et Maurin / Cugnot
- impacts sur le parc Tastavin, espace boisé classé remarquable.

Les conséquences seront diverses, en termes d'environnement général (impact sur le parc et sur l'espace «enfants»), de circulation et d'acquisitions foncières.

Il est à noter que la station «Saint Cléophas», aujourd'hui située dans le seul alignement droit de la rue Cugnot proche du carrefour, devrait être déplacée pour insérer la courbe Saint Cléophas/Maurin → Cugnot.

c) Circulation

Dans le projet tel qu'il est aujourd'hui présenté, le secteur Stade Sabathé / rue du Mas de Lemasson / Avenue Villeneuve d'Angoulême est préservé du point de vue de la circulation, voire amélioré afin de garantir un accès de qualité au centre-ville :

- maintien de la circulation rue du Mas de Lemasson
- mise à double sens de l'avenue Villeneuve d'Angoulême entre la rue du Mas de Lemasson et la rue Saint Cléophas, permettant d'améliorer l'accès au quartier depuis la place Rondelet et la rue Ernest Michel, et depuis le boulevard Berthelot.

Le tracé «variante», même au prix d'acquisitions lourdes (même sur des terrains maîtrisés par la ville), ne permet pas de maintenir de double sens, et condamne le passage d'une voirie entre le gymnase R.Couderc et l'annexe de la Mairie (maison pour tous A. Camus).

De plus, le maintien du double sens actuel entre le boulevard Pedro de Luna et la rue du Mas de Lemasson, essentiel pour l'accès au quartier, ne pourrait être maintenu qu'au prix d'impacts très lourds sur le Parc Tastavin (arbres, espaces enfants...).

Enfin le tracé sur la rue Saint Cléophas serait difficile, et impliquerait aussi des acquisitions foncières, et une mise à sens unique qui bouleverserait tout le plan de circulation du quartier, avec des reports de circulation sur le boulevard Pedro de Luna.

d) Foncier

Au vu des points précédents, on constate que les acquisitions foncières nécessaires au tracé variante ne sont pas moindres.

Il s'agit en partie de parcelles maîtrisées par la Ville (parc, mairie annexe et gymnase...) mais aussi des parcelles privées sur la rue Saint Cléophas et la «boucle» de l'avenue de Maurin.

Il faudra noter un impact très lourd sur les HLM Méditerranée, à la fois côté avenue de Maurin (dans le prolongement de la rue Saint Cléophas) dans la courbe face au carrossier, en plus des acquisitions déjà nécessaires rue Cugnot.

Eviter ces impacts en passant directement de la rue Saint Cléophas vers le carrefour de la Perruque n'est pas envisageable :

- Insertion trop dangereuse du tramway dans le carrefour de la Perruque (Maurin/Cugnot/Payroliers)
- Tracé et profil en long tortueux
- Abandon de la station «Saint Cléophas » qui reste la seule pouvant desservir la cité Lemasson (cf. 2a).

e) Lantissargues

Le recalibrage de ce ruisseau busé est indépendant de la réalisation du tramway, la Ville ayant décidé cette opération.

Il demeure que le tracé «variante» doit traverser le thalweg du Lantissargues au niveau de boulevard Pedro de Luna, alors que le tracé principal le longe, et dans tous les cas des travaux préalables doivent être réalisés.

Les travaux programmés par la Ville et coordonnés avec ceux du tramway doivent éviter la majorité des inondations.

f) Coût

La longueur des deux tracés est équivalente, il n'y a pas d'écart de coût particulier à attendre entre cette variante et le tracé retenu par la Communauté d'Agglomération

CE : La CE prend acte de la réponse

➤ **F5 OB** « Peut-on envisager un déplacement de la station Les Aubes au droit de la rue des Piverts et une station supplémentaire plus au Nord vers le Moulin de Salicarte ? »

M.O. Le document DUP « Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants » présente la coupe n°22 de la rue de la Pépinière au droit de la rue des Piverts.

On peut constater que la plate-forme tramway se trouve entre un mur avec une dénivellée importante et le Verdanson. La réalisation d'une station nécessiterait en plus de la plate-forme présente, deux quais d'une largeur de 3,5 m soit 7 m au total, et la condamnation totale de la rue de la Pépinière, comportant de nombreux riverains.

Concernant la station demandée vers le Moulin de Salicarte, une station nécessite un alignement droit minimum de 50 m introuvable dans cette zone courbe.

De plus, les deux stations évoquées seraient espacées d'environ 100 m ce qui n'est pas souhaitable d'un point de vue exploitation, et non justifié en fréquentation.

CE : La CE a bien noté les contraintes opposables à la réalisation de ces stations.

Aspect Socio-économique

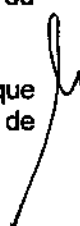
GO M.O Financement du projet par la Communauté d'Agglomération

1 – L'agglomération affirme sa volonté d'une réalisation complète de ce projet prioritaire (sur l'ensemble du tracé de la 2^{ème} ligne entre Jacou et St Jean de Védas) et ajuste son programme pluriannuel d'investissement en conséquence. De nombreux projets d'équipements -notamment sportifs et culturels- et d'infrastructures, initialement programmés dès l'exercice budgétaire 2004, seront différés ou leur programmation modifiée : Palais des sports R.Bougnol, terrains annexes au stade Yves du Manoir, Centre nautique de la Paillade, Opéra Comédie, Centre d'art contemporain, Centre d'art dramatique, Domaine de La Providence, Maisons d'agglomération, voiries primaires d'Odysséum....

Le Débat d'Orientation Budgétaire mené en Conseil de communauté du 26/11/2003 a confirmé ces dispositions et la 1^{ère} tranche de crédits nécessaires à la réalisation de la 2^{ème} ligne de tramway pour l'année 2004 sera proposée au vote du Budget Primitif 2004, lors du Conseil du 23 décembre 2003.

2 – Par décision du 18 avril 2002, Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement a pris en considération le projet en précisant que cette opération est éligible à une aide de l'Etat conformément aux dispositions de la circulaire n°2001-51 du 10 juillet

La réalisation de la deuxième ligne de tramway est un élément majeur de la politique de déplacements de la Communauté d'Agglomération telle que définie dans le plan de déplacements urbains (PDU), approuvé le 23 décembre 2002.



En application de la circulaire, l'ensemble des services de l'Etat concernés, tant locaux que centraux, ont apprécié l'éligibilité du projet en particulier sur la base :

- de l'approche globale des déplacements urbains : cohérence entre les différentes politiques de transport et d'aménagement,
- de la valorisation du transport collectif par la mise en œuvre de l'intermodalité, de l'impact attendu sur le développement des transports collectifs,
- de la justification du mode et des tracés choisis,
- de la priorité donnée au développement du transport collectif par rapport à l'automobile,
- de l'intégration du projet dans son environnement urbain, au niveau globale de structuration urbaine.

Outre l'engagement de l'Etat sur la possibilité d'un subventionnement de l'opération, la décision de prise en considération permet de confirmer que le projet de la 2^{ème} ligne de tramway répond aux conditions précédentes en parfaite cohérence avec les objectifs et prescriptions des documents de programmation : le dossier de voirie d'Agglomération des services de l'Etat et le plan de déplacements urbains de Montpellier-Agglomération.

3 – Le plan de financement de la 2^{ème} ligne de tramway a été envisagé en appliquant pour la subvention de l'Etat les dispositions de la circulaire du Ministère de l'équipement, des transports et du logement n°2001-51 du 10 juillet 2001, relative aux aides de l'Etat à la mise en œuvre des plans de déplacements urbains et aux transports collectifs de province.

Cette circulaire précise d'une part le taux maximal de subvention de 35% de l'assiette subventionnable du projet, définie par l'Etat, et d'autre part, les conditions particulières de subventionnement des ouvrages d'art, des pôles d'échange et des parcs relais.

Le montant définitif de la subvention sera arrêté ultérieurement par l'Etat, après analyse du dossier de subvention qui sera déposé au début janvier 2004 et qui sera ultérieurement complété par l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique du projet et les autres autorisations nécessaires.

4 – Actuellement l'Etat mène une réflexion sur le financement « pérenne » des projets de Transports en Commun en Site Propre. Le secrétaire d'Etat aux Transports (M. Dominique Bussereau) a récemment fait état, lors du Congrès du Groupement des Autorités Responsables des Transports, des pistes de financement de ces projets.

Dans le cadre d'une mission de réflexion confiée à M. Christian Philip, deux pistes sont actuellement explorée : l'élargissement géographique – à l'aire urbaine - de l'assiette géographique du Versement Transport et la décentralisation, associée à une dépenalisation du stationnement (« qui pourraient rapporter jusqu'à 700 millions d'euros »).

En attendant la mise en place de nouvelles mesures l'Etat propose un système de financement transitoire de ces projets par des prêts à des taux préférentiels : d'un côté la Caisse des Dépôts avec un taux de 4% révisable en fonction de la rémunération du livret A, une durée d'amortissement de 30 voire de 35 ans et un différé de remboursement de 3 ans, d'un autre côté DEXIA avec des taux pour 2004 compris entre 3,7 et 4% et une durée d'amortissement pouvant aller jusqu'à 35 ans.

L'ensemble de ces éléments conduisent à maintenir l'objectif de mise en service de la ligne dans les délais prévus.

CE : La CE prend acte des informations données par le MO



➤ **G1 OB "I" Agglo est très discrète sur le coût des très nombreuses expropriations et oublie d'intégrer certains ouvrages d'art."**

M.O. Les acquisitions foncières

Le coût des acquisitions foncières est de 44 M€, montant donné à la page 3 du document « Appréciation sommaire des dépenses ». Il s'agit d'une donnée communiquée au même titre que les autres coûts. Il est bien entendu compris dans le montant global du projet de 424 M€.

Par ailleurs, le dossier d'enquête parcellaire décrit en détail, c'est-à-dire parcelle par parcelle, les acquisitions foncières nécessaires au projet. La totalité des éléments disponibles sur ce sujet a donc bien été communiquée.

Ouvrages d'art

La liste exhaustive des ouvrages d'art concernés par le projet est dressée dans la notice explicative, paragraphe 4.5 « Ouvrages d'art » avec leur localisation et leur description. Une série de planches décrivant chacun des ouvrages est donnée au chapitre 7 du document « Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ».

La numérotation employée distingue parfois pour un même ouvrage ses différentes sections. C'est le cas par exemple le Verdanson ou le pont de Sète.

Le bilan des ouvrages à réaliser s'en déduit de la manière suivante :

- ✓ 8 ouvrages neufs nécessaires au tramway
 - ♦ OA 4 : Pont de l'avenue Dubout / avenue de Maurin : Démolition totale
 - ♦ Le pont de Sète décomposé en deux ouvrages :
 - OA 6 : Pont voûtes dit « ouvrage ancien » : Démolition – Reconstruction
 - OA 7 : Son élargissement actuel dit « ouvrage nouveau » : Démolition – Reconstruction
 - Les OA 8 et OA 9 concernent la démolition du parking des gares avec sa rampe d'accès
 - ♦ OA 12 : Passerelle sur le Lez : Ouvrage nouveau – impasse des Courlis
 - ♦ Le Verdanson (Station les Aubes) décomposé en deux ouvrages :
 - OA 15 : Couverture du Verdanson
 - OA 16 : Recalibrage du Verdanson entre l'avenue Mermoz et l'avenue Valois
 - ♦ OA 20 : Pont sur le Lez à Castelnau le Lez : Reconstitution d'un ouvrage mixte routier / ferroviaire
 - ♦ OA 23 : Passerelle Sablassou : Ouvrage nouveau (pôle d'échange)
 - ♦ OA 24 : Passerelle de la station Voie Domitia : Ouvrage de liaison avec le collège du Crès
 - ♦ OA 25 : Passage inférieur de la RD 65
- 6 ouvrages ponctuellement adaptés
 - ♦ OA 1 : Pont du Chemin du Rieucoulon : Rénovation du tablier
 - ♦ OA 2 : Pont du ruisseau du Rieucoulon : Existant RFF à étancher
 - ♦ OA 3 : Ouvrage de l'avenue de la Liberté / Avenue de Maurin : mur en retour à modifier
 - ♦ OA 10 : Pont de Lattes : Modification d'un angle + étanchéité
 - ♦ OA 11 : Mur de soutènement le long des berges du Verdanson : Petit mur de berge
 - ♦ OA 14 : Passerelle existante sur le Verdanson : petite passerelle à déposer au niveau de la rue des Pradiers
 - 4 ouvrages réutilisés tels quels
 - ♦ OA 13 : Franchissement du Verdanson entre la rue de la Pépinière et rue des Pradiers
 - ♦ OA 17 : Couverture existante du Verdanson entre la place du 11 novembre et l'avenue du Professeur Vallois
 - ♦ OA 19 : Ouvrage d'art de la couverture Verdanson (rue Proudhon)
 - ♦ OA 22 : Tunnel de Montels

- 4 ouvrages réalisés au titre des opérations connexes, à la demande de la Ville de Montpellier (cf. réponse au point M10)
- ♦ OA 5 : Pont de l'avenue Dubout / SNCF : Financement Ville de Montpellier
- ♦ OA 18 : Viaduc Loubat (Citadelle), place du 11 novembre : Financement Ville de Montpellier
- ♦ OA 21 : Trémie Charles de Gaulle : Financement voirie Agglo sur contrat avec d'autres collectivités locales

CE : La CE prend acte des informations communiquées, et constate que le viaduc Loubat est bien une opération connexe à la réalisation de la ligne de tramway, qu'il est financé par la ville de Montpellier (38 M€, avec le problème de récupération de la TVA par la ville ?), que son coût n'est pas intégré dans le montant de l'opération, ce qui illustre bien que les 40 M€ nécessaires pour les opérations connexes d'aménagement des rocade, dans le cas de la variante "Peyrou" ne doivent pas être pris en compte dans le montant de cette variante.

G2 O.B. "Des études comparatives avec d'autres villes identiques font apparaître un coût au kilomètre bien supérieur aux autres projets de l'ordre de 28 à 30 % plus cher."

M.O. Nous établissons dans ce qui suit que la ligne 2 du tramway de Montpellier se situe à un coût en dessous de la moyenne de 18 lignes de tramway récemment construites ou en cours de construction et qui plus est, elle se situe en 6^{ème} position parmi les moins chers des coûts au kilomètre de ces différentes lignes.

Nous joignons en annexe à la présente note une liste des projets de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) en cours ou en attente de réalisation établie début 2003 par le GART, Groupement des Autorités Organisatrices de Transport, et établie à partir des données fournies par les Autorités Organisatrices. Ce document, cite 17 projets de tramways en France, en cours de réalisation ou à venir, auquel nous ajoutons à titre de comparaison, la 1ère ligne de Montpellier.

Le tableau ci-dessous donne la synthèse des informations du GART.



base GART 2003

		Longueur	Coût en	Rapport
		En km	M euros	Coût/ Long
				M/km
1	Lyon-Meyzieu	14,5	165,0	11,4
2	Lyon-T2-St Priest	4,9	66,3	13,5
3	Le Mans	14,3	230,0	16,1
4	Mulhouse	19,7	340,2	17,3
5	Lyon-T1-Montrochet	2,1	38,0	18,1
6	Montpellier L2	19,8	424,0	21,4
7	Bordeaux 2 ^{ème} phase	18,6	420,0	22,6
8	Nantes-L3 Nord phase 2	2,3	53,1	23,1
9	Grenoble	15,2	359,0	23,6
10	Marseille	16,0	385,0	24,1
11	Bordeaux 1 ^{ère} phase-tranche 2	2,5	62,0	24,8
12	Toulon	18,3	465,0	25,4
13	Bordeaux 1 ^{ère} phase-tranche 1	22,2	568,0	25,6
14	Valenciennes	9,4	243,0	25,9
15	Montpellier L1	15,0	401,5	26,8
16	Nantes-L2-prolongation Sud Ouest	2,0	54,5	27,3
17	Strasbourg	13,5	402,0	29,8
18	St Etienne	2,0	65,5	32,8
	Total	212,3	4742,2	22,3

Par rapport aux informations du GART, nous avons ajouté la Ligne 1 de Montpellier, après actualisation en Euros courants.

Ce tableau montre que sur un total de 212 de km de ligne de tramway examinés, pour un coût global de 4 742 M €, le coût moyen au km s'établit à 22,3 M€. Celui de Montpellier ligne 1 s'établissait après actualisation en date de valeur courante à 26,8 M€, tandis que celui de la ligne 2 s'établit à 21,4 M€, sensiblement en dessous de la moyenne.

En ce qui concerne les 5 tramways qui sont en dessous de cette moyenne, il convient de noter qu'il s'agit de 3 lignes qui concernent le réseau de Lyon, dont la plus grande de 14,5 km est une ligne utilisant une plate-forme ferroviaire existante. Et les 2 autres sont des extensions qui ne prennent pas en compte tous les frais fixes qui vont normalement avec l'investissement d'une nouvelle ligne, comme un nouveau poste de contrôle, un nouveau dépôt, l'acquisition du matériel roulant, etc ...

Quant aux lignes du Mans et de Mulhouse, il s'agit de budgets prévisionnels pour des premières lignes dont les travaux viennent tout juste de commencer, pour Mulhouse, et pas encore pour le Mans.

CE : La CE a bien noté les éléments de réponse communiqués par le GART

➤ **G3 OB** "Est-il nécessaire d'utiliser l'argent public pour une partie du tracé en pleine garrigue entre la station Via Domitia et Jacou ?"

M.O. L'environnement proche de la ligne entre Via Domitia et Jacou est effectivement constitué de zones naturelles et agricoles. Le pôle d'échanges Georges Pompidou intermédiaire, situé à proximité d'une voie de contournement importante (la RD65) est équipé de 300 places de parking (extensible à 600 places).

Cela permet d'envisager 1 450 montées quotidiennes à cette station (Cf. p 86 de la notice explicative).

Le terminus Jacou est lui aussi relativement fréquenté avec 1 100 montées en station quotidiennes.

Ces valeurs peuvent être considérées comme tout à fait satisfaisantes et justifient le choix de réaliser d'emblée ces tronçons de ligne et de les exploiter en demi-fréquence (Cf. p 88 de l'étude d'impact).

CE : La CE a pris acte des éléments communiqués, mais s'interroge sur le nombre de montées quotidiennes envisagées au terminus de Jacou (1 100), avec un parking de 40 à 50 places, et la position de la station extérieure à l'agglomération

➤ **G4 OB** "On aurait pu espérer, du fait que la constitution de l'agglomération apporte des financements supplémentaires au projet, que cette aubaine permettrait de rallonger le parcours de façon à aller capter les automobilistes le plus loin possible et dégager ainsi la voirie tout autour de Montpellier ainsi que dans le centre ville. Au lieu de cela le tram se transforme en un tramway à usage interne à Montpellier, multipliant les arrêts et n'apportant aucune amélioration par rapport au réseau actuel de bus."

M.O. Il convient de rappeler que la constitution de la Communauté d'Agglomération de Montpellier s'est faite tout au début du projet de la deuxième ligne et que les financements supplémentaires évoqués étaient déjà intégrés dans les 424 M€ nécessaires à la réalisation de la deuxième ligne.

Il est clair que ce projet vise l'Agglomération dans son ensemble, car au-delà de la construction de la ligne 2 proprement dite, qui traverse 5 communes, c'est un déploiement supplémentaire du réseau de transport en commun qui est visé, à l'échelle de l'Agglomération en poursuivant le développement d'un réseau de bus en rabattement sur les lignes de tramway, qui fait le succès actuel de la ligne 1.

Cette question est également abordée en G8.

CE : La CE prend acte de la réponse

➤ **G5 OB** "Sur la pertinence des critères économiques et démographiques pris en compte on relève page 4 de la notice que les sources sur les déplacements sont:

- l'enquête INSEE de 1999 qui donne seulement des indications sur les lieux d'habitation et de travail mais pas de loisir ou de chalandise
- une enquête ménage de la TAM datant de 1996
- une simulation trafic du CETE de 1995
- une mise à jour des chiffres effectuée en 2002 mais sans citation de sources

Or le magazine d'information de l'agglomération " Harmonie " d'octobre 2003 informe qu'une enquête ménage va se dérouler du 15 octobre au 15 février 2004 dans le cadre du PDU. Comment ces nouveaux chiffres vont être pris en compte?

Il n'y a pas d'information sur la prise en compte des déplacements autres que professionnels concernant les loisirs, la consommation, les actes administratifs (préfecture, Sécurité, Tribunal etc. ;) qui induisent en particulier des déplacements vers l'Écusson ?" 

M.O La réalisation d'une enquête ménages sur les déplacements est une opération longue et coûteuse, car la fiabilité des données recherchées est fonction de la précision et de la qualité de l'échantillon. C'est pourquoi ce type d'enquête est traditionnellement effectué tous les 10 ans environ et le planning prévu par l'agglomération de Montpellier est donc tout à fait cohérent avec ces pratiques. Le ministère des Transports qui encourage et subventionne partiellement ces enquêtes n'a jamais souhaité imposer un rythme plus élevé.

Dans une agglomération très dynamique telle que Montpellier, où la structure et le volume des déplacements peuvent évoluer sensiblement entre deux enquêtes, il est effectivement important de pouvoir intégrer ces évolutions dans les estimations d'un projet. C'est pourquoi le modèle de prévision de trafic permet de reconstituer une situation 2001, sur la base des données de l'enquête ménages de 1995, en recalant cette reconstitution sur les statistiques générales (statistiques TaM pour la fréquentation du réseau de transport public et comptages routiers pour la demande en transport individuel). Ce recalage a effectivement été réalisé en 2002 lors des études de prévisions de trafic.

La méthode de prévisions de trafic s'appuie un modèle qui considère l'ensemble des déplacements et donc l'ensemble des motifs. La méthode utilisée ne privilégie donc pas les déplacements professionnels ou obligés, mais donne à chaque motif le poids exact par rapport à la situation réellement observée actuellement.

CE : La CE prend acte

➤ **G6 OB** *Que pensez-vous de la méthode de calcul de l'attractivité du tramway développé par les verts?*

M.O. La méthode présentée dans le dossier des Verts n'a que le mérite de la simplicité : considérant trois facteurs (nombre de visiteurs quotidiens par emploi desservi, nombre d'emplois visités par chaque client au cours du même déplacement et taux d'emprunt du tramway par chaque visiteur) et les combinant entre eux, cette méthode multiplie les risques d'erreur sur chaque variable, ceux-ci étant eux-mêmes très importants car établis empiriquement. Ainsi, une incertitude de 50 % sur chacune de ces variables, tout à fait possible compte tenu de l'absence de données étayées, conduirait à une incertitude, c'est à dire un risque d'erreur, de 237 %, ce qui n'est évidemment pas admissible pour ce type d'estimation.

La méthode utilisée lors des études de la ligne 2 est beaucoup plus complète, de manière à considérer tous les facteurs explicatifs et de reproduire des comportements réellement observés, sur la base des données de fréquentation de la ligne 1 par exemple. Ainsi, tous les motifs de déplacements sont considérés car ils existent déjà sur le réseau. La présentation complète de la méthode utilisée tant pour déterminer l'attractivité de la ligne, que pour en estimer la fréquentation, est développée à la réponse B 0.2.

Il s'agit d'une méthode utilisée sur tous les réseaux de TC (tramway et autres) en France ; elle est validée par le Ministère des Transports au travers de l'IMEC et de la Décision de Prise en Considération.

CE La CE prend acte de la réponse donnée.

➤ **G7 O.B.** *"Il revient moins cher de payer une heure de stationnement lorsque l'on veut faire un déplacement bref dans le centre de Montpellier que de dépenser 2 tickets de tram. Les parkings de délestage payants avec des tickets pour les passagers de la voiture sont intéressants pour les déplacements en famille du samedi après-midi mais ça ne l'est pas pour les personnes seules. Il faut encourager l'automobiliste à laisser sa voiture au garage et le récompenser par un stationnement gratuit dans les parkings de délestage."*

M.O Les déplacements de courte durée au centre ville de Montpellier ne représentent pas la majorité des déplacements. La politique de stationnement mise en place par le Conseil Municipal de Montpellier a prévu une tarification au centre ville contraignante et favorable à l'utilisation des transports en commun : les 2 heures de stationnement au centre ville (zone Jaune) coûtent 4 €, un prix à la fois supérieur à la tarification appliquée dans les parkings tramway (3€ qui donnent droit à un aller-retour

valable sur l'ensemble du réseau TaM pour chaque occupant du véhicule) et au prix du ticket 1 voyage (1,2€).

Ajoutons également que le coût du stationnement ne se résume pas au prix du parking ou du parcimètre : il faut y rajouter le coût du déplacement pour l'utilisateur (carburant, véhicule, taxes, assurance...).

La tarification des parkings tramway est encore plus avantageuse et attractive pour la clientèle qui s'abonne. La clientèle abonnée bénéficie de la gratuité du stationnement dans les parkings relais, et le coût au voyage sur le réseau TaM est alors de l'ordre 0,5€ (prix du forfait ramené au nombre de voyages effectués avec l'abonnement).

CE : La CE a pris acte des avantages de l'abonnement, mais constate que les parkings de délestage payants, ne fonctionnent pas le dimanche.

➤ **G8 OB** "Les réductions prévisibles du financement conduiront à ne réaliser que des tronçons du centre de Montpellier. De ce fait se sont tous les contribuables de l'agglomération qui financeront un tramway utile seulement aux Montpelliérains ce qui paraît être une escroquerie."

M.O. Cf. point G4.

Rappelons qu'il s'agit bien d'un projet d'Agglomération qui va au-delà de la construction d'une ligne de tramway supplémentaire, mais vise à développer une offre de transport démultiplié à l'échelle du territoire de l'Agglomération.

D'ores et déjà, la Communauté d'Agglomération a confirmé, en particulier lors du débat d'orientation budgétaire qui s'est tenu le 27 novembre 2003, que la réalisation de la ligne 2 de tramway était maintenue dans cette programmation et les montants nécessaires pour l'année 2004 seraient inscrits.

L'ensemble des habitants de l'Agglomération de Montpellier est concerné par la 2^{ème} ligne de tramway dont il retirera les bénéfices soit grâce aux parkings tramway ou à la restructuration du réseau bus associé.

Les parkings tramway situés aux extrémités des lignes permettent de capter les flux automobiles en provenance des communes en amont des zones congestionnées.

Ainsi les parkings tramway des stations « St Jean le Sec » et « Sabines » (900 places extensibles à 1600) permettront de capter les flux des communes de Fabrègues, Lavérune, Courmonterral, Courmonsec, Pignan, Villeneuve-les-Maguelone, Lattes (Maurin) pour ce qui est du secteur Sud.

Les parkings tramway des stations « Georges Pompidou » et « Sablassou » permettent de capter les flux en provenance des communes du secteur Nord-Est : Vendargues, Baillargues, St Brès, Castries, St Génès-les-Mourgues, Sussargues, St Drézery, Montaud, Restinclières, Beaulieu, Teyran.

La restructuration du réseau bus associé au tramway sera également bénéfique aux communes de l'agglomération. La mise en service de la 2^{ème} ligne de tramway s'accompagne d'une restructuration de l'ensemble des lignes du réseau urbain, suburbain, et du réseau Départemental (lignes desservant également la Communauté d'agglomération) suivant les mêmes principes que ceux appliqués lors de la mise en place de la 1^{ère} ligne. Il s'agit de favoriser les rabattements des lignes de bus sur le tramway pour éviter les doubles emplois et pour contribuer à l'allègement de la circulation motorisée en centre ville. Cela dans une logique d'amélioration de la productivité de l'ensemble du réseau et de garantie d'un service de qualité au meilleur coût pour la collectivité.

Le principe de redistribution de l'offre kilométrique gagnée sur les rabattements bus/tram sera appliqué comme il l'a été avec la ligne 1. Il permettra de renforcer les fréquences de passage sur les lignes de bus en contact avec la ligne 2 d'où une amélioration de l'offre pour les communes de l'Agglomération.

Enfin le terminus de St Jean-de Védas n'est pas incompatible avec un prolongement à terme de la ligne plus au sud vers Fabrègues..., et qu'un tracé à terme vers Castries n'est pas incompatible avec le fonctionnement d'une branche sur Jacou.

CE : Pour la CE, dire que l'ensemble de habitants de l'agglomération de Montpellier est concerné par la 2^{ème} ligne de tramway, dont il retirera les bénéfices, est un peu excessif... Les localités éloignées, auront-elles, toutes, un rabattement de bus vers une ligne de tramway ?

➤ **G9 OB** "Si la mise en œuvre de la ligne 2 du Tram est payée par l'Agglo ceci impacte financièrement toute les communes qui s'y rattachent. Comment alors expliquer que cette ligne s'arrête aux portes de la ville centre ? – Pourquoi les habitants des villages n'en bénéficient pas pour pouvoir se rendre à leur travail ou pour leur loisirs. ? Se garer dans Montpellier est un casse tête, coûte très cher et le bus est très peu adapté au niveau horaire – Pourquoi les besoins de l'ensemble des citoyens de l'Agglo en terme de circulation n'ont ils pas été pris en compte ? Vu ainsi cette nouvelle ligne de tram apparaît plus comme une opération à vocation immobilière destinée à valoriser certains quartiers de Montpellier ce qui vient à l'encontre du PDU. Pourquoi ne pas prévoir dès à présent cette ligne 2 plus longue ?"

M.O. La ligne 2 de tramway ne dessert pas uniquement la ville de Montpellier. Dans sa partie sud elle dessert St Jean-de-Védas. Dans sa partie nord, elle dessert directement les communes de Castelnau-le-Lez, Le Crès et Jacou.

De plus l'ensemble des habitants de l'Agglomération de Montpellier est concernée par la 2^{ème} ligne de tramway dont il retirera les bénéfices soit grâce aux parkings tramway ou à la restructuration du réseau bus associé.

Les parkings tramway situés aux extrémités des lignes permettent de capter les flux automobiles en provenance des communes en amont des zones congestionnées.

Ainsi les parkings tramway des stations « St Jean le Sec » et « Sabines » (900 places extensibles à 1600) permettront de capter les flux des communes de Fabrègues, Lavérune, Courmonterral, Courmonsec, Pignan, Villeneuve-les-Maguelone, Lattes (Maurin) pour ce qui est du secteur Sud.

Les parkings tramway des stations « Georges Pompidou » et « Sablassou » permettent de capter les flux en provenance des communes du secteur Nord-Est : Vendargues, Baillargues, St Brès, Castries, St Génès-les-Mourgues, Sussargues, St Drézéry, Montaud, Restinclières, Beaulieu, Teyran.

La restructuration du réseau bus associé au tramway sera également bénéfique aux communes de l'agglomération. La mise en service de la 2^{ème} ligne de tramway s'accompagne d'une restructuration de l'ensemble des lignes du réseau urbain, suburbain, et du réseau Départemental (lignes desservant également la Communauté d'agglomération) suivant les mêmes principes que ceux appliqués lors de la mise en place de la 1ère ligne. Il s'agit de favoriser les rabattements des lignes de bus sur le tramway pour éviter les doubles emplois et pour contribuer à l'allègement de la circulation motorisée en centre ville. Cela dans une logique d'amélioration de la productivité de l'ensemble du réseau et de garantie d'un service de qualité au meilleur coût pour la collectivité.

Le principe de redistribution de l'offre kilométrique gagnée sur les rabattements bus/tram sera appliqué comme il l'a été avec la ligne 1. Il permettra de renforcer les

fréquences de passage sur les lignes de bus en contact avec la ligne 2 d'où une amélioration de l'offre pour les communes de l'Agglomération.

Enfin le terminus de St Jean-de Védas n'est pas incompatible avec un prolongement à terme de la ligne plus au sud vers Fabrègues, et qu'un tracé à terme vers Castries n'est pas incompatible avec le fonctionnement d'une branche sur Jacou.

CE : La CE a un avis identique à G 8

➤ **G10 OB** "Le montant prévisionnel estimé à 424 millions d'euros HT (valeur février 2000) n'a pas été affiné et détaillé dans l'étude d'impact du dossier d'enquête."

M.O. Le montant prévisionnel de 424 M€ HT fait l'objet d'un document spécifique joint au dossier d'enquête et intitulé « Appréciation sommaire des dépenses ».

On y trouvera notamment une décomposition du coût à la page 3.

CE : La CE a bien noté les éléments communiqués, mais regrette qu'une répartition par secteur n'ait pas été donnée.

➤ **G11 OB** "Comment la CAM avec un projet non consensuel pourrait elle prétendre à une subvention égale au montant du budget annuel des aides aux transports urbains de province ?"

M.O. Rappelons qu'il s'agit au contraire d'un projet qui a obtenu du consensus très large, car il s'inscrit exactement dans les orientations et objectifs définis dans le DVA (Dossier de Voirie d'Agglomération) établi par l'Etat, le PDU (Plan de Déplacement Urbain), voté par le Conseil d'Agglomération, après enquête publique.

Ce projet a fait l'objet d'un accord de l'Etat, qui lui a valu d'être pris en considération pour l'obtention de sa subvention.

Le bilan de la concertation montre aussi une large adhésion autour de ce projet.

Le montant définitif de la subvention sera fixé par l'Etat après dépôt du dossier de demande de subvention par la Communauté d'Agglomération, et après que ce dossier aura été déclaré « complet » par la Direction des Transports Terrestres (après obtention de la DUP).

Le montant demandé pour la subvention est celui auquel l'Agglomération peut prétendre en appliquant les modalités de calcul de la circulaire du Ministère de l'Équipement du 10 juillet 2001, concernant les « aides de l'État à la mise en œuvre des plans de déplacements urbains et aux transports ».

CE: L a CE estime que le projet est peut-être consensuel pour le moment au niveau des élus, mais pas forcément auprès des usagers et de associations. La CE prend acte de la réponse concernant les aides au transport

➤ **G12 OB** Conséquences du désengagement de l'État en matière de financement ?

M.O. D'ores et déjà, la Communauté d'Agglomération a confirmé , en particulier lors du débat d'orientation budgétaire qui s'est tenu le 27 novembre 2003, que la réalisation de la ligne 2 de tramway était maintenue dans cette programmation et les montants nécessaires pour l'année 2004 seraient inscrits.

Nous ne pourrions apprécier ce point qu'après l'obtention de la DUP, condition nécessaire pour obtenir une subvention, et à l'issue de l'instruction de la demande de subvention proprement dite.

CE : La CE prend acte des orientations de la Communauté d'Agglomération

➤ **G13 OB** L'on peut lire dans le quotidien " L'Hérault du Jour " du samedi 20 septembre 2003 une déclaration du Président de la CAM " nos études ont duré des années et coûté des sommes folles " Peut-on connaître le montant? Et est-il inclus dans les 424 millions HT?

M.O. Le coût des études confiées à la Maîtrise d'œuvre du tramway est de 26 M€ HT, suivant le tableau fourni à la page 3 du dossier « Appréciation sommaire des dépenses ».

Il s'agit en effet d'un montant important, mais relevant d'un ratio habituel au regard de l'importance du projet.

Il s'agit bien-sûr d'une dépense incluse dans les 424 M€ HT.

CE : La CE prend acte

➤ **G14 OB** "Si l'on compare la répartition des coûts entre le dossier d'avant projet général de septembre 2002 et le dossier d'étude d'impact de DUP, on peut voir :

- Le montant des ouvrages d'art est passé de 33.1 millions d'euros HT à 23 millions d'euros.
- Le montant infrastructure voirie est passé de 73.3 millions d'euros à 99 millions d'euros.
- Le montant équipement urbain est passé de 15 millions d'euros à 20 millions d'euros.

Donc : $-10+26+5 = + 21$ millions d'euros

Comment expliquer que les travaux qui ne sont pas directement liés au système ferroviaire de la ligne 2 ont augmenté de 21 millions d'euros ? »

M.O. Le tableau comparatif ci-dessous montre que le coût des travaux n'a évolué que pour 1 M€, entre l'avant-projet général et le dossier soumis à l'enquête.

La ventilation des coûts entre l'avant-projet général et le dossier DUP est différente, car nous avons utilisé la nomenclature du CERTU pour le dossier DUP, suivant le souhait des Services de l'Etat.

En retenant cette même nomenclature, le coût des infrastructures qui ne sont pas directement liées au système ferroviaire s'élevait à :

$268,0 - 55,2 = 212,8$ M€ à l'avant-projet général et à $269,0 - 59,0 = 210,0$ M€ lors de la constitution du dossier d'enquête

Ils sont donc voisins, et même en légère diminution.

Tableau comparatif des coûts des travaux
(en Millions d'euros HT)

	APG		DUP		Ecart
Déviations réseaux humides		19,4		20,0	1
Travaux préparatoires		5,7		6,0	0
Ouvrages d'art		33,1		23,0	-10
Voirie-Plateforme et espaces public		73,3		99,0	26
Voirie	73,3		82,0		0
Plateforme tramway			17,0		
Equipements urbains		15,0		20,0	5
Aménagements urbains	15,0		13,0		0
Eclairage public			7,0		
Systèmes ferrés		55,2		59,0	4
Plateforme tramway	16,2				0
Voie ferrée	39,0		39,0		0
Energie et ligne aérienne			20,0		
Equipements fixes		50,3		26,0	-24
Eclairage public	7,0				
Energie et ligne aérienne	20,0				
Autres équipements fixes	23,3		26,0		
Dépôt Jeune Parque		16,0		16,0	0
Total		268,0		269,0	1,0

CE : La CE prend acte

➤ **G15 OB** Que représentent les 40 ME indiqués comme nécessaires pour réformer le plan de circulation automobile, si le tracé via Le Peyrou était retenu ? Travaux à envisager ? Durée ?

M.O. Les objectifs, consistance et coûts du plan de circulation associé à la variante Jeu de Paume sont exposés dans l'étude d'impact (pages 108-109, 132, 133...), et détaillés dans la réponse à la question C2.3.

Ce plan de circulation doit être réalisé avant les travaux du tramway, avec ses propres procédures (études, enquêtes publiques) puis travaux de réseaux et travaux de voirie/ouvrages d'art.

Le délai supplémentaire peut être évalué à deux ou trois ans, dont un an et demi de travaux, dans un contexte d'hostilité générale probable, peu propice à la maîtrise des délais, et des coûts.

CE : La CE prend acte de la réponse donnée

➤ **G16 OB** « Visiblement l'Agglomération opte pour des solutions de prestige plus coûteuses que les options retenues par d'autres villes comme Lyon..... L'aspect coût est trop négligé au niveau du choix des solutions.

M.O. Le projet de la Ligne 2 se situe plutôt en haut du classement des projets les plus économiques (cf. point G2) et est donc parfaitement dans les normes financières de

ce type de projet, à l'échelle de l'Agglomération, analyse confirmée par l'Etat lors de l'instruction du dossier de prise en considération.

Nous pouvons aussi rappeler le souci particulier de l'Agglomération de maîtriser les coûts d'une opération dont le budget n'a pas évolué.

CE : La CE prend acte

➤ **G17 OB** « En conclusion, si je suis favorable au tramway à Montpellier même s'il doit passer devant mon immeuble, j'estime que la ligne 2 se présente plus comme une simple opération de construction dont le seul moteur est une volonté politique que comme un aménagement global et cohérent respectueux de l'espace et assurant un meilleur cadre de vie aux habitants et aux usagers. »

M.O. Il s'agit en effet d'une construction que s'inscrit dans une politique globale de déplacements déclinée au travers du PDU (Plan de Déplacements Urbains), en coordination avec les orientations de l'Etat, le DVA (Dossier de Voirie d'Agglomération) notamment.

CE : La CE prend acte

➤ **G18 OB** « Ne pouvait-on pas trouver des solutions économiques à Montpellier pour allonger la ligne ? »

M.O. Le souci de solutions économiques a présidé en permanence aux choix de l'Agglomération. Au-delà cette ligne de 20 km, il demeurera toujours possible dans un deuxième temps de réaliser des extensions, qui même économiques, auront un coût supplémentaire vis-à-vis du projet soumis à l'enquête.

A titre d'exemple, le projet intégrera :

- au Nord Est, par une voie unique entre Sablassou et Jacou, avec un traitement économique du revêtement des voies ballast,
- au Sud Ouest, par la réutilisation de la ligne ferroviaire de Fabrègues en voie unique également.

D'autres prolongements économiques sont possibles, mais ils auront un coût non négligeable ; un exemple de réutilisation de voies ferrées non utilisées, est donné p. 144 de l'Etude d'impact :

	Longueur	Coût
A l'Ouest : Saint-Jean – Cournonsec	12,5 km	79. M€
A l'Est : Sablassou – Castries	7,6 km	48 M€

Ces coûts importants, s'ajoutant à l'investissement nécessaire pour la partie centrale du tracé, sont à rapporter au faible potentiel de population supplémentaire desservi.

CE : La CE prend acte

➤ **G19 OB** « Est-il d'utilité publique d'engager des dépenses pour la décoration des rames et un mobilier urbain luxueux qui ne sont pas appréciés par les Montpelliérains »

M.O. L'expérience de la Ligne 1 et son succès, comme celles d'autres lignes de tramway en France, ont montré qu'il est important d'identifier auprès du public les rames du tramway afin d'en favoriser l'attractivité et l'appropriation, et solliciter un nouvel élan commercial.

En tout état de cause, ces dépenses sont dans la norme de ce type de projet, sans qu'elles conduisent à surenchérir le coût de l'opération.

Pour le mobilier urbain, le choix du Maître d'ouvrage a été au contraire de s'en tenir à des mobiliers standards, à l'image des autres villes.

CE : La CE prend acte

➤ **G20 OB** Toutes les publications et informations disponibles sur le budget font état d'un chiffrage qui date de février 2000 (424 millions d'euros) Depuis cette estimation le tracé a changé, le périmètre de l'agglomération est très contesté, la société Alstom est en difficulté financière, la participation de la région non décidée et l'aide de l'État sera très inférieure à l'estimation initiale. L'administré n'a pas la possibilité d'obtenir des documents clairs sur le coût réel du projet , la structure du financement et l'impact sur la fiscalité locale.

M.O. Voir G10, G12 et G14.

L'estimation indiquée dans le dossier, 424 M€, est bien l'estimation actuelle.. Elle est exprimée en Millions d'Euros hors taxes, valeur Février 2000 pour pouvoir toujours comparer avec le montant de l'enveloppe financière arrêtée par l'Agglomération de Montpellier lors de l'adoption du programme de l'opération, en Juillet 2000. Cette base de prix unique permet de neutraliser l'effet de l'inflation des prix et de comparer toujours sur une même base.

Il n'y a pas d'évolution du budget de l'opération. Les évolutions de tracé issues de la concertation n'ont pas conduit à modifier cette enveloppe. Le maître d'ouvrage n'a pas arrêté de choix à ce jour concernant le matériel roulant. Un appel d'offres est en cours.

CE : La CE prend note qu'il n'y a pas d'évolution du budget estimatif de l'opération

➤ **G21 OB** Coût d'investissement : Le tableau de la Page 144 de l'Étude d'Impact donne pour les coûts comparatifs d'investissement de la section Gare/Corum :

- 74 ME pour le tracé de référence
- 100ME pour le tracé "Collectif".

Pouvez-vous nous détailler ces deux montants selon les postes pris en compte dans l'évaluation socio-économique du dossier de DUP :

- ✓ Acquisitions foncières et indemnités,
 - Déviation de réseaux humides,
 - Travaux préparatoires,
 - Ouvrages d'art,
 - Systèmes ferrés,
 - Voirie plate-forme et espace public,
 - Équipements urbains,
 - Équipements fixes ?

M.O. L'estimation fournie p.144 de l'étude d'impact résulte d'évaluations faites par le maître d'œuvre (Groupement SEMALY) :

- Pour le tracé retenu par la Communauté d'Agglomération, sur la base d'études d'Avant-Projet.

- Pour le tracé du Collectif Tramway, par des ratios de coût d'aménagement Tramway établis sur des bases comparables au tracé proposé à l'enquête et confirmé par les ratios issus des études (voir tableau à la réponse G.2).

A ce montant de 60 M€ est ajouté 40 M€ pour les opérations de circulation indispensables à ce tracé, et détaillées à la réponse C.2.3.

CE : La CE s'interroge sur les raisons pour lesquelles le MO n'a pas communiqué le sous-détail des prix demandés

Aspect du tram

➤ **H1 OB** "Deux couleurs différentes pour les deux lignes est, en terme de gestion, une aberration. Avec une seule couleur, il faut moins de trams (en fonctionnement, en maintenance, au garage)" .

➤ **H2 OB** "La décision de donner un style différent aux rames de chaque ligne interdira toute souplesse de gestion des rames entre les lignes."

M.O. Le choix de la couleur des rames est sans incidence sur le fonctionnement du réseau ou la maintenance.

La souplesse de gestion des rames entre les lignes est donné par les points de connexion existants entre celles-ci (Corum/Gares/Place de l'Europe), qui pourront être empruntés de manière indifférente par toutes les rames du réseau, en fonction des besoins de transport.

CE : La CE prend acte des précisions apportées par le MO.

➤ **H3 OB** Coût de la décoration des rames pour la ligne 1 et la ligne 2 ?

M.O. Nous ne disposons pas pour l'instant de données sur ce point en particulier, s'agissant d'un appel d'offres en cours. Nous pensons néanmoins que le coût sera comparable à celui de la Ligne 1, dans la mesure où l'aménagement intérieur des voitures sera identique. Il s'agit de toute façon d'un coût marginal, qui n'a pas en général d'impact significatif.

CE : La CE prend acte que le ce coût est marginal

➤ **H4 OB** Coût du mobilier urbain ?

M.O. Le coût du mobilier urbain, tel qu'il a été évalué lors de l'élaboration du dossier DUP, est de 7 M€ (valeur février 2000) hors abris tram, en choisissant des produits dans les gammes standards.

Ces derniers, d'un coût d'environ 3 M€, relèvent en effet d'une convention particulière, intégrant les recettes publicitaires, se déduisant du coût d'investissement. Les simulations réalisées laissent penser que le coût net pour l'Agglomération de Montpellier sera de l'ordre de 200 à 800 K€.

CE : La CE prend acte des coûts communiqués

Aménagements durant les travaux

➤ **I1 OB** "Il est demandé par les entreprises du début du boulevard de Strasbourg durant les travaux :

- Que les panneaux publicitaires soient installés sur les panneaux protégeant le chantier,
- De permettre le stationnement gratuit ou à prix très réduit dans les parking EDF, Après les travaux que le stationnement en épis soit conservé
- Que le parking d'EDF soit ouvert à tous les véhicules avec un tarif réduit."

M.O. Les dispositions mises en place lors de la construction de la Ligne 1 seront reconduites dans leurs principes, et notamment la mise en place de la charte « Feu vert » décrivant ce sur quoi s'engage le Maître d'Ouvrage durant les travaux.

Le détail des aménagements de chantier sera établi préalablement au démarrage des travaux, en veillant à maintenir l'activité du quartier.

Pièce annexe : Charte Feu vert Ligne 1. (Exemple)

CE : La CE a bien pris acte des dispositions envisagées par la Carte Feu Vert, mais constate que celles-ci ne répondent pas à toutes les demandes formulées

Incidence sur la santé

➤ **J1 OB** "Quelles sont les conséquences potentielles sur la santé publique des champs électromagnétiques générés par les motrices ?- Quelles sont les normes ? – Quels sont les dispositifs préventifs envisagés?"

M.O. Le Matériel Roulant respecte la norme NF EN 50 121-3 relative aux exigences en compatibilité électromagnétique sur Matériel Roulant des véhicules complets et aux exigences en compatibilité sur les appareils du Matériel Roulant pour les applications ferroviaires.

Les équipements de traction (coffres et moteurs) sont installés en toiture et sous la caisse ; les passagers et le conducteur sont protégés par la structure de la caisse. Aucune maladie professionnelle n'a jamais été déclarée suite à l'exposition à ce risque.

Concernant le public à l'extérieur des rames, il n'est pas menacé du fait du respect des normes.

CE : La CE a noté que la norme est respectée, et que les services spécialisés se chargeront de le vérifier.

➤ **J2 OB** "Est-il d'utilité publique de prévoir de faire circuler des tramways dans les rues étroites alors que le principe de précaution en matière de santé publique invoqué de plus en plus devant les tribunaux imposerait au contraire la mise en place de tramway dans des avenues très larges,, le plus loin possible des habitations ?"

M.O. Le principe fondamental d'un tramway urbain est d'offrir un service au plus près des besoins, et donc de placer les stations au cœur des secteurs d'habitations denses, ou des activités génératrices de clientèle.

Le tracé qui relie les stations s'en déduit ensuite, et les caractéristiques des rues empruntées ne constituent pas le premier critère de choix, si l'on prend les mesures compensatoires adaptées.

S'agissant de santé publique, le tramway à l'évidence remplace avantageusement les circulations qu'il supprime, que ce soit en termes de pollution, de bruit ou l'agrément de la rue.

S'agissant des avenues très larges, il est difficile d'en trouver sur le corridor de la ligne 2. Le réseau de voirie Montpelliérain étant déjà plutôt étroit, mal maillé et peu hiérarchisé, les quelques avenues dignes de ce nom doivent rester autant que possible affectées aux déplacements motorisés pour limiter ou supprimer toutes les circulations parasites dans les voies de quartier, préjudiciables à la sécurité et à la santé des habitants.

CE : La CE a pris acte de la réponse, mais s'interroge sur le choix entre passage du tramway, ou passage des voitures ?

➤ **J3 OB** A noter qu'il est inscrit dans l'étude d'impact (au chapitre 7 page 216 les effets sur la santé) " Le Centre International de Recherche sur le cancer (CIRC) a classé en juin 2001 les champs magnétiques ELF comme pouvant être cancérogènes pour l'homme d'après les études épidémiologiques portant sur la leucémie chez l'enfant "

M.O . En l'état actuel des connaissances, les scientifiques s'accordent à dire qu'il n'existe pas de relation expliquée entre l'exposition aux champs électromagnétiques de faible fréquence (ELF) et les risques de leucémie, notamment chez l'enfant.

Par contre, l'étude épidémiologique du CIRC de juin 2001, dont il est fait référence dans l'étude d'impact, a conduit l'OMS à revoir sa copie et, sur la base du principe de précaution, à classer les ondes électromagnétiques ELF (Extremely Low Frequency) en ondes pouvant être cancérogènes notamment pour les enfants.

L'étude d'impact se devait de retranscrire l'état des connaissances et des débats actuels en la matière. Il est par ailleurs à noter que ce débat ne concerne pas uniquement les lignes de transport électrique aériennes, mais couvre principalement les sources domestiques. A titre de comparaison les éléments suivants précisent les valeurs en micro-Telsa que l'on peut mesurer dans différentes configurations :

- Sèche cheveux : jusqu'à 2 000 μ T à 3 cm et moins de 10 μ T à 30 centimètres
- Moniteur de téléviseur ou d'ordinateur 0.7 μ T en face avant et 10 fois plus vers l'arrière
- Radio réveil 2 μ T à 1 mètre mais plus problématique compte tenu du temps d'exposition
- Micro-onde 10 μ T du fait principalement de sa forte alimentation électrique
- TGV 50 μ T au niveau du plancher des wagons et quasiment négligeables au niveau des bustes des passagers

Les recommandations européennes fixent à 100 μ T le champ magnétique émanant d'une source ou d'un appareil électrique à destination du public.

Enfin, et à titre d'information, l'aide mémoire n°263 de 2001 de l'OMS est joint à la présente analyse. Annexe J 3

CE : La CE a pris acte des informations et des précisions communiquées, mais regrette que la valeur du champ magnétique pour le tramway n'ait pas été mentionnée

➤ **J4 OB** "Le tramway engendre de très nombreuses nuisances sonores et vibratoires Dans un jugement du Tribunal Administratif de Montpellier le magistrat a indiqué " qu'il résulte de l'instruction ce qui n'est pas démenti par l'administration, que le passage du tramway provoque des nuisances sonores à l'origine de la dégradation des conditions de vie des riverains et de possibles troubles nerveux; que ce passage affecte la situation générale du bien dans la commune ainsi que son emplacement particulier "

M.O. Le Maître d'Ouvrage est très surpris de prendre connaissance de ce jugement qui ne concerne qu'un riverain face à l'administration fiscale, et auquel la Communauté d'Agglomération n'a pas été associée ; nous nous réservons d'ailleurs toute possibilité d'agir contre ce jugement qui n'a pas été rendu opposable à la Communauté d'Agglomération, ni à la Ville de Montpellier, et qui n'a donc pas permis à ces deux Collectivités de présenter un argumentaire en défense.

Une action judiciaire est en cours devant la Cour d'Appel Administrative à la demande de l'Association de Défense des Riverains du Tramway de Montpellier, dont Madame BIGOIN-JAN sa présidente, et autres concernant notamment l'impact du bruit dans l'avenue du Professeur Grasset. Le premier jugement statuant en référé, pris le 24/04/2001, a d'ailleurs débouté la plaignante.

CE : La CE prend acte, mais attire l'attention du MO sur l'importance de ces problèmes, et lui recommande de prendre des dispositions pour réduire et limiter ces nuisances.

➤ **J5 OB** "L'étude d'impact acoustique réalisée dans le dossier nous semble incomplète et émettons les plus vives réserves quant aux conséquences pour les futurs riverains ."

M.O. Le volet acoustique de l'étude d'impact se retrouve dans deux chapitres :

- § 4.4.7 d'analyse de l'état initial du site et de l'environnement
- § 6.2.3.4 d'analyse des impacts et mesures associées, sur les effets permanents du projet.

Cette partie d'étude a été réalisée par la Société SerdB comme indiqué p.17 de l'Etude d'Impact, société de référence pour ce genre d'études et qui dispose notamment d'un logiciel de simulation dBTRAM développé avec le concours de l'ADEME.

A noter que cette même étude avait été réalisée sur la Ligne 1, et la comparaison des résultats de l'étude figure au tableau de la page 85 de l'Etude d'Impact. Cette comparaison démontre a posteriori l'exactitude du travail réalisé, les prédictions s'avérant très proches des mesures réalisées sur site (et dans la plupart des cas, les prédictions étaient plus pessimistes que la réalisation).

La démarche appliquée pour la Ligne 2 part d'un état initial réalisé sur site de mesures, et un calcul fait du bruit après réalisation des travaux sur ces mêmes sites. Les résultats sont présentés dans les tableaux des pages 187 et 188, le premier au regard de la réglementation en vigueur, le second pour indiquer le bruit résultant.

Toute cette analyse scientifique a été examinée par les Services de l'Etat (Ministère de la Santé notamment) lors de l'Instruction Mixte et n'a pas fait l'objet de critiques.

L'observation formulée n'est donc qu'une affirmation sans fondement, ni démonstration scientifique

CE : La CE prend acte.

➤ . J6 OB "Sur la ligne 1 pour l'association de défense des riverains " les nuisances sonores sont insupportables y compris pour ceux domiciliés à 100m et plus des rails la nuit notamment"

Le nombre de décibels est beaucoup trop élevé

- *Phénomène de résonance important, et vibrations*
- *Coups de clochette intempestifs et abusifs*
- *Nombreux bruits de grincements et crissements très forts "*

M.O. Bien qu'ayant tous les deux pour origine des phénomènes vibratoires, les vibrations et le bruit sont perçus différemment par l'être humain et dans le cadre du tramway, les mesures compensatoires sont différentes.

1. Le bruit

Les moyens d'atténuer les nuisances sonores du tramway sur l'environnement urbains sont multiples. Le Maître d'Ouvrage privilégie les méthodes permettant de réduire le bruit à la source, c'est à dire au niveau du matériel roulant et du complexe plate-forme / rail. Les bruits sont principalement de deux types : bruits de roulement et crissement dans les courbes.

Pour le bruit de roulement, diverses mesures seront mises en place :

- meulage initial des rails : l'expérience menée sur la ligne 1 montre à travers des mesures un gain de l'ordre de 3 dB
- meulage préventif régulier contre l'usure ondulatoire
- un capotage des bogies du matériel roulant amélioré par rapport aux rames de la ligne 1, afin de confiner le bruit
- des matériaux absorbants au niveau du logement des bogies sous la caisse.

Pour les bruits de crissement, il est prévu, suite à l'expérience de la ligne 1 :

- graissage du rail
- traitement anti-crissement à la mise en œuvre du rail.

Ces réponses sont présentées dans l'étude d'impact.

Page 85, § 4.4.7.2 :

« Par ailleurs, pour répondre notamment aux préoccupations de certains riverains de la première ligne, une action permanente est menée par TaM afin de réduire la gêne liée au bruit en réalisant des travaux d'amélioration sur la ligne et sur le matériel roulant : meulage des rails, graissage aux endroits sensibles, rectification des roues...

Ces actions conduisent à une amélioration sensible et on peut considérer que le tramway de Montpellier figure parmi les réseaux ayant de très bonnes performances vis à vis de cette nuisance.

Cette expérience accumulée sur la ligne 1 sera bien entendu mise à profit lors de la réalisation de la ligne 2 et de son exploitation. »

Page 188, § 6.2.3.4 :

« (...) à la mise en œuvre du rail, un traitement de surface ELEKTROTHERMIT (pour toutes les courbes de rayon inférieur à 80 mètres) : il s'agit d'un rechargement par un cordon de soudure à forte teneur en manganèse, fini avec une rectifieuse à bande. L'état de surface obtenu est de $RT = 6,5 \mu m$ au lieu de $42 \mu m$ pour un rail non traité. »

Quand au gong, il a une fonction de sécurité importante, vis à vis des autres usagers de la voirie (piétons, cyclistes, automobilistes...) ; une action de sensibilisation est menée auprès des conducteurs afin de limiter l'usage du gong au strict minimum, notamment dans les zones calmes et en période nocturne. Des essais sont menés sur une rame avec un gong électronique qui permettrait de réduire les nuisances.

2. Les vibrations

Ce point est aussi abordé dans l'étude d'impact, p.87, § 4.4.7.4 :

« L'origine des vibrations est l'excitation dynamique de la roue sur le rail. Cette excitation provient essentiellement des irrégularités des surfaces de la roue et du rail et des déformations ponctuelles des surfaces en contact. »

Sur ce point, le meulage des rail et le reprofilage des roues permettent de limiter ces nuisances.

« Ces sollicitations se transmettent jusqu'aux fondations d'immeubles (...). L'amortissement des ondes avec la distance pour une gamme de fréquence de 8-40 Hz est de 1 dB par mètre » et p.189, § 6.2.3.4.b « (...) les réseaux tubulaires peuvent favoriser la transmission des vibrations (...). »

Les mesures compensatoires présentées dans l'étude d'impact sont prévues en fonction de la distance des habitations par rapport à la plate-forme : pose classique au-delà de 12 m, pose ASP entre 7 et 12 m, dalle flottante en dessous de 7 m. De plus, les réseaux sont déviés afin de limiter la propagation. Enfin, dans le cas des gros réseaux subsistants (par exemple le Lantissargues), une pose sur dalle flottante est prévue.

CE : La CE prend acte

➤ **J7 OB Mesures phoniques effectuées sur la ligne 1 " Sur certains points.... Des événements acoustiques courts d'un niveau voisin de 70 dBa apparaissent toutes les 2 minutes"**

M.O. Le tableau figurant p.85 de l'Etude d'Impact, démontre qu'une réduction significative du niveau de bruit a été enregistrée le long de la Ligne 1 depuis la mise en place du Tramway ; c'est le cas notamment Avenue du Professeur Grasset ou rue du Faubourg de Nîmes où le bruit intense de la circulation automobile a été très diminué.

La circulation de transit particulièrement importante qui empruntait le boulevard Grasset dans les deux sens a en effet été détournée vers l'avenue Flahaut, réaménagée à cette occasion.

Il est vrai que certains riverains se plaignent du bruit lié à la circulation du Tramway. TaM développe des efforts constants pour améliorer la voie et le Matériel Roulant : meulage des rails, graissage aux endroits sensibles, rectification des roues,

Le bruit est quantifié selon la réglementation par les niveaux moyens (Laeq) par périodes (diurne et nocturne).

Les mesures montrent que le tramway, comme tout véhicule est la source d'émergences de bruit, mesurées sous forme de L1 soit le niveau de bruit pendant 1% du temps de la mesure. Ces émergences ne sont plus masquées par le bruit de fond quand la circulation automobile a disparue.

Il est à noter que les fréquences du tramway sur la ligne 1 sont de 4 minutes par sens aux heures de pointe et sont plus faibles aux heures creuses (15 mn) et surtout en période nocturne (interruption du service de 1 heure à 5 heures du matin)

CE : La CE prend acte, mais attire l'attention du MO, pour prendre des dispositions, afin de réduire au maximum les nuisances sonores.

➤ **J8 OB** "L'installation de la ligne n'a pas été bénéfique pour certains riverains? Ces derniers sont en effet, soumis à des nuisances sonores indéniables constatées à partir des valeurs des niveaux sonores en façade, et les valeurs d'émergence."

M.O. Le tableau de l'étude d'impact, p. 85 § 4.4.7.2, montre que dans la majorité des points où des mesures ont été effectuées sur la ligne 1, il y a eu diminution significative du bruit.

On notera que l'augmentation impasse de la Baume est liée à la création concomitante au tramway d'une voie routière importante (l'avenue du Mondial 98).

CE : La CE prend acte (cf J7)

➤ **J9 OB** "Pour tenter d'atténuer les nuisances sonores, il ne semble pas y avoir d'autres solutions que celles portant sur l'amélioration du matériel roulant et de son support, ainsi que sur l'utilisation judicieuse de dispositifs de protection acoustique dans la proximité immédiate des voies."

M.O. Les moyens d'atténuer les nuisances sonores du tramway sur l'environnement urbains sont multiples. Le Maître d'Ouvrage privilégie les méthodes permettant de réduire le bruit à la source, c'est à dire au niveau du matériel roulant et du complexe plate-forme / rail.

Les bruits sont principalement de deux types : bruits de roulement et crissement dans les courbes.

Pour le bruit de roulement, diverses mesures seront mises en place :

- meulage initial des rails : l'expérience menée sur la ligne 1 montre à travers des mesures un gain de l'ordre de 3 dB
- meulage préventif régulier contre l'usure ondulatoire
- un capotage des bogies du matériel roulant amélioré par rapport aux rames de la ligne 1, afin de confiner le bruit
- des matériaux absorbants au niveau du logement des bogies sous la caisse.

Pour les bruits de crissement, il est prévu, suite à l'expérience de la ligne 1 :

- graissage du rail
- traitement anti-crissement à la mise en œuvre du rail.

Ces réponses sont présentées dans l'étude d'impact.

Page 85, § 4.4.7.2 :

« Par ailleurs, pour répondre notamment aux préoccupations de certains riverains de la première ligne, une action permanente est menée par TaM afin de réduire la gêne liée au bruit en réalisant des travaux d'amélioration sur la ligne et sur le matériel roulant : meulage des rails, graissage aux endroits sensibles, rectification des roues...

Ces actions conduisent à une amélioration sensible et on peut considérer que le tramway de Montpellier figure parmi les réseaux ayant de très bonnes performances vis à vis de cette nuisance.

Cette expérience accumulée sur la ligne 1 sera bien entendu mise à profit lors de la réalisation de la ligne 2 et de son exploitation. »

Page 188, § 6.2.3.4 :

➤ *l'utilisation judicieuse de dispositifs de protection acoustique dans la proximité immédiate des voies."*

M.O. Les moyens d'atténuer les nuisances sonores du tramway sur l'environnement urbains sont multiples. Le Maître d'Ouvrage privilégie les méthodes permettant de réduire le bruit à la source, c'est à dire au niveau du matériel roulant et du complexe plate-forme / rail.

Les bruits sont principalement de deux types : bruits de roulement et crissement dans les courbes.

Pour le bruit de roulement, diverses mesures seront mises en place :

- meulage initial des rails : l'expérience menée sur la ligne 1 montre à travers des mesures un gain de l'ordre de 3 dB
- meulage préventif régulier contre l'usure ondulatoire
- un capotage des bogies du matériel roulant amélioré par rapport aux rames de la ligne 1, afin de confiner le bruit
- des matériaux absorbants au niveau du logement des bogies sous la caisse.

Pour les bruits de crissement, il est prévu, suite à l'expérience de la ligne 1 :

- graissage du rail
- traitement anti-crissement à la mise en œuvre du rail.

Ces réponses sont présentées dans l'étude d'impact.

Page 85, § 4.4.7.2 :

« Par ailleurs, pour répondre notamment aux préoccupations de certains riverains de la première ligne, une action permanente est menée par TaM afin de réduire la gêne liée au bruit en réalisant des travaux d'amélioration sur la ligne et sur le matériel roulant : meulage des rails, graissage aux endroits sensibles, rectification des roues...

Ces actions conduisent à une amélioration sensible et on peut considérer que le tramway de Montpellier figure parmi les réseaux ayant de très bonnes performances vis à vis de cette nuisance.

Cette expérience accumulée sur la ligne 1 sera bien entendu mise à profit lors de la réalisation de la ligne 2 et de son exploitation. »

Page 188, § 6.2.3.4 :

« (...) à la mise en œuvre du rail, un traitement de surface ELEKTROTHERMIT (pour toutes les courbes de rayon inférieur à 80 mètres) : il s'agit d'un rechargement par un cordon de soudure à forte teneur en manganèse, fini avec une rectifieuse à bande. L'état de surface obtenu est de $RT = 6,5 \mu m$ au lieu de $42 \mu m$ pour un rail non traité. »

CE : La CE prend acte, mais constate qu'il y a malgré tout, sur la ligne 1, du bruit dans les courbes, et s'interroge sur le tracé de certaines sections de la ligne, qui présente plusieurs courbes de faible rayon.

ORGANISMES ET ASSOCIATIONS

C.C.I.

➤ **K1 OB** "Comment peut-on décemment définir les tracés du réseau de tramway sans le résultat de l'enquête demandée par le ministre des transports sur le " ménages-déplacements "

M.O. La réalisation d'une enquête ménages sur les déplacements est une opération longue et coûteuse, car la fiabilité des données recherchées est fonction de la précision et de la qualité de l'échantillon. C'est pourquoi ce type d'enquête est habituellement effectué toutes les décennies environ et le planning prévu par l'agglomération de Montpellier est donc tout à fait cohérent avec ces pratiques. Le ministère des Transports qui encourage et subventionne partiellement ces enquêtes n'a jamais souhaité imposer un rythme plus élevé.

Le modèle de prévision de trafic permet de reconstituer une situation 2001, sur la base des données de l'enquête ménages de 1995, en recalant cette reconstitution sur les statistiques générales (statistiques TaM pour la fréquentation du réseau de transport public et comptages routiers pour la demande en transport individuel). Ce recalage a effectivement été réalisé en 2002 lors des études de prévisions de trafic. Il est suffisant au stade actuel pour mener les études de la ligne 2.

C'est dans ce sens que le Ministère des Transports a souhaité voir réaliser une enquête Ménage sur l'agglomération de Montpellier. En effet, elle s'inscrit dans le cadre de l'évaluation socio-économique de la ligne 1 et non dans le cadre de la définition du projet de la ligne 2.

CE : La CE prend acte que le recalage réalisé en 2002 est suffisant pour mener les études de la ligne 2.

➤ **K2 OB** "La priorité aurait du être donnée à la réalisation des rocade de contournement pour éviter le transit du centre-ville par les flux automobiles."

M.O. La problématique des rocades et de leur calendrier de réalisation est exposée dans la réponse à la question B12 ci-dessus. L'Agglomération poursuit sa politique volontariste de développement des transports en commun, en coordination avec les autres acteurs (Etat, Région, Département, Villes) en matière de grandes infrastructures d'évitement des zones urbaines par le trafic de transit dans le cadre du PDU (Plan de Déplacement Urbain) et DVA (Dossier de Voirie d'Agglomération)

Pour en donner une illustration, une coordination technique entre les différents projets en cours a lieu afin d'assurer un avancement concerté entre :

- la Ligne 2 du tramway (Maîtrise d'ouvrage Agglomération)
- la rue de la Vieille Poste (Maîtrise d'ouvrage Agglomération)
- le boulevard Est de liaison (Maîtrise d'ouvrage Conseil Général)
- la section Nord de la déviation Est de Montpellier (Maîtrise d'ouvrage Etat)

CE La CE prend acte des précisions apportées

➤ **K3 OB** "Le lancement de la ligne 2 et 3 simultanément aurait été souhaitable."

M.O. Dans le cadre de son PDU, l'Agglomération a défini ses priorités en matière de construction de ligne de tramway, partagées par l'Etat lors de l'instruction du dossier de prise en considération. L'essentiel est que les lignes 2 et 3 soient réalisées, pour aboutir au réseau à trois lignes développés dans le PDU.

De plus :

- la réalisation de deux lignes de Tramway simultanément dans le tissu urbain dense de Montpellier et son réseau viaire saturé, conduirait à une situation difficile voire catastrophique pour l'accès en ville et pour son économie ;
- la réalisation de la Ligne 3 dont le tracé de référence emprunte de grands axes de circulation (boulevards Ledru Rollin et Jeu de Paume), doit s'accompagner des investissements de voirie prévus au DVA .

CE : La CE regrette que les études, la concertation préalable, et l'enquête d'utilité publique, n'aient pas été menées simultanément pour les trois lignes, en échelonnant ensuite les enquêtes parcellaires, loi sur l'eau, .. au rythme des possibilités de réalisations, car les trois lignes sont très fortement dépendantes l'une de l'autre

➤ **K4 OB** "Il semble qu'un réexamen des conditions de réalisation du tramway doit-être entrepris pour diminuer le coût au kilomètre afin de ne pas faire supporter aux entreprises le désengagement de l'État."

M.O. Il a été montré dans la réponse G2 que le coût kilométrique de la Ligne 2 est en parfaite cohérence avec les autres réalisations en France, et même plutôt parmi les moins chères.

Le financement de la totalité de la ligne 2 constitue une priorité de l'Agglomération dans la programmation de ses investissements.

D'ores et déjà, la Communauté d'Agglomération a confirmé, en particulier lors du débat qui s'est tenu le 27 novembre 2003, que la réalisation de la ligne 2 de tramway était maintenue dans cette programmation et les montants nécessaires pour l'année 2004 seraient inscrits.

CE : La CE prend acte

➤ **K5 OB** "Le tramway peut apporter une réponse satisfaisante aux besoins des heures de pointes à condition d'offrir par un tracé direct et une vitesse commerciale correcte une alternative crédible à l'usage de la voiture par :

- un meilleur temps de trajet
- des stationnements intermodaux suffisants et bien positionnés
- une logique de destination aussi importante que celle de départ.

Pour ce faire il est proposé :

- un tracé par l'avenue St Lazare après le franchissement du Lez qui permet un raccourcissement et la suppression d'un tracé en baïonnette dans le quartier des beaux-arts

- Une variante en ceinture de l'Écusson entre le Corum et la Gare au lieu du grand contournement d'Antigone pour mieux desservir la zone de l'hyper centre (emplois, commerces, tourisme, administrations) qui représente un raccourcissement important et permet en outre l'économie de 11 ouvrages d'arts coûteux.

- Le délaissement de la boucle de l'Écusson constitue une grave erreur et un grave préjudice à la vie économique du Centre ville et de ses entreprises".

M.O. Globalement, le temps de parcours de la ligne 2 dépend principalement, lorsque la priorité est donnée aux tramway vis-à-vis des voitures, du nombre de stations. Le tracé proposé dans cette question n'apporte pas de gain de temps significatif. De plus, il n'est pas compatible avec la construction du réseau à trois lignes proposé au PDU.

- le tracé direct proposé par l'avenue Saint-Lazare et l'avenue de Nîmes délaisse des quartiers d'habitat dense (Aiguelongue, Beaux Arts).

- le passage proposé de contournement Ouest de l'Écusson pose de grandes difficultés de circulation et n'est pas plus économique que le tracé retenu par les Aubes, les Rives du Lez, le boulevard de Strasbourg, bien au contraire : des investissements très lourds en matière de circulation sont nécessaires pour réaliser ce tracé.

- la desserte de l'Écusson reste très bien assurée par la Ligne 2 (stations Corum et Gares) et ses connexions avec la Ligne 1, et sera renforcée avec la réalisation de la Ligne 3.

CE : Pour la CE, le MO introduit à nouveau "les investissements très lourds en matière de circulation nécessaires pour réaliser ce tracé". La CE s'est déjà exprimée sur ce sujet (voir C 2-0).

Par ailleurs, pour la CE il est prématuré de prendre en compte les incidences de la ligne 3, car le tracé de cette ligne n'est actuellement pas figé.

➤ **K6 OB** "Il serait peut-être souhaitable de permettre des empiètements ponctuels de la circulation sur le site propre du tramway pour contourner un obstacle momentané comme cela se fait à Grenoble ou Lyon."

M.O. Le principe de fonctionnement reste la priorité donnée aux passages des rames du tramway.

Toutefois, l'empiètement de véhicules sur la plateforme du tramway peut être envisagé (et prévue au projet) dans des conditions très précises, liées aux réglementations à respecter pour les transports guidés, et au fait qu'un tramway ne peut s'arrêter instantanément comme tout autre véhicule est censé le faire selon le code de la route. Les « freinages d'urgence » comportent une limite d'adhérence avec le rail, selon la vitesse du tramway, et surtout peuvent occasionner des chutes et chocs des passagers à l'intérieur de la rame, avec blessures corporelles.

Dans les rues très étroites, et à faible demande de circulation, une « mixité d'usage » de la plateforme tramway est acceptée et réglementée : ce sera le cas par exemple devant la gare, rue du Pont de Lattes, rue de Substantion, avec une vitesse d'exploitation des rames faible, sur de courts tronçons.

Par ailleurs, lorsque le tramway est bordé d'une unique voie de circulation générale, qui peut être perturbée par un obstacle, des travaux, ou un véhicule accidenté ou en panne, des précautions sont prises pour éviter le blocage de la voirie :

- soit par la conception de la plateforme, (bordure franchissable, revêtement adapté et séparateur central). C'est le cas sur une partie de l'avenue Villeneuve d'Angoulême et avenue de Maurin, et la vitesse d'exploitation du tramway y sera réduite en conséquence,

- soit par déviation des véhicules sur un tronçon de plateforme tramway, sous contrôle d'agents d'exploitation de TaM, entre deux rames. Il faut bien remarquer qu'il ne peut s'agir que de situations exceptionnelles, l'indiscipline constatée avec les couloirs de bus ne pouvant être acceptable pour les performances et la régularité attendues d'un tramway,

- soit par la création d'alvéoles réguliers de voirie (cf. avenue de l'Europe à Castelnau), permettant des arrêts-minute (livraisons, poste, collecte ordures ménagères...).

CE : La CE a pris acte de ce choix d'exploitation, mais s'interroge toutefois sur les possibilités de déplacements de véhicules prioritaires obligés d'intervenir dans certaines rues très étroites.

➤ **K7 OB** "La 3eme ligne est prévue en 2012 mais très incertaine compte tenu des contraintes budgétaires Elle passera par le cours Gambetta mais ne pourra passer par le Jeu de Paume Le détour fantaisiste le long du Peyrou est impossible techniquement. Si la seconde ligne ne passe pas par le Jeu de Paume nous n'aurons peut-être jamais de tramway."

M.O. La ligne 3 s'inscrit pleinement dans les objectifs du PDU (Plan de Déplacements Urbains). Elle a été confirmée à plusieurs reprises par l'Agglomération et prise en compte dans la programmation de ses investissements.

Les premières études techniques ont confirmé la faisabilité d'un accès au boulevard du Jeu de Paume par les rues Auguste Comte et Clapiès. Les études de tracé feront l'objet d'une première place de concertation dès l'année prochaine.

CE : La CE a pris note sur un sujet qu'elle estime "hors enquête"

➤ **K8 OB** "Le coût exorbitant du tracé par les berges du Lez suffit à le faire refuser. L'économie réalisée en passant par le Peyrou permet d'allonger la ligne 2 à ses extrémités ce qui assurera une forte diminution de la circulation automobile."

M.O. Il a été démontré notamment aux réponses C.2.0 et C.2.3 que le contournement Ouest de l'Écusson est plus onéreux que le tracé retenu par les Aubes, les Rives du Lez et le boulevard de Strasbourg : 100 M€ au lieu de 74 M€, en raison notamment des dépenses sur le plan de circulation associé, et qui ne seront pas nécessairement toutes utiles à l'horizon de la réalisation de la Ligne 3.

Les prolongements imaginés aux extrémités de ligne ont été évalués avec les mêmes méthodes que le tracé de référence de l'Agglo, à 79 M€ pour Saint-Jean de Védas – Courmonsec, et 46 M€ pour Sablassou – Castries, montants sans rapport avec toute notion d'économies sur le tracé retenu. Le gain de population desservie est seulement de 6600 habitants côté Ouest, et le prolongement côté Est présente même une diminution de la population desservie.

La comparaison complète sur ces extrémités de ligne figure en page 144 de l'étude d'impact, au § 5.4.8.

CE : La CE s'est déjà exprimée sur ce sujet (voir C 2-0)

➤ **K9 OB** "Les habitants de Jacou, Le Crès et de Castelnau le Lez arrivés au Corum risquent de prendre la ligne 1 déjà bien remplie ou continueront à prendre leur voiture la ligne 2 faisant l'école buissonnière à partir du Corum."

M.O. L'Agglomération de Montpellier construit un réseau dont l'armature sera les 3 lignes de tramway. De fait l'intérêt d'un tel réseau se situe entre autre dans la capacité à offrir un maillage performant. Les correspondances entre lignes sont la seule façon de permettre la diversité des destinations.

La correspondance Tram-Tram est nettement moins contraignante qu'une correspondance Tram-Bus, du fait d'un échange quai à quai, des fréquences élevées et de la performance des tramways.

Ce type de correspondance est privilégié suivant le fonctionnement usuel de tout réseau de transport collectif.

CE La CE prend acte de la réponse qui tient compte de la conception maillée du réseau.

➤ **K10 OB** "Le tracé par le bord du Lez est en totale contradiction avec la politique menée par le Maire."

M.O. Le tracé est choisi par l'Agglomération et son assemblée souveraine, en accord très étroit bien sûr avec les communes traversées, dont la Ville de Montpellier et son Maire. Ce tracé est établi sur des critères de besoins et de fréquentations pour au moins 50 ans, et tient compte de l'état actuel de la ville, de sa politique en cours et de ses perspectives d'avenir, au travers des PLU.

CE : La CE a bien noté que le tracé a été choisi par l'agglomération et son assemblée souveraine." La CE est consciente de l'évolution de la ville, mais qu'en sera-t-il dans 50 ans ?

Lez Vivant

➤ **L1 OB** Il est demandé par l'association " Lez Vivant ":

1. De déplacer le terminus de la ligne du côté de la zone commerciale Inter Marché où l'implantation d'un vaste stationnement à côté des commerces ce qui permettra aux habitants de Clapiers Teyran et Assas d'accéder au tramway.
2. Que les aménagements cyclistes et piétons soient réalisés au moins d'une manière concomitante au tramway et au mieux avant le début des travaux pour assurer une meilleure sécurité
3. Associer les usagers à l'élaboration des documents CCFC et au comité chargé de surveiller le respect des contraintes
4. Que la continuité des pistes cyclables et chemins piétonniers soit préservée le long du Lez
5. Que la station du lycée Georges Pompidou soit éloignée de l'entrée de l'établissement et que soit crée un abri pour les lycéens
6. Que les travaux de la rue de la Vieille Poste soient terminés avant le début des travaux du tram
7. Conserver le même stylisme pour la 2eme ligne que la 1ere.

M.O. Pour le point 1 : Le prolongement de la ligne (et non pas le déplacement du terminus) jusqu'à Intermarché – La Plaine, a été une hypothèse sérieusement envisagée lors des études de faisabilité, en collaboration avec les élus de Jacou. A l'examen plus détaillé des fréquentations attendues, en regard des coûts d'investissement et d'exploitation, cette option n'a pas été retenue, mais reste possible pour l'avenir, suivant les perspectives d'urbanisme ou d'équipement (grand campus universitaire...)

Pour les points 2 et 3 : Les aménagements cyclables et piétons pendant les phases travaux sont traités avec beaucoup d'attention, et font l'objet de clauses contractuelles dans les marchés des entreprises (CCEC, Cahier des Contraintes d'Environnement des Chantiers) et de concertation permanente avec les usagers et riverains (responsables désignés, numéros verts, réunions de chantier, etc....). Ceci concerne d'ailleurs l'ensemble des circulations (générales, riverains, livraisons, services de sécurité, bus, etc....)

Pour le point 4 : Les aménagements du tramway contribueront fortement à l'accessibilité piétons/cycles aux berges du Lez, en particulier à Castelnau. La piste cyclable « des deux moulins », en arrière du Parc à Ballons, est bien sûr conservée et même améliorée par adjonction d'un trottoir piétons inexistant aujourd'hui.

Pour le point n°5 : Le dessin initial implantait la station Georges Pompidou à 15 mètres du portail du lycée. A la demande du proviseur et de la Région, la station a été écartée à une trentaine de mètres dégageant ainsi un vaste parvis.

La station est équipée d'abris classiques de quais.

Pour le point n°6 : les travaux de la rue de la Vieille Poste ont déjà commencé et devraient être terminés avant les travaux du tramway. Cette voirie sera en service avant le démarrage des travaux de voirie tramway sur la RN 113 à Castelnau.

Pour le point n°7 : le choix du design du Matériel Roulant sera fait par le maître d'ouvrage, la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

CE : la CE prend acte des réponses apportées aux différentes questions posées ; mais estime que le MO ne répond pas totalement au point 3

Projet du Collectif Tram

➤ M1 OB « Alternatives sur le projet du collectif tramway » :

- *coût très inférieur beaucoup moins d'ouvrages d'art, moins d'expropriations, aménagement de ruisseaux et du Lez qu'il est guère prudent de couvrir, moins de virages*
- *Tracé beaucoup moins sinueux et donc plus rapide*
- *Durée de réalisation écourtée donc bénéfices plus immédiats*
- *Desserte d'une population plus importante*
- *Nuisances réduites durant le chantier*
- *Dégagement de l'avenue Clemenceau"*

M.O. Le Maître d'Ouvrage a examiné la proposition du Collectif Tramway et a présenté cet examen comparatif au chapitre 5.4 de l'Étude d'Impact (p.125 à 147).

Cet examen permet de répondre point par point aux éléments que fait ressortir le Collectif dans cette question :

Coût inférieur

Il n'en est rien ; le tracé du Collectif est évalué à 553 M€ contre 424 M€ pour le tracé retenu par le Maître d'Ouvrage, avec les mêmes bases d'évaluation. Cet écart du coût s'explique principalement par une longueur supérieure (34,6 km contre 19,8 km), alors que la population desservie est respectivement de 87800 et 89600, donc supérieure pour le tracé retenu par le Maître d'Ouvrage.

Même dans le secteur central, la proposition du Collectif de contournement Ouest de l'Écusson n'est pas plus économique que le tracé retenu par les Aubes, les Rives du Lez et le boulevard de Strasbourg (100 M€ au lieu de 74 M€ ; voir réponse C.2.2).

A noter que le projet retenu ne comprend pas d'ouvrage de couverture du Lez, mais seulement une passerelle piétonne pour le franchir et relier le quartier de la Pompignane.

Tracé moins sinueux et donc plus rapide

Comme il est indiqué à la question K5, le temps de parcours dépend principalement du nombre de stations, et moins de la géométrie du tracé. Les caractéristiques du tracé traduisent la volonté de desservir la population au plus près de leurs lieux de résidence. C'est l'une des clés nécessaires à la réussite commerciale d'un tramway, comme le démontre le succès de la ligne 1.

Durée de réalisation écourtée

Bien au contraire, la réalisation d'une infrastructure de 34,6 km sera plus longue que pour les 19,8 km prévus dans le projet d'agglomération ! De plus, même dans la partie centrale du tracé, la réalisation des travaux dans des secteurs aussi stratégiques en matière de circulation que l'avenue Clemenceau, les boulevards Ouest de l'Écusson, et l'avenue de Nîmes, constitue de grandes difficultés de chantier qui ne sont pas sources de

réduction de délais de chantier ! En particulier, il faudrait y rajouter les délais nécessaires aux lourdes opérations préalables de circulation.

Desserte d'une population plus importante

	Longueur	Population desservie
Tracé Collectif Tramway	34,6 km	87 800 ha
Tracé retenu par l'Agglo	19,8 km	89 600 ha

Nuisances réduites durant le chantier

Comme indiqué plus haut, les nuisances de travaux sur des secteurs comme l'avenue Clémenceau, les boulevards Ouest de l'Écusson, l'avenue de Nîmes seront très importants, notamment en terme de circulation.

Dégagement de l'avenue Clémenceau

La proposition du Collectif Tramway de passer par l'avenue Clémenceau nécessite effectivement d'en supprimer presque totalement la circulation (notamment à l'approche de la Place Saint-Denis où l'avenue devient très étroite).

Cette solution rendrait difficile l'accès au centre ville en voiture, et notamment aux parkings de la zone commerciale de la Comédie, du Triangle et du Polygone.

De plus, le passage proposé Clémenceau – Boulevard du Jeu de Paume est d'une insertion très difficile dans la rue du Grand Saint-Jean, quelque soit le tracé retenu entre le boulevard du Jeu de Paume et l'avenue Clémenceau (passage par la Gare et retour), avec des difficultés d'aménagement très importantes dans la rue Anatole France ou Faubourg de la Saulnerie, compte tenu de leur étroitesse

CE : Pour la CE, la comparaison des coûts aurait dû être effectuée sur des tracés aux extrémités identiques. La CE estime que la sinuosité du tracé a malgré tout une incidence sur la vitesse, (à rajouter au nombre de stations); et que la durée du chantier n'est pas forcément proportionnelle à la longueur du tracé.

Par ailleurs, la CE a noté que la suppression de la circulation automobile sur l'Avenue Clémenceau aurait une incidence sur la fréquentation des parkings du centre ville ; et que de ce fait, le passage d'une ligne de tramway sur cette artère est très problématique

➤ **M2 OB** "Pourquoi l'évaluation et la pertinence du tracé du Collectif Tramway ont-elles été effectuées par le maître d'ouvrage et non en recourant à un collège d'experts indépendants et impartiaux comme cela a été le cas pour le tracé fortement contesté par les associations du TGV Méditerranée avant que ne soit lancée l'enquête préalable à la DUP."

M.O Le Maître d'Ouvrage est responsable des choix du projet qu'il développe, et c'est à lui d'exposer, au travers des documents qu'il produit lors de l'enquête publique, la justification de ce choix, notamment au regard de l'impact sur l'environnement. Aucune obligation de la nature de la demande faite par le collectif ne s'impose au Maître d'Ouvrage.

De même, aucune obligation ne lui est faite de faire figurer les partis d'aménagement différents émanant de tiers (voir la jurisprudence du Conseil d'État du 3.11.1997, Comité Intercommunal de Défense du Pont du Gard).

Toutefois, la proposition du Collectif Tramway a été examinée. Elle recoupe en de nombreux secteurs les tracés et variantes étudiées par le Maître d'Ouvrage) pour présenter une comparaison globale avec le projet soumis à l'enquête, alors que rien ne lui imposait cet examen. Cette comparaison est développée au chapitre 5.4 de l'étude d'impact ; elle a été faite en utilisant les mêmes bases d'analyse que pour le tracé retenu par la Communauté d'Agglomération, et avec le même bureau d'études SEMALY, reconnu pour sa compétence en réalisation de tramway (maître d'œuvre des tramways de Grenoble, Strasbourg, Lyon, Marseille, Montpellier ligne 1 et 2)

CE : La CE regrette que le MO n'ait pas indiqué au Collectif Tramway que l'analyse et le chiffrage de leur proposition ont été effectués par SEMALY; et n'ait pas communiqué les méthodes de comparaison utilisées. (voir D 8).

➤ **M3 OB** "Nos premières lectures des documents consultables par le public sur le projet de la deuxième ligne de tramway et la confrontation de leur contenus aux documents réalisés tant en vue du Dossier de Voirie d'Agglomération, du Plan de Déplacement Urbain que de ce tramway, qu'il nous a été donné de lire nous interroge."

M.O. La démonstration de la parfaite cohérence du projet Tramway Ligne 2 avec le PDU approuvé et le DVA, a été faite à la réponse B.O.1

Le Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la mer, garant de cette cohérence globale, n'a de son côté, fait aucune observation de cette nature (voir dans le dossier « Bilan de la Concertation avec les Services de l'État », avis de ce Ministère p.6) ; rappelons que le DVA a été élaboré par la DDE de l'Hérault, et que le PDU a été élaboré en totale concertation avec ce service.

CE : La CE prend acte

➤ **M4 OB** "Le tracé initialement retenu ne nécessite pas ou peu d'expropriations. Le tracé finalement retenu nécessite beaucoup d'expropriations et passe dans une voirie très étroite. Or les deux tracés restent dans le même corridor de déplacement donc génèrent la même fréquentation au pour cent près (source ; Étude d'impact)."

Quels sont donc les critères retenus par l'agglomération pour faire évoluer le tracé ?

Quels en sont les bénéfices attendus pour qu'ils soient tels qu'ils justifient une augmentation très importante des expropriations ?"

M.O. Bien que nous ne comprenions pas précisément la question posée, ni la localisation concernée, notre réponse porte sur deux aspects :

- sur le tracé « initialement retenu » : nous n'avons pu identifier le tracé auquel la question se réfère. Le tracé s'est précisé progressivement lors des études techniques (faisabilité, puis études préliminaires et suivantes), et par la concertation préalable (sur le corridor, puis les variantes de tracé, puis l'insertion par quartier et rue). En parallèle s'est déroulée la concertation avec les services d'Etat, à l'échelon local et central (DPC, IMEC...).

- Les impacts fonciers ont bien entendu fait partie des critères forts, lors de l'analyse des variantes, à tous les stades d'avancement des études.

- La prise en compte de tous les avis et critères décrits à l'étude d'impact ont abouti au vote par l'Agglomération d'un tracé préférentiel, permettant la rédaction des quatre dossiers d'enquêtes publiques, et plus particulièrement d'expliquer pourquoi le tracé retenu a été choisi parmi de multiples variantes.

Sur le plan purement foncier, aucune variante ne présente d'avantage réel ou décisif par rapport au tracé retenu.

CE : La CE prend acte.

➤ **M5 OB** "La lecture de nombreux documents et articles de presse nous informe que les trajets domicile-travail représentent nettement moins de la moitié des motifs de déplacements.

L'enquête ménage, qui permettrait de le confirmer (et dans quelle proportion) ou de l'infirmer sur Montpellier, a été réalisée, il y a près de dix ans et n'a fait l'objet que d'une simple actualisation d'après le RGP de 1999. Le Ministre des Transports dans sa prise en considération du projet, a donc demandé la réalisation – elle est en cours – d'une nouvelle enquête ménage, la nature et l'importance de ces déplacements ayant été considérablement modifiées en l'espace de dix ans, du fait de la forte progression démographique."

Or de deux choses l'une, soit les résultats de cette enquête ménage sont importants pour la définition du projet et il convient d'en attendre, soit ils ne sont d'aucune utilité et donc cela pose la question de la pertinence de cette enquête demandée par l'État !

La définition du tracé n'aurait-elle pas nécessité la réalisation de l'enquête au préalable?"

M.O Une enquête ménages permet, en particulier, de déterminer précisément l'importance de chaque motif de déplacement et donc d'ajuster des stratégies de développement des transports publics en fonction des besoins. Pour autant, la réalisation d'une enquête ménages sur les déplacements est une opération longue et coûteuse, car la fiabilité des données recherchées est fonction de la précision et de la qualité de l'échantillon. C'est pourquoi ce type d'enquête est au mieux effectué tous les 10 ans environ et le planning prévu par l'agglomération de Montpellier est donc tout à fait cohérent avec ces pratiques. Le ministère des Transports qui encourage et subventionne partiellement ces enquêtes n'a jamais souhaité imposer un rythme plus élevé.

Le modèle de prévision de trafic permet de reconstituer une situation 2001, sur la base des données de l'enquête ménages de 1995, en recalant cette reconstitution sur les statistiques générales (statistiques TaM pour la fréquentation du réseau de transport public et comptages routiers pour la demande en transport individuel). Ce recalage a effectivement été réalisé en 2002 lors des études de prévisions de trafic. Il est tout à fait satisfaisant au stade actuel pour mener les études.

La méthode de prévisions de trafic s'appuie un modèle qui considère l'ensemble des déplacements et donc l'ensemble des motifs. La méthode utilisée ne privilégie donc pas les déplacements professionnels ou obligés, mais donne à chaque motif le poids exact par rapport à la situation réellement observée actuellement.

Rappelons enfin que la demande du Ministère des Transports quant à la réalisation d'une enquête Ménage sur l'agglomération de Montpellier s'inscrit dans le cadre de l'évaluation socio-économique de la ligne 1 et non dans le cadre de la définition du projet de la ligne 2.

CE : La CE prend acte

➤ **M6 OB** "Dans le dossier d'enquête lié à la mise en compatibilité des PLU note de présentation page 16 figure n° 5 : identification des lignes de désirs on s'aperçoit que les lignes de désirs les plus importantes convergent toutes vers le centre, plus précisément le centre historique."

Or beaucoup de tableaux ne font figurer que les potentiels de population (c'est à dire les origines d'un déplacement) et d'emploi, qui ne représentent, dans le centre historique en particulier, qu'une minorité des destinations."

➤ **M7 OB** "Comment peut-on s'expliquer que toutes les autres motivations de déplacements notamment en centre-ville (commerces, loisirs, institutions...) ne soient

absolument pas prises en compte dans ces tableaux chiffrés alors qu'elles sont prises en compte dans la modélisation par le logiciel EMME2 qui aboutit à l'identité des lignes de désirs?"

M.O. Nous répondons à la fois aux questions M6 et M7 qui sont liées.

Le modèle EMME2 tel qu'il a été utilisé, intègre notamment par le biais du potentiel desservi, la totalité des motifs de déplacements, y compris ceux qui ne relèvent pas du trajet domicile/travail.

Traditionnellement, les résultats issus de ce modèle recoupent les analyses effectuées sur la base des critères emplois et population.

C'est la raison pour laquelle ces deux points sont mis en évidence car représentatifs de la fréquentation.

CE : La CE prend acte des explications données en M6 et M7, et complétées par M O.

➤ **M8 OB** "Le tramway de Mulhouse, dont la longueur est seulement identique (à 200 m près) coûte 84 millions d'euros de moins (340 au lieu de 424) Quelles sont les raisons qui renchérissent ainsi considérablement le coût de celui de Montpellier?"

M.O. Il est exact que le tramway de Mulhouse coûte un petit peu moins cher au niveau des budgets annoncés que celui de la deuxième ligne de Montpellier, sans doute en raison d'un environnement urbain plus favorable. Cette question est traitée de manière plus large dans la réponse G.2 qui fait apparaître que la ligne 2 de Montpellier a un coût au kilomètre qui se situe au 6^{ème} rang parmi les moins chers des 18 lignes de tramway récemment réalisées ou en cours de réalisation, ces chiffres sont basés sur des informations données par le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transports).

CE : La CE prend acte.

➤ **M9 OB** "Dans ces conditions, pourquoi le montant prévisionnel estimé à 424 millions d'euros HT (valeur février 2000) indiqué dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique de la ligne 2 est le même que celui de l'appel public à la concurrence publié le 8 août 2000 (Midi-Libre du 11 août2000)?"

M.O. Il est en effet exact de souligner que le budget de 424 M€ annoncé dans l'avis de lancement du concours de Maîtrise d'œuvre paru dans le Midi Libre du 11 août 2000 a été respecté. Rappelons que pour la réalisation de la ligne 1 de tramway, il en avait été de même : le budget annoncé lors de l'adoption du programme par le District de Montpellier a été confirmé lors de l'approbation de l'avant projet, et a été parfaitement respecté à la réalisation.

CE : La CE prend acte.

➤ **M10 OB** "La comparaison de la ventilation des coûts a été changée, mais comment expliquer que les travaux qui ne sont pas directement liés au système tramway ont augmenté de 21 millions d'euros HT alors que le conseil municipal de Montpellier a voté 38 millions d'euros HT pour une partie des ouvrages d'arts liés à la 2eme ligne de tramway ? Affaire n°16 du 25 juillet 2003: 38 millions d'euros pour 8 des 25 ouvrages d'arts prévus dans le dossier d'enquête lié à la mise en compatibilité des PLU, note de présentation, dossier daté d'avril 2003."

M.O. Augmentation de 21 M€ du coût du système tramway

Se reporter à la réponse à la question G14 où il est démontré que les équipements du système tramway sont en effet en augmentation de 4 M€, tout en respectant l'enveloppe globale de 424 M€.

Opérations connexes

D'une manière très classique, les travaux du tramway sont l'opportunité pour les villes traversées d'entreprendre des travaux importants en matière de voirie et de réseaux, en accompagnement du tramway. Il s'agit alors de réaliser des ouvrages répondant aux besoins propres à celles-ci.

Le déroulement des études de projet a été l'occasion d'une concertation large, non seulement avec le public, mais aussi avec chacune des collectivités concernées par le Tramway, en particulier la Ville de Montpellier.

A cette occasion, elle a indiqué qu'elle-même projetait de modifier des ouvrages d'art impactés par les travaux de la ligne 2, pour mieux répondre à ses besoins en matière de circulation routière.

Compte tenu de leur imbrication étroite, il s'est vite avéré nécessaire de les réaliser concomitamment, sous la responsabilité d'un même Maître d'Ouvrage pour en assurer la coordination technique, et limiter la gêne vis-à-vis des usagers.

La délibération à laquelle il est fait référence a approuvé l'accord passé entre l'Agglo et la Ville de Montpellier pour intégrer les ouvrages qu'elle acceptait voir réaliser dans l'opération du tramway moyennant la prise en charge par la Ville de Montpellier des dépenses supplémentaires.

Ouvrages d'art concernés

En dehors de travaux de voirie, ou de réseaux, trois ouvrages d'art sont concernés :

- Le pont de Sète : Création d'un passage public sous le pont dans le cadre de la création du quartier St Roch,
- L'élargissement de l'avenue Dubout au franchissement en ouvrages de l'avenue de Maurin et de la voie SNCF : La Ville prend en charge l'élargissement du pont reconstruit dans le cadre du projet tramway pour augmenter sa capacité routière et la reconstruction du pont franchissant la voie SNCF
- Le viaduc Loubat permettant le franchissement en dénivelé de la place du 11 novembre

Lien avec le dossier de mise en compatibilité du PLU

Ces ouvrages n'entraînent pas de dispositions particulières pour la mise en compatibilité des PLU.

CE : La CE prend acte.

➤ **M11 OB** "Dans le dossier technique du DPC du 7 janvier 2002 la longueur de la Variante 1 (Peyrou) est de 2650 m. Dans l'étude d'impact du dossier DUP présenté actuellement au public (page 104 et suivantes) sa longueur est de 2200 m. Quelles sont les raisons d'un tel écart de 450m dont les conséquences ne sont pas négligeables ? Cet écart se retrouve dans la comparaison Saint Lazare – Montasinos." 

M.O. L'écart sur la longueur du tronçon s'explique essentiellement par le calage des stations Ligne 2 Corum et Gare entre les premières études et le dossier DUP.

CE : La CE prend acte que les stations Corum et Gare devraient être déplacées

L'association Bout Entrain

➤ **N1 OB** "Regrette que le Lycée Mermoz ne soit pas desservi. Elle regrette par ailleurs qu'une réelle concertation n'ait pas eu lieu et déplore les conditions dans lesquelles les réunions publiques se sont tenues"

M.O. Le lycée Mermoz est desservi par le tracé retenu. L'aménagement des abords du lycée a été défini en concertation avec le lycée et la Région afin que le tramway réponde aux objectifs et préoccupations de l'établissement.

Le lycée a engagé le projet de restructurer côté rue Épidaure les bâtiments et les accès au lycée en créant notamment un nouvel accès piétons qui débouchera en son extrémité sur la station Pompignane, venant décongestionner l'accès unique actuel de l'avenue Mermoz, très problématique.

CE : La CE prend acte

Les Verts

➤ **O1 OB** "Il apparaît que la proposition du tracé de référence constitue une mauvaise réponse aux objectifs poursuivis par le maître d'ouvrage, eux-mêmes cohérents avec les documents généraux de Programmation de l'agglomération que sont le PDU et le DVA."

En effet:

- Pour la partie centrale de ligne, de Castelnau à Saint-Jean de Védas-Sablassou, le bilan des populations et des emplois desservis ne diffère guère entre le projet de l'agglomération et la proposition du collectif tramway. Cependant, pour ce dernier, la meilleure attractivité de la ligne conduit à une estimation de fréquentation supérieure, ce qui implique nécessairement une meilleure rentabilité économique;

- Pour la partie centrale de ligne, de Castelnau à Saint-Jean de Védas-Sablassou, le coût de la proposition du Collectif Tramway s'avère nettement moins important que l'estimation du projet de référence (333 M€ au lieu de 386 M€); Cet écart est dû bien entendu au passage par le Peyrou qui ne présente par d'ouvrages d'arts coûteux, et à la réalisation en voie unique d'une plus grande part du tracé.

A noter que l'estimation du projet de tracé alternatif est de 18.5 M€/km, ce qui est inférieur aux réalisations récentes de tramway dans d'autres agglomérations françaises (Bordeaux 24M€/km, Lyon 20,7 M€/km et Grenoble 29,9M€/km) ce qui montre qu'on peut réaliser un tramway efficace sans dépenses somptuaires. Sur ce même tronçon, le tracé de référence ressort à 22.7 M€/km. A budget égal, le tracé du Collectif permet de rejoindre dès la première phase le terminus de Castries.

- Les coûts d'exploitation d'une ligne telle que proposée par le Collectif Tramway sont équivalents à ceux du tracé de référence, pour le secteur central. Dans le cas d'un prolongement de la ligne aux extrémités, prolongement envisagé dans les deux tracés, ces coûts seront très supérieurs, compte-tenu de la longueur de la ligne, pour un gain de clientèle assez limité. Des études sont nécessaires pour mesurer l'impact réel de ces prolongements sur la diminution de la circulation automobile dans l'agglomération, impact qui, s'il était significatif, pourrait conduire les autorités locales à accepter le principe d'une ligne présentant des coûts d'exploitation plus élevés."

M.O. La démonstration de la parfaite cohérence du projet Tramway Ligne 2 avec le PDU approuvé et le DVA, a été faite plus haut (réponse B.01).

Le Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la mer, garant de cette cohérence globale, n'a de son côté, fait aucune observation de cette nature (voir dans le dossier « Bilan de la Concertation avec les Services de l'État », avis de ce Ministère p.6) ; rappelons que le DVA a été élaboré par la DDE de l'Hérault, et que le PDU a été élaboré en totale concertation avec ce service.

Ainsi :

Pour la partie centrale de « Saint-Jean de Védas – Sablassou » :

Le projet de référence, dans sa partie centrale, possède un potentiel sensiblement supérieur à celui des autres variantes étudiées.

Le tableau figurant en page 144 de l'Etude d'Impact présente le potentiel population/emploi comparé du projet retenu par la Communauté d'Agglomération et du tracé proposé par le Collectif Tramway, section par section.

Sur la section Saint-Jean de Védas – Castelnau/Sablasseou, ce comparatif est le suivant :

	Projet retenu par Agglo	Tracé proposé par Collectif Tramway
Population desservie	80 300	72 500
Emploi desservi	37 400	37 000

Nous ne connaissons pas les bases de calcul qui ont permis d'annoncer un montant d'investissement de 333 M€ et de 386 M€.

Toutefois, la Communauté d'Agglomération a évalué avec rigueur le tracé proposé par le Collectif Tramway avec les mêmes ratios que ceux du projet retenu ; Pour cette même section Saint-Jean de Védas – Castelnau/Sablasseou, et en maintenant la voie double sur la RN 113 à Castelnau, seule possibilité d'offrir une fréquence de 5 mn compatible avec la fréquentation attendue, on obtient :

	Projet retenu par Agglo	Tracé proposé par Collectif Tramway
Estimation Saint-Jean – Sablassou	223 M€	243 M€

Comme il a été démontré plus haut (réponses C.2.0 et C.2.3 notamment), le passage par le contournement Ouest de l'Ecusson n'est pas porteur d'économies, bien au contraire.

Rappelons que l'estimation présentée dans le dossier soumis à enquête résulte d'un avant-projet réalisé par un maître d'œuvre reconnu et auteur de plusieurs projets français (SEMALY est présent à Grenoble, Lyon, Marseille, Le Mans, Montpellier Ligne 1, Strasbourg, ...) et qu'il est soumis à un engagement sur le coût de l'avant-projet.

De plus, le coût kilométrique du projet retenu par l'Agglo est comparable avec le coût des autres projets français, et même inférieur à la moyenne (voir réponse G.2).

Pour les prolongements aux deux extrémités

Les prolongements proposés par le collectif concernent :

	Longueur	Population	Coût
--	----------	------------	------

A l'Ouest : Saint-Jean – Courmonsec	12.5 km	6 600	79.9 M€
A l'Est : Castelnau – Castries	7.6 km	8 700	46 M€

Il est donc clair que ces prolongements sont extrêmement coûteux au regard de la population concernée ; ils seront également très coûteux en terme d'exploitation. La possibilité de réaliser ces extensions reste tout-à-fait envisageable à terme, mais ne saurait se justifier qu'avec un développement urbain conséquent de ces secteurs.

En ce qui concerne l'implantation de parcs relais à une telle distance du centre, l'expérience de la Ligne 1 et de toutes les autres réalisations françaises montre que le succès des parcs relais est lié :

- à leur positionnement sur le réseau de voirie : accès facile, les retenues de circulation doivent se situer après le parc relais ;
 - à un temps de transport en Tramway compétitif,
- ce qui ne serait pas le cas – en tout cas actuellement – pour des parkings situés au-delà de Saint-Jean ou de Castelnau, qui plus est avec des fréquences réduites. La réduction de la circulation automobile que l'on pourrait escompter serait ainsi quasi nulle.

CE : La CE ne partage pas totalement l'avis du MO, en particulier en ce qui concerne les coûts (voir C 2-0 et C 2-3)

Arceaux Vie Active (AVA)

➤ P1 OB « Des pressions de toutes sortes :

- Celles exercées sur les propriétaires riverains fonciers du tracé préférentiel afin qu'ils cèdent leurs propriétés à l'agglo (certains ont déjà reçu des formulaires d'expropriation à remplir et à renvoyer à Tam avant même l'ouverture de l'enquête publique), avec un incroyable mépris affiché pour le travail des commissaires enquêteurs, mépris confirmé par la mise en place de « visites organisées » à l'enquête notamment de personnes du 3^{ème} âge.
- Celles exercées sur le personnel municipal qui nous sont rapportées régulièrement.
- L'impossibilité d'obtenir de la Mairie des salles pour débattre des problèmes de transport. »

M.O. Au lancement de l'enquête parcellaire, il faut quinze jours avant l'ouverture de celle-ci envoyer à chaque propriétaire des parcelles impactées une notification afin de vérifier qui est le propriétaire exact de la parcelle (succession, parcelle en indivision, parcelle au domaine public) : c'est ce qu'exige la procédure d'enquête parcellaire.

Les rencontres avec les riverains se sont faites avec convivialité, courtoisie et respect de chacun.

Les salles sont gérées par chaque commune dont la Ville de Montpellier et la gestion n'est pas simple du fait des nombreuses réunions et enquêtes publiques simultanées (5 enquêtes publiques en même temps que la celle de la deuxième ligne).

Nous pouvons affirmer qu'aucune pression n'a été exercée sur le personnel municipal ni sur les personnes du 3^{ème} âge.

CE : La CE ne peut pas prendre position.

« Les Amoureux de Candole »

➤ Q1 OB « Il nous paraît indispensable pour notre quartier que cette deuxième ligne du tramway passe par le boulevard Henri IV pour les raisons suivantes :

- *Fréquentation automobile très importante ...Il est nécessaire de diminuer ce taux de fréquentation.*
- *Opération St Charles/Albert 1^{er} qui prévoit dans les trois années à venir un afflux important de résidents et d'étudiants.*
- *Le nombre de personnes habitant les faubourgs et les alentours Ouest de l'Écusson est aussi à considérer comme un argument important...*
- *Le passage du tramway qui permettra la redynamisation du commerce, du tourisme, et la fréquentation de toute cette partie Ouest de l'Écusson. Actuellement, pour joindre cette partie du cœur de ville, il n'y a qu'une seule possibilité : aboutir sur la place de la Comédie et marcher longuement, ce qui est dissuasif pour un grand nombre de personnes.*
- *L'Écusson devant devenir piétonnier dans son ensemble, il nous paraît indispensable d'en assurer l'irrigation en le ceinturant par le tramway.*
- *Historiquement, l'Écusson est le cœur de ville et doit le rester Il ne doit pas devenir un Écusson « Musée historique », satellite d'un autre centre.*
- *La configuration des boulevards Henri IV et Jeu de Paume permet l'aménagement d'un tramway en site propre. »*

M.O. La justification du choix du Maître d'Ouvrage du tracé par le Boulevard de Strasbourg, les Rives du Lez, les Aubes, au lieu du contournement Ouest de l'Écusson, est développé à la réponse C.2.0.

Le choix de la communauté d'Agglomération d'établir à partir de la vision à terme d'un réseau tramway à trois lignes conforme au PDU qui garantit :

- la meilleure couverture spatiale du centre ville
- un maillage optimal du réseau avec de nombreux points de connexion et peu de superpositions
- des possibilités d'évolution des services mixant les itinéraires

A noter que l'Écusson est déjà très bien desservi par la Ligne 1 (5 stations de Albert 1^{er} à Gares), et sera complété par la Ligne 3. La Ligne 2 permettra la desserte de nouvelles populations dans un secteur d'habitat dense (les Aubes, boulevard de Strasbourg, la Pompignane).

CE : La CE a exprimé son avis en C 2-0. De plus, la CE estime que si l'on peut affirmer que "l'Écusson est bien desservi par la ligne 1" ; on peut aussi bien affirmer que les Berges du Lez sont aussi, " bien desservies par la ligne 1".

Jacou Tram

➤ **R1 OB** Terminus de Jacou : Pétition en faveur d'un terminus au voisinage de la piscine A. Jany, pour les raisons suivantes :

- *Pas de station et de parkings dans la pinède.*
- *Perturbations dans le quartier des écoles*
- *Insécurité, par l'intrusion d'éléments extérieurs au village.*

Difficultés d'extension vers Le Crès, Castries, Lunel ...

M.O. Un terminus A. Jany ne desservirait que la piscine et une très faible partie de la population de Jacou, et entraînerait de grandes difficultés d'insertion.

D'autre part, le parking associé à la station Jacou est distinct du parking des écoles, et de dimensions modestes (40 places). Les véhicules s'y rendant proviennent majoritairement de la rue Maingain-Tous et ne croisent donc pas le flux piétons entre le parking des écoles et les écoles elles-mêmes (voir planche n°520 du dossier « plans généraux des travaux »).



Le traitement de la ligne et de la station est le plus simple possible pour s'intégrer à la pinède : voie unique sur ballast sauf en station, arrivée par la clairière pour limiter l'impact sur les arbres, places de parking positionnées de façon à ne pas toucher aux arbres les plus grands.

Les éventuelles extensions vers Castries et Lunel restent tout à fait envisageables et ne sont pas incompatibles avec le fonctionnement d'une branche sur Jacou.

CE : La CE prend acte, mais s'interroge toutefois sur l'organisation et l'utilisation du parking.

➤ **R2 OB Intégration dans le PDU de l'agglomération :**

- Réduire la circulation automobile :

En attente de la redéfinition de la circulation automobile, les rames de la ligne 2 peuvent circuler à moindres frais sur la ligne 1 entre Corum et la Gare.

- Réduire les temps de transport :

- Éviter les incursions sinueuses dans le quartier des Beaux Arts : la route de Nîmes de St Lazare au Corum permettent un trajet plus court, plus rapide, moins coûteux et source de moins de nuisances.

- Supprimer cette longue et coûteuse boucle du Lez, et éviter la scabreuse idée d'enterrer le Verdanson

- Éviter les sinuosités de Rondelet à Tastavin et passer tout droit par Clemenceau. Cette avenue directe draine tout autant de population (Chaptal, Gambetta, Lycée et Collège de l'avenue Clemenceau, poste Rondelet).

M.O. La démonstration de la cohérence du projet de Ligne 2 retenu par la Communauté d'Agglomération figure à la réponse B.01.

Réduction de la circulation automobile

Le passage de la Ligne 2 en tronc commun de Ligne 1 entre Corum et Gares ne contribuerait certainement pas à réduire la circulation automobile. Par ailleurs, cette option de tronc commun unique est très difficilement gérable en exploitation, comme indiqué en réponse G20. Par contre, le projet retenu permet toute évolution du réseau et autorise notamment des services mixant les itinéraires.

Réduire les temps de transport

L'important n'est pas nécessairement d'aller le plus vite possible, mais bien d'intéresser le plus grand nombre de voyageurs, ce que permet bien :

- Le passage au cœur du quartier des Beaux Arts,
 - Le passage dans les quartiers denses à l'Est du Centre Ville : les Aubes / Parc à Bailons, boulevard de Strasbourg, et le lien avec le quartier de la Pompignane
 - Le passage par l'avenue de Maurin : Pedro de Luna avec la desserte des grands ensembles du Mas Drevon
- et ainsi de concerner une population supérieure au tracé proposé par le Collectif Tramway.

Comparaison entre Saint-Jean de Védas et Castelnau / Sablassou	Projet retenu par Agglo	Tracé proposé par Collectif Tramway
Population desservie	80 300	72 500
Emploi desservi	37 400	37 000

La démonstration a été apportée que le passage par les Aubes, les Rives du Lez, et le boulevard de Strasbourg est plus économique que le contournement Ouest de l'Ecusson, notamment en raison des indispensables opérations de circulation à prévoir.

Il n'est pas question « d'enterrer le Verdanson » dans le projet retenu par la Communauté d'Agglomération : les franchissements prévus au niveau des avenues Vallois / Mermoz, et entre la Place du 11 Novembre et l'avenue Vallois, ne sont qu'un prolongement des couvertures existantes du cours d'eau, sans modifier son fonctionnement hydraulique.

CE : La CE s'est aussi exprimée en B 0-1 et G 2

La CE note de plus que l'option "tronc commun" est difficilement gérable en terme d'exploitation ; et que la réduction du temps de transport, est quoiqu'en dise le MO, un objectif important pour une ligne de tramway. Il faut certes "intéresser le plus grand nombre de voyageurs", mais la diminution du temps de transport est un facteur important d'attractivité.

Association de Défense des Riverains du Tramway de Montpellier

➤ **S1 OB** « Cette association n'est pas hostile au tramway. Elle est favorable à la mise en place d'un tramway de qualité, silencieux et respectueux de son environnement ainsi que des droits et attentes légitimes des riverains et des piétons. »

M.O. Le Maître d'Ouvrage prend acte des déclarations de cette association et partage les objectifs qu'il énonce :

- Tramway de qualité, tant dans le service de transport mis en place, le confort du Matériel Roulant et son accessibilité, que la qualité des espaces publics réaménagés.

- Tramway silencieux, l'expérience de la Ligne 1 sera mise à profit pour la réussite de la Ligne 2

- Tramway respectueux de l'environnement, avec un effort particulier pour réintroduire les espaces verts en Ville : plantations d'arbres (2830 arbres plantés contre 1200 arbres supprimés), création d'espaces verts (147 600 m² créés contre 40 720 m² supprimés)

- Prise en compte du piéton dans tous les aménagements réalisés, et prise en compte des cyclistes.

CE : La CE prend acte que le MO s'engage sur du matériel silencieux,

➤ **S2 OB Tracé :** « Le tracé du Collectif Tramway présente de nombreux avantages par rapport au tracé présenté par l'Agglomération :

- Beaucoup plus direct et donc plus rapide, plus attractif pour les usagers.
- Plus écologique car il détruit moins d'espaces naturels.
- A l'échelle de l'Agglomération car il dessert 10 communes au lieu de 3.
- Beaucoup moins d'expropriations.
- Un coût kilométrique bien moins élevé".

M.O. Le Maître d'Ouvrage a examiné la proposition du collectif Tramway et a présenté cet examen comparatif au chapitre 5.4 de l'étude d'impact (P.125 à 147).

Cet examen permet de répondre point par point aux éléments que fait ressortir l'association dans sa question :

Plus direct et plus rapide, plus attractif pour les usagers :

Comme indiqué à la réponse M1, le tracé retenu par l'Agglomération a le souci de desservir un maximum de quartiers. La vitesse commerciale est déterminée principalement par le nombre de stations, justifiée par cette volonté de desserte.

Plus écologique car il détruit moins d'espaces naturels :

Les espaces naturels concernés par le tracé retenu par le Maître d'Ouvrage sont décrits au § 4.3.1. de l'Etude d'Impact, et au § 6.2.2.2 de ce même document où sont décrits les effets permanents du projet.

Il y est démontré que les atteintes du projet sont extrêmement limitées :

Les espaces peu ou pas urbanisés.

Ces espaces aujourd'hui peu ou pas urbanisés constituent pour partie un potentiel de développement de l'agglomération le long de la ligne de Tramway. Leurs caractéristiques « naturelles » sont destinées à évoluer au fur et à mesure de la réalisation des projets des communes.

Dans le cadre du Tramway :

- A Saint-Jean de Védas, la végétation naturelle qui accompagne la voie ferrée est préservée ou reconstituée dans sa simplicité actuelle,
- Entre l'avenue de Plankstadt et le collège de la Voie Domitienne, le projet s'inscrit dans les aménagements paysagers du boulevard de liaison RD65/RN113 (projets concomitants du Département). Entre le collège et le Lycée Georges Pompidou, le projet reconstitue à ses abords la végétation de garrigue préexistante.
- Entre Castelnau-le-Lez et le Crès, dans son ensemble, le secteur d'étude ne présente pas d'enjeux majeurs en ce qui concerne la préservation d'habitats et d'espèces à valeur patrimoniale, c'est-à-dire rares ou bénéficiant d'un statut de protection ou encore riches sur le plan écologique. Le projet sera principalement à l'origine de la disparition du couvert végétal au niveau des emprises temporaires liées au chantier et des emprises définitives des aménagements. La suppression des formations végétales à caractère nature constitue un impact limité en raison de leur caractère banal (végétation méditerranéenne dense dominée par le chêne Kermes) et de leur faible superficie au demeurant reconstituée.
- A Jacou, la ligne traverse la pinède par la clairière pour limiter l'impact sur les arbres.

En milieu urbain :

- Le projet préserve les parcs existants et renforce leur rôle fédérateur dans le tissu urbain de la Ville ; c'est le cas notamment du parc Tastavin, du parc de la Croix d'Argent et du square Jean Monnet ;
- Quelques boisements classés aux POS sont touchés marginalement par le projet,
- A Montpellier, en bordure du Verdanson et du Lez, la végétation des berges est préservée ;
- Avenue de l'Europe, les platanes sont supprimés, un double alignement est recréé, l'essence choisie, le tilleul (arbre urbain d'alignement) est adapté à la fois à l'aménagement et au caractère de la voie, et à la proximité de la plate-forme du Tramway.

Rappelons que le bilan global en plantation d'arbres et création d'espaces verts, est largement positif sur le projet présenté par le maître d'ouvrage : 2 830 arbres plantés contre 1 200 supprimés, création de 147 600 m² d'espaces verts contre 40 720 m² supprimés.

A l'échelle de l'Agglomération

Le projet de ligne 2, conforme au DVA et au PDU, concerne bien tous les habitants de l'Agglomération ; au-delà des 5 communes sur lesquelles il s'inscrit (Jacou, Le Crès, Castelnau, Montpellier, Saint-Jean de Védas), les habitants des secteurs de Fabrègues, Lavérune, Courmoussac au Sud, et Vendargues, Baillargues, Castries au Nord, bénéficieront de la Ligne 2 par les rabattements des bus sur les stations de Tramway et la création des parcs relais.

A terme, des extensions de la ligne sont possibles dans ces secteurs, suivant les orientations qui auront été retenues dans le SCOT en cours d'élaboration.

Beaucoup moins d'expropriation

L'impact foncier est peu différent dans toutes les variantes de tracé.

Coût kilométrique moins élevé

Dans le chapitre 5.4 de l'Etude d'Impact, le coût kilométrique du projet Collectif Tramway est effectivement inférieur à celui retenu par l'Agglomération : 16 M€/km contre 21,4 M€/km, mais cela est dû aux grandes longueurs « économiques » hors zones urbanisées. Au total, le projet du collectif est bien plus onéreux que celui retenu par l'Agglomération : 553 M€ au lieu de 424 M€.

CE : La CE prend acte, mais estime que les coûts kilométriques sont difficilement comparables ; il aurait fallu les calculer sur des tracés ayant les mêmes extrémités. (voir M1)

➤ **S3 OB** Dans le contexte des restrictions budgétaires, notre association ne serait pas opposée au passage de la 2ème ligne de tramway sur le tracé existant de la 1ère ligne entre les stations Corum- Comédie-Gare, plutôt que par le Bd du Jeu de Paume.

M.O. Cette option de long tronc commun entre les deux lignes de Tramway est totalement ingérable en exploitation sur le tronçon le plus chargé du réseau comprenant les deux stations les plus importantes (COMEDIE et GARES représentent 30 % des montées/descentes de la Ligne 1) comme indiqué à la réponse B20. Par contre, toute possibilité d'interconnexion des Ligne 1 et Ligne 2 est préservée.

La communauté d'Agglomération a indiqué dans le dossier à l'enquête, le montant de la subvention auquel elle peut prétendre en appliquant les modalités de calcul de la circulaire du Ministère de l'Équipement du 10 juillet 2001, concernant les « aides de l'État à la mise en œuvre des plans de déplacements urbains et aux transports ».

Le montant définitif de la subvention sera fixé par l'État après dépôt du dossier de demande de subvention par la Communauté d'Agglomération, et après que ce dossier aura été déclaré « complet » par la Direction des Transports Terrestres (après obtention de la DUP conformément aux dispositions de la circulaire précitée).

L'éventualité d'une révision à la baisse de la participation financière de l'État, qui n'est pas du fait du maître d'ouvrage, conduira la Communauté d'Agglomération à revoir la programmation pluri-annuelle de ses investissements.

D'ores et déjà, la communauté d'Agglomération a confirmé, en particulier lors du débat d'orientation budgétaire qui s'est tenu le 27 novembre 2003, que la réalisation de la ligne 2 de tramway était maintenue dans cette programmation et les montants nécessaires pour l'année 2004 seraient inscrits.

CE : La CE prend acte, mais s'interroge sur les appréciations du MO en ce qui concerne une exploitation de 2 lignes (1 et 2) sur le tronc Gare-Corum

- *Sur les documents d'études préliminaires, il était écrit que l'exploitation serait contraignante;*
- *Sur le dossier d'étude d'impact (page 109): l'exploitationest très contraignante*
- *En réponse à la proposition formulée en R1 : il est écrit que l'exploitation est difficilement gérable.*
- *En réponse à la proposition formulée en S1 : il est écrit que l'exploitation est totalement ingérable.*
- *Lors de la réunion du 08 12 2003, le MO a déclaré : "après les travaux de remise à niveau, la ligne 2 pourra effectuer le passage direct Jacou/ Corum/ Gare / Saint Jean de Védas, ainsi que les Rives du Lez alternativement".*

➤ **S4 OB** Par ailleurs, nous émettons les plus vives réserves sur le passage du tramway par les rues de Substantion et du Pont de Lattes. Faire circuler des tramways dans ces rues aussi étroites n'a aucun sens :

- Rues beaucoup trop étroites pour y prévoir la circulation de tramways sur deux voies Courbes trop serrées ce qui entraîne :
 - Des crissements dans les virages et une usure prématurée des rails et du matériel roulant
 - Une destruction de la vie de quartier de « l'ambiance village » de cette rue.
 - Une détérioration de la qualité de vie des riverains étant donné les nuisances très importantes générées par le passage d'un tramway dans les rues étroites
 - Un rallongement du temps de trajet pour les usagers.
- De plus ces quartiers sont déjà desservis par la première ligne et très proches du centre ville »

M.O. Cette question recouvre et prolonge la question J2, dont la réponse explique le choix des rues empruntées pour bâtir un tracé.

- sur l'étroitesse : le projet démontre que cela ne pose pas de problèmes techniques ou géométriques rédhibitoires
- sur les courbes : si elles sont bien sûr à éviter autant que possible, l'expérience accumulée à Montpellier et sur les autres réseaux au niveau de la métallurgie des rails, conception des bogies des rames et procédures d'entretien (graissage, reprofilage, rechargement...) font que cet aspect est maîtrisé
- sur la vie de quartier : les deux rues citées sont justement celles qui perturbent le moins les quartiers concernés, en matière de lieux de vie, commerces, circulation, etc... Cet aspect a été un élément fort de la concertation, qui a justement dans les deux cas, amené à retenir ces rues parmi les autres alternatives
- sur la qualité de vie des riverains : par comparaison avec la situation initiale (circulation permanente, parkings anarchiques, trottoirs inexistantes), l'aménagement final de ces rues avec circulation très ponctuelle et lente de rames de tramway, apporte incontestablement un agrément urbain supplémentaire
- sur le rallongement du temps de trajet : les deux rues citées sont, au contraire, le trajet le plus court, que ce soit entre les stations Gare et Place Carnot, ou entre les stations Corum et Jeu de Mail des Abbés / Aiguelongue.
- sur la desserte par la première ligne : il est fondamental de construire un réseau complet de transport public (bus et tramways) interconnecté, avec des correspondances. Cette question des voisins immédiats de la ligne 1 doit donc être appréhendée sous l'aspect « réseau », et non pas simplement « intérêt local ».

CE : La CE estime que le MO est optimiste lorsqu'il affirme que l'aspect courbes est maîtrisé (voir ligne 1); et qu'il est abusif de parler "d'agrément urbain supplémentaire apporté par le tramway", surtout dans la Rue du Pont de Lattes.

D'autre part, la CE veut bien comprendre que l'aspect réseau doit être privilégié par rapport à l'intérêt local, mais estime que des mesures compensatoires

devraient être envisagées pour les habitants de ces rues (facilités d'accès, lutte contre les nuisances,)

Association GEFTRAM

➤ T1 OB Les propositions du GEFTRAM

✓ «Depuis longtemps nous défendons l'idée d'un tramway économique pour une réalisation rapide, des coûts d'exploitation raisonnables, des prolongements évidents hors Montpellier. L'engorgement de la ville prend sa source à 20 ou 30 kilomètres du centre ville, car la pénurie foncière a pour conséquence l'étalement urbain

✓ .Si le dialogue avait été possible, nous aurions proposé une organisation d'un futur tour de ville tramway pour :

- Optimiser les fréquences sur les deux tronçons les plus peuplés : Occitanie-Gare et Sabines- Gare.
- Raccourcir les temps de parcours et simplifier le tracé Mosson-Odysséum au centre ville.
- Ne pas trop charger la section Corum-Comédie-Gare SNCF tout en offrant aux usagers, dans les stations clés, toutes les directions possibles.
- Maintenir en vie la section Albert 1^{er}-Corum.
- Offrir une liaison directe Nord - Sud.

✓ Principe :

Réalisation d'une voie Albert 1^{er} – Peyrou – Jeu de Paume – Gare SNCF pour rétablir la ligne 1 comme prévu dans le projet de décembre 1992.

Réalisation de la ligne 3 en deux demi-lignes :

- A – Station Moularès- Lattes – Palavas (Réalisation prioritaire)
- B - Gambetta – Figuerolles – Estanove – Lavérune – Pignan

Utilisation des anciennes voies ferrées

- Est : Corum – RN 113 – Le Crès – Vendargues – Castries – St Geniès des Mourgues
- Ouest : Gare SNCF – Sabines – St Jean de Védas – Fabrègues – Montbazin."

M.O La concertation préalable, développée à la réponse D0, a permis d'affiner et de faire évoluer le projet avec toutes les opinions exprimées. La cohérence du projet retenu avec le PDU et le DVA est complète, comme démontré à la réponse B0.1

Les suggestions de GEFTRAM ont été examinées. La ligne 3 doit faire l'objet du cheminement normal de ce type de projet : études de faisabilité (réalisées), puis concertation préalable (engagée), puis études techniques, enquêtes publiques, et plan de financement

L'utilisation des anciennes voies ferrées est une opportunité intéressante à étudier, mais n'est pas une fin en soi. Les raisons de leur désuétude demeurent (grandes distances, faible densité de population au voisinage immédiat, coûts d'exploitation élevés...).

CE : La CE prend acte, mais aurait souhaité que le MO argumente un peu plus ses explications.



Jacou Nature et Découverte

➤ **U1 OB** Choix du tracé : « Il est très peu fait état des résultats du PDU et notamment aucune analyse sectorielle du problème des déplacements entre Montpellier et les communes Nord et Est n'est indiquée. »

M.O Le projet retenu pour la ligne 2 est parfaitement cohérent avec le PDU approuvé ; les communes du Nord Est sont bien prises en compte dans l'analyse et bénéficieront soit d'une desserte directe par le tramway (Castelnau, Le Crès, Jacou), soit par le réseau de bus réorganisé autour du tramway, soit par les parcs relais de Sablassou et Pompidou

CE : La CE prend acte

➤ **U2 OB** « Une alternative qui aurait consisté à relier les secteurs Est et Nord-Est desservis par la ligne 2 au parking d'Occitanie en empruntant globalement le tracé de la RD65 aurait mérité d'être étudié. En effet la majorité des déplacements sont professionnels et une bonne partie des utilisateurs de ce secteur travaillent dans les quartiers Nord de Montpellier (Hôpitaux, Facultés, Laboratoires, Services) »

M.O. Les déplacements des habitants des communes périphériques sont majoritairement centripètes en direction de Montpellier centre – au sens large – et ne sont pas concentrés majoritairement sur les secteurs Nord de Montpellier.

Cette desserte en connexion à la station « Occitanie » ne serait pas attractive notamment en terme de temps de parcours par rapport au tracé de la ligne 2 du tramway et serait certainement plus coûteuse à cause d'un itinéraire plus long.

La ligne 2 du tramway répondra donc bien aux besoins de déplacements du secteur Nord-Est vers Montpellier Centre.

Les déplacements Nord-Est vers de Nord de Montpellier seront cependant également pris en compte grâce à la restructuration du réseau bus associé.

En effet, il est prévu une ligne de bus assurant la liaison « Terminus de Jacou Ligne 2- St Eloi Ligne 1 » via Jacou et Clapiers. La connexion de cette ligne à la station St Eloi permettra ainsi une irrigation du secteur nord de Montpellier à la fois pour le secteur de Jacou et Clapiers.

Autre liaison possible, une connexion avec une ligne de bus à la station « Aiguelongue » permettra de rejoindre directement le secteur de ST Eloi.

CE : La CE prend note des orientations de l'Agglomération

➤ **U3 OB** Concertation préalable :

Beaucoup de médiatisation est faite autour de ce dossier, mais il est abusif de parler de concertation. En effet :

- L'information a été donnée de façon peu précise, changeante au cours du temps
- Les contacts que nous avons eus avec la TAM ont été interrompus dès que nous avons voulu faire des remarques ou des suggestions sur le projet,...
- Lorsque des réunions « de concertation » ont été organisées, il s'agissait en réalité de manifestations très protocolaires servant à mettre en valeur un projet à son degré d'avancement, mais n'ayant pas pour objet d'entendre et encore moins de prendre en compte les avis des personnes qui s'exprimaient.

En résumé on peut parler de publicité autour de ce projet mais pas de concertation. »

M.O. L'information ne change pas mais le projet évolue en fonction des souhaits du public et du résultat de la concertation.

Des rencontres avec les riverains dans leurs villes, dans leurs quartiers, avec les acteurs principaux, élus, urbanistes, paysagistes, techniciens... sont preuves d'une volonté d'écoute et de bien faire. D'ailleurs le projet a évolué sur Castelnau le Lez, entre le Lez et le Corum, le Corum et la Gare, la Gare et l'avenue Colonel Pavelet, et l'avenue Colonel Pavelet et St Jean de Védas ; voir la réponse G.0 sur ce sujet.

CE : La CE prend acte, mais répète que l'évolution du projet, n'est pas une preuve suffisante pour justifier qu'il y a eu une réelle concertation.

➤ **U4 OB Transport doux :** « Le dossier ne parle que des pistes cyclables à Montpellier, pas dans les autres communes concernées. »

M.O. Tout au contraire, le dossier traite des pistes cyclables sur l'ensemble du tracé du Tramway, sur les communes de Saint-Jean de Védas, Castelnau et Jacou, en plus de Montpellier. Ces communes bénéficieront de tous les aménagements réalisés en faveur des deux roues à l'occasion de la construction de la ligne 2 de tramway.

Cette question s'inscrit dans les questions E2 et E6, auxquelles on se référera pour les réponses.

CE : La CE prend acte. (voir E 2 et E 6)

➤ **U5 OB Tracé :** Jugement que sur la partie concernant les utilisateurs de la commune de Jacou : « Infléchir le trajet vers le Nord Est et créer la gare de Jacou dans un secteur proche de la piscine districale qui constitue aussi un nœud routier limitrophe du village. Ce trajet permettrait aux habitants des communes voisines d'accéder à la gare en utilisant le réseau routier existant sans avoir à traverser la zone urbaine de Jacou, ce qui améliorerait les délais de route, le confort et la sécurité des utilisateurs et des riverains. »

M.O. Cette station ayant vocation de drainer les communes voisines de Jacou existe, il s'agit de Georges Pompidou situé à proximité d'un carrefour important de la RD65. Un parking d'échanges de 300 places extensible à 600 vient renforcer ce rôle.

CE : La CE prend acte

➤ **U6 OB Gare de Jacou :** « Souhaitable que ce soit une architecture en harmonie avec le site et le bâti voisin. »
« Si la proposition de déplacement de la gare vers la piscine ne devait pas être retenue, nous proposons que la gare soit éloignée de l'école et implantée dans un site proche du Mas de Caylus hors périmètre boisé. »

M.O. Les locaux techniques nécessaires au fonctionnement de la ligne seront intégrés à une extension du « local des boulistes » qui sera traitée avec le même type architectural. La station, quant à elle, sera « simple » pour se fondre dans le paysage.

Un éloignement de la station vers le Mas de Caylus aurait l'inconvénient de générer un trafic piétons et automobiles de la rue Maingain-Tous vers la station qui sera beaucoup moins maîtrisable que la circulation des rames. Ces flux risquent bien d'être beaucoup plus traumatisants pour la pinède que la voie tramway traitée sobrement.

CE : La CE prend acte

ADTC 34

➤ **V1 OB** «La carte d'identification des lignes de désirs» montre que c'est le centre historique qui se trouve à la croisée des destinations et non Port Marianne.»

M.O. Effectivement, la « carte d'identification des lignes de désir » montre que le point de convergence des flux est le centre de Montpellier...Ce en quoi le maillage cohérent du réseau de tramway, à terme à 3 lignes, répond bien tout en y associant les dessertes les corridors correspondant aux besoins de déplacements identifiés.

Il n'en demeure pas moins que Port Marianne, desservi par la ligne 1 du tramway est un secteur attractif où le tramway enregistre 10 000 voyageurs (montées + descentes) par jour.

La station de Port Marianne est un pôle d'échange où les lignes de bus en provenance dusud (Palavas, Canon, La Grande Motte, Lattes, Mauguio, Pérols) sont en correspondance avec le tramway et cela, conformément aux principes de rabattement adoptés pour la restructuration.

Il s'agit de favoriser les rabattements des lignes de bus sur le tramway pour éviter les doubles emplois et pour contribuer à l'allègement de la circulation motorisée en centre ville. Cela dans une logique d'amélioration de la productivité de l'ensemble du réseau et de garantie d'un service de qualité au meilleur coût pour la collectivité. Le principe de redistribution de l'offre kilométrique gagnée sur les rabattements bus/tram permet de renforcer les fréquences de passage sur les lignes de bus.

CE : La CE estime que le trafic enregistré sur Port Marianne est pour une bonne part, un trafic "captif" qui résulte du rabattement de plusieurs lignes de bus sur cette station.

➤ **V2 OB** « On assiste au démantèlement du réseau de transport en commun avec un système à deux vitesses : un réseau de tramway et des lignes de bus laissées à l'abandon. »

M.O. En aucun cas il s'agit de construire un réseau à 2 vitesses.

Les choix d'investissements en matières de TCSP et de transport en commun découlent directement de la politique de déplacement définie dans le PDU, en cohérence avec le DVA, qui retient la réalisation d'un réseau de tramway à 3 lignes structurant les lignes de transport en commun, avec pour objectif d'améliorer globalement les performances de l'ensemble des réseaux TC en matière de fréquence, de régularité et de vitesse commerciale.

La mise en service de la 2ème ligne de tramway s'accompagnera d'une restructuration de l'ensemble des lignes du réseau urbain, suburbain, et du réseau Départemental (lignes desservant également la Communauté d'agglomération) suivant les mêmes principes que ceux appliqués lors de la mise en place de la 1ère ligne. Il s'agit de favoriser les rabattements des lignes de bus sur le tramway pour éviter les doubles emplois et pour contribuer à l'allègement de la circulation motorisée en centre ville. Cela dans une logique d'amélioration de la productivité de l'ensemble du réseau et de garantie d'un service de qualité au meilleur coût pour la collectivité.



Le principe de redistribution de l'offre kilométrique gagnée sur les rabattements bus/tram sera appliqué comme il l'a été avec la ligne 1. Il permettra de renforcer les fréquences de passage sur les lignes de bus en contact avec la ligne 2.

Contrairement à ce qui est annoncé, les lignes de bus ne sont pas laissées à l'abandon : avec la restructuration associée à la ligne 1, les voyageurs ont bénéficié d'une amélioration sensible de l'offre.

La restructuration sur le principe évoqué a permis :

- une augmentation des fréquences, les gains kilométriques qui sont réinjectés dans l'offre en termes de fréquence. Concrètement, toutes les communes de l'Agglomération ont vu les fréquences bus en augmentation sensible. Ainsi la production kilométrique sur le réseau suburbain a augmenté de 28% et le nombre de courses de 40%.

- de gagner du temps sur la plupart des destinations: Gain de temps dû à la vitesse du tramway. Le rabattement permet de gagner du temps en évitant au bus de pénétrer dans les zones où sa vitesse est la plus faible (à mesure que l'on se rapproche du centre ville) et où bien souvent il peut prendre 5 à 10mn de retard en fonctions des aléas de la circulation. Un rabattement sur le tramway suffisamment en amont du centre ville permet ainsi d'éviter les pertes de temps dus aux embouteillages. Le site propre garantit rapidité mais aussi régularité et ponctualité du service.

- d'avoir une meilleure desserte du centre ville de Montpellier par des correspondances bus/tramway.

De plus, la Communauté d'Agglomération a poursuivi ses efforts d'investissements pour l'amélioration qualitative du réseau de bus : bus au gaz, accessibilité (plancher bas intégral), climatisation, information aux arrêts.

Les résultats de ces efforts sont probants et se traduisent par un accroissement du nombre de voyageurs sur le réseau bus de +20 % depuis le lancement du réseau restructuré associé à la première ligne.

CE : La CE a pris acte des explications données par le MO

➤ **V3 OB** « Le tramway ne va pas « chercher » les automobilistes qui proviennent de l'extérieur de l'agglomération aux extrémités du tracé : du fait de son tracé incohérent, il n'assurerait pas un bon effet de transfert de l'auto vers les transports en commun (tramway et bus) : il vaudrait mieux qu'il aille sur Castries, Sommières, Baillargues, au lieu de Jacou, et qu'il se prolonge au-delà du centre de St Jean de Védas vers Fabrègues et Giguean pour capter les autos venant de l'est ou de l'ouest de l'agglomération. Le périmètre géographique du PDU est trop limité : l'INSEE considère qu'il faut considérer les communes où plus de 50% des chefs de famille travaillent à la ville centre. »

M.O. Les parkings tramway ne doivent pas se situer obligatoirement à l'extrémité (en terminus) de la ligne pour être performant. Pour preuve le parking d'Occitanie dont le succès a été tel qu'il a amené l'agglomération à porter sa capacité à 600 places.

La performance d'un parking tramway dépend de l'accumulation d'un certain nombre de critères qui le rendent attractif à savoir : une accessibilité depuis le parcours naturel des automobilistes, un accès direct, un positionnement en amont des zones de congestions automobile lui permettant ainsi un gain de du temps en tramway, un temps d'accès au centre ville en tramway qui ne dépasse pas 15-20mn. Les parkings tramway de la 2^{ème} ligne satisfont à ces exigences. Un positionnement plus en amont au sud, vers Fabrègues, Giguean, ou au nord vers Castries induiraient des temps de parcours trop importants en tramway et se situeraient trop en amont des zones congestionnées (les automobilistes ne seraient pas tentés de laisser leur voiture alors que les axes ne sont pas alors encore saturés).



Les parkings tramway de la 2^{ème} ligne de tramway permettent de capter les flux automobiles en provenance des communes à la limite des zones congestionnées. Ainsi les parkings tramway des stations « St Jean le Sec » et « Sabines » (900 places extensibles à 1600) permettront de capter les flux des communes de Fabrègues, Lavérune, Courmonterral, Courmonsec, Pignan, Villeneuve-les-Maguelone, Lattes (Maurin) pour ce qui est du secteur Sud.

Les parkings tramway des stations « Georges Pompidou » et « Sablassou » permettent de capter les flux en provenance des communes du secteur Nord-Est : Vendargues, Baillargues, St Brès, Castries, St Génès-les-Mourgues, Sussargues, St Drézery, Montaud, Restinclières, Beaulieu, Teyran.

De façon générale, le positionnement de ces parkings se fait en cohérence avec le DVA qui a fixé la hiérarchisation du réseau de voirie de l'Agglomération.

Concernant le périmètre du PDU, il va au delà du périmètre de l'Agglomération et du périmètre pris en compte dans le Dossier de Voirie de l'agglomération.

L'aire du PDU se définit comme l'espace central de l'aire urbaine de Montpellier définie par l'INSEE en 1999. Le PDU comprend 48 communes ce qui représente 54% de l'axe Sète-Nîmes, 48% de l'Hérault et 19% du Languedoc-Roussillon

CE : La CE prend acte

➤ **V4 OB** « Pourquoi est-ce que l'on ne réhabiliterait pas les anciennes lignes de chemin de fer Montpellier Castries Sommières et Montpellier Fabrègues Gigan, avec un tramway qui deviendrait train de banlieue à l'extérieur de l'agglomération ? »

M.O. Il est effectivement imaginable de réhabiliter les anciennes lignes de chemin de fer, Montpellier, Castries, Sommières et Montpellier, Fabrègues, Gigan. Par contre, compte tenu des distances, compte tenu de la répartition démographique dans ces zones, il ne s'agira plus d'un projet de tramway au sens tramway urbain que nous réalisons sur Montpellier, mais plutôt d'un projet de tram-train tel qu'il a été réalisé à Karlsruhe et qu'il est en train d'être étudié à Mulhouse et Strasbourg.

Ce projet de tram-train pourrait se réaliser sur les voies uniques existantes du réseau ferré national et pourrait desservir les localités citées avec des fréquences de l'ordre de 25 à 30 minutes. Il s'agit là néanmoins d'un projet complètement différent de celui du projet du tramway retenu par l'Agglomération.

CE : La CE prend acte, sur question "hors enquête"

➤ **V5 OB** « Il convient de raisonner, quand on analyse un déplacement d'une part en termes d'origine (potentiel géographique) et, d'autre part, en termes de destination (potentiel en emplois, mais aussi d'autres motivations de déplacement) ».

M.O. La méthodologie adoptée pour évaluer le potentiel des tracés et la fréquentation de la ligne est développée à la réponse B.0.2. C'est une méthode usuelle en économie des transports et acceptée par le Ministère des Transports dans la décision de prise en considération.

CE : La CE prend acte

➤ **V6 OB** « Le tracé proposé par l'Agglomération permet de transporter de 40 000 à 50 000 voyageurs selon les documents (Dossier de Prise en Considération Janvier 2002 et Etude d'Impact 2003)

Le tracé proposé par le BCEOM en 1998 permettait, lui, de transporter 90000 voyageurs quotidiens avec des coûts au km compatibles avec l'enveloppe globale retenue par l'Agglomération (424 millions d'E).

Les chiffres communiqués dans l'étude de faisabilité consultée en janvier 2002 (SODETEG de juin 2000), basés sur le Recensement Général de la Population de 1999, montrent que le potentiel en habitant (origine des déplacements) est globalement équivalent entre le tracé de l'Agglomération et le tracé du Collectif Tramway. Par contre, tant en termes d'emplois, que de densité de population, l'avantage va nettement au tracé du Collectif Tramway. »

M.O. Nous n'avons pas connaissance d'une étude du BCEOM datant de 1998 relative à la deuxième ligne de tramway.

Les premières études réelles de faisabilité ont été faites à partir de 2000.

Concernant l'Etude SODETEG à laquelle il est fait référence (et que nous tenons à disposition des commissaires enquêteurs), il s'agit d'une étude de faisabilité en termes techniques et économiques. Elle n'avait pas pour objectif de réaliser une analyse des potentiels de populations et emplois desservis par les différents tracés de la deuxième ligne. Aucun chiffre relatif à ces potentiels n'est d'ailleurs analysé dans l'étude.

Les seuls chiffres et analyses comparées concernant les potentiels de la 2^{ème} ligne ont été réalisés par la SEMALY et sont présentés dans « le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, dossier étude d'impact ».

Rappelons que le potentiel desservi par chacune des stations de la ligne 2 s'établit à 79 600 habitants, 39 800 emplois, et 12 800 scolaires et que la fréquentation attendue sur la 2^{ème} ligne est de 52 800 en 2010.

CE : La CE prend acte des explications fournies

➤ **V7 OB** « Cette branche vers Jacou n'a pas de justification économique.

Les besoins de désengorgement de la circulation se situent sur la RN 113, donc le tracé normal est celui qui emprunterait la RN 113 au delà de Castelnau en direction de Vendargues et Castries. »

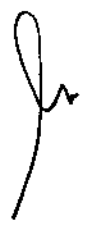
M.O. La rue de la Vieille Poste, la Déviation Est de Montpellier et le Boulevard Est de liaison RN 113 – RD 65 vont participer à la construction du réseau de voies de contournement qui manquent cruellement à l'Est de l'agglomération. Ces voies vont participer à soulager la RN 113 d'un trafic de transit très important venant saturer un axe ayant vocation à devenir de plus en plus urbain.

La deuxième ligne de tramway construite en totale cohérence avec le Dossier de Voirie d'Agglomération et le Plan de Département Urbain concerne davantage les trajets domicile / travail. La logique de construction de la ligne doit donc davantage s'appuyer sur les bassins de population et d'emploi plutôt qu'intervenir en mesure corrective sur des axes de circulation saturés.

C'est cette logique qui a conduit à préférer une extrémité de ligne en direction de Jacou plutôt qu'à destination de Vendargues et Castries. Elle permet de réaliser un parc relais "Pompidou" directement accessible par la RD 65, intéressant toutes les communes du Nord Est de l'agglomération.

Pour l'analyse comparative de ces deux tracés, voir la réponse à la question B7.

CE : La CE prend acte



➤ **V8 OB** « Le Lycée Pompidou ne justifie pas de détourner le tramway : il y a 1500 élèves, ce n'est pas un établissement universitaire avec ses nombreux déplacements répartis dans la journée. De plus, sur 1500 élèves combien viennent du centre de Montpellier, de Castelnau ou de Jacou ? »

M.O. Il ne s'agit pas d'un « détournement » de ligne au profit du seul établissement « Georges Pompidou » qui est cependant un générateur de trafic important, avec 1500 élèves scolarisés.

Au delà de la desserte de cet établissement, l'itinéraire de « Sablassou » à « Jacou » (av. de l'Europe, rue Adenauer, av. de Plankstad, zone verte) permet la desserte directe de 9300 personnes et de 3 400 emplois actuellement .

Les prévisions de fréquentation concernant la station « Georges Pompidou » font d'ailleurs état d'un nombre de près de 3000 voyageurs / jour.

Ces secteurs sont des secteurs à fort potentiel d'évolution : le secteur de la « Garrigue Basse », en proximité immédiate du lycée « Georges Pompidou », non loin du collège du Crès représente un secteur potentiellement urbanisable, sur la commune du Crès, une opération de 300 logements, la « ZAC de Maumarin » est en cours de réalisation, aux abords de la ligne de tramway et facilement accessible par la RD 65.

De plus, à la station « Sablassou » un parking tramway de 500 places (extensibles à 1000) est prévu et qui permettra de capter les automobilistes en provenance de l'axe Castries - Vendargues.

Enfin, soulignons qu'un tracé à terme vers Castries n'est pas incompatible avec le fonctionnement d'une branche sur Jacou.

CE : La CE prend acte de la fréquentation prévue pour la station Pompidou.

Consommation Logement et Cadre de Vie (CLCV)

➤ **W1 OB** Le CA a voté à la majorité de ses membres pour le projet présenté par l'agglomération.

Toutefois, il leur « semble possible de faire passer la ligne 2 par l'avenue de la Pompignane, puis reprendre le tracé proposé par la rue de la Pépinière.

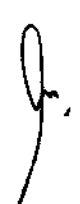
Cette extension permettrait une meilleure desserte du quartier des Aubes en profondeur.

Le franchissement du Lez pourrait se faire au niveau du Parc Rimbault. La ligne longerait l'avenue de la Pompignane qui est très large et pourrait rejoindre la ligne 1 soit au rond point E. Gamier, soit plutôt à la piscine d'Antigone en empruntant le pont Juvenal. »

M.O. Parmi tous les couloirs testés depuis les premières études de faisabilité de la ligne 1 et du réseau de tramway à terme, en fonction des divers critères qui font référence en la matière (origines / destinations, population et emplois desservis, etc....) l'avenue de la Pompignane et les quartiers qu'elle dessert, bien que très intéressante, n'est pas apparue comme prioritaire, au regard des autres couloirs possibles et du tracé retenu.

Par ailleurs, la ligne de tramway ne peut atteindre le cœur de chaque quartier, pour garder son efficacité. Le tracé retenu permet de desservir les immeubles collectifs les plus importants des Aubes et du parc à Ballons (immeubles jusqu'à R + 10) et une partie du quartier de la Pompignane.

Le réseau de bus (la Ronde, la ligne 9) viendra compléter et faire des correspondances avec la ligne 2 du tramway. La complémentarité vélo-tram permet également d'étendre le rayon d'action des stations, dans ces quartiers pavillonnaires étalés.



CE : Pour la CE, les immeubles Parc à Ballons et Aubes peuvent en grande partie être desservis par les stations Corum et L. Blum ; de plus, le raisonnement avec un bus en complément est également valable pour les quartiers non desservis par la ligne proposée passant par l'Avenue de la Pompignane. La CE estime que la démonstration n'est pas convaincante, car il n'y a pas d'explications sur l'aspect non prioritaire par rapport aux autres variantes.

Association de Quartier Beaux Arts-Pierre Rouge

Remarques de la majorité des habitants de ce quartier :

➤ **X1 OB Concertation :**

« La réunion de janvier 2001 avait abouti à deux propositions concernant la traversée du quartier par le tramway que les habitants désiraient en complément de l'arrêt déjà existant de la première ligne au Corum :

- Une variante proposait un tracé via la route de Nîmes jusqu'à son croisement avec l'avenue de la Justice de Castelnaud,
- Une autre variante présentait un tracé via la route de Nîmes, l'avenue Saint Lazare, la rue du Jeu de Mail des Abbés et l'avenue Montasinos jusqu'à son croisement avec l'avenue de la Justice de Castelnaud.

Depuis cette réunion, les propositions alternatives des habitants du quartier ont même été traitées avec « mépris » par le maître d'ouvrage sans qu'aucun travail de consultation ou de concertation n'ait pu faire évoluer le tracé initialement prévu.

Si cette concertation préalable avait réellement eu lieu, ce dossier n'aurait pas été réalisé et nous vous aurions fourni un argumentaire du bien fondé du projet. »

M.O. Les variantes proposées ci-dessus ont été étudiées et comparées. Ce sont respectivement les variantes IVa et IVb de l'étude d'impact.

L'analyse ayant conduit à retenir le tracé de référence est reprise en réponse à la question C6.1.

Le passage de la ligne 2 dans le quartier des Beaux Arts a fait l'objet d'une concertation particulièrement poussée. L'objectif de la Communauté d'Agglomération est de desservir au mieux ce quartier et de toucher les zones d'habitat dense de l'Aiguelongue, ce que permet le passage par la rue Montasinos.

CE : La CE prend acte

➤ **X2 OB Remarques sur le second tracé :**

Selon le dossier soumis à l'enquête, les variantes présentées par les habitants du quartier ont « simplement été envisagées par souci d'exhaustivité mais apparaissent rapidement avec des inconvénients rédhibitoires ». (Page 111)

M.O. Les tracés étudiés dans l'étude d'impact, qu'ils soient de référence, variante principale ou secondaire présentent des qualités et ont fait l'objet d'une analyse fine. La logique qui a conduit à retenir le tracé finalement adopté répond au résultat de la concertation et des vœux majoritairement exprimés.

Voir à ce titre la réponse à la question C6.1.



CE : La CE prend acte, mais aurait apprécié que soit développé la méthode "d'analyse fine."

➤ **X3 OB** Propositions de variantes à approfondir :

« Les avantages des deux propositions (ci-dessus) sont plus évidents que ceux du tracé de référence. En effet, la seconde ligne présenterait les gains suivants :

- un paysage de quartier préservé,
- moins de nuisances sonores dues aux grincements des roues contre les rails dans les courbes,
- des passages plus spacieux limitant les trafics parasites dans les quartiers voisins,
- une rapidité accrue par des arrêts moins fréquents et des courbes moins nombreuses ou moins difficiles à négocier,
- un coût moindre.

Certes l'intérêt collectif n'est pas la somme des intérêts particuliers, mais que penser d'un tracé qui occulte des variantes plus respectueuses des riverains et moins onéreuses ? »

M.O. Les raisons ayant conduit le maître d'ouvrage à retenir le tracé de référence ont été détaillées plus haut.

L'insertion du tramway dans les quartier participe bien plus à la convivialité et à la qualité du cadre de vie que les voiries où domine l'automobile. Le détail des aménagements est donné à la réponse C6.2.

CE : La CE prend acte

Association rue des Courlis

➤ **Y1 OB** Notre quartier n'est pas enclavé, il n'est pas très éloigné du centre ville (15 minutes à pied) et il est déjà desservi par la ligne 1 du tramway (arrêts Place de l'Europe ou Corum) Doubler cette 1^{re} ligne par une deuxième au même endroit nous paraît donc inutile gâchis de moyens Quel est le sens d'un tracé qui fait double emploi avec un premier tracé déjà existant ?

M.O. Nous comprenons les craintes exprimées par les représentants de l'association de la rue de Courlis, principalement liées au changement de statut de leur voie privée en passage public, débouchant sur une passerelle de franchissement du Lez. Nous sommes d'accord pour préserver la quiétude de cette rue, en prévoyant des aménagements nécessaires visant à limiter l'accès aux riverains avec leurs voitures, aux piétons et bicyclettes.

Nous profitons de cet aménagement pour améliorer le franchissement piéton de l'avenue de la Pompignane, et l'insertion des riverains avec leur voiture dans cette avenue, ainsi que l'accès aux arrêts de bus.

Les raisons qui ont fait choisir le franchissement du Lez au niveau de cette rue sont exposées plus bas, à la réponse Y3.

La distance séparant la rue des Courlis » aux stations citées « Place de l'Europe » ou « Corum ». est en réalité nettement supérieure à 600 mètres, ce qui ne constitue pas une desserte satisfaisante de ce secteur par la ligne 1.

—Avec la station Pompignane de la deuxième ligne de tramway, les habitants du quartier vont bénéficier d'une réelle desserte de haut niveau en tramway, grâce à la passerelle sur le Lez, desserte sans commune mesure avec celle de la ligne 1.

La passerelle leur permettra également d'accéder rapidement à pied aux équipements du nord-est du centre ville, notamment le lycée Jean Mermoz et le lycée et collège Joffre, les équipements culturels et sportifs d'Antigone...

CE : La CE estime que ces quartiers pourraient être desservis , en grande partie, par les stations Corum , L. Blum et Place de l'Europe.

➤ **Y2 OB** Le quartier de la Pompignane a une faible densité de population (1982 habitants) il est essentiellement constitué de zones pavillonnaires et comporte seulement cinq groupes d'immeubles de relative densité, mais dont les plus peuplés se trouveraient de fait hors de la zone d'accessibilité de la future station Pompignane un piéton devrait parcourir au minimum huit cents mètres et au maximum un kilomètre trois cent pour se rendre d'un de ces immeubles à la station. Nous en concluons que cette station serait fréquentée du côté Pompignane par les seuls habitants des Courlis, des rues voisines, et du bâtiment des Cols Verts, soit à peu près 500 personnes.

M.O. La station la Pompignane dessert un potentiel relativement important soit 3 900 habitants à moins de 600 mètres réels, dont 2 000 personnes environ en rive gauche du Lez. Ainsi :

- le quartier de la Pompignane n'est pas le seul à bénéficier directement de la station,
- à l'inverse, tout le quartier de la Pompignane n'est pas inclus dans cette zone de moins de 600 mètres. Pour autant, ce seuil de 600 mètres ne constitue pas une barrière infranchissable et beaucoup d'habitants du quartier pourraient être enclins à réaliser une marche de rabattement supérieure à 600 mètres ; l'expérience montre en effet que les usagers sont autant sensibles à la longueur de ce rabattement qu'aux conditions dans lesquelles il se déroule : confort, agrément, sécurité par rapport aux autres modes de transports... La passerelle au droit de la rue des Courlis est de ce point de vue un atout fort pour encourager ces pratiques.

CE ; Pour la CE aussi, le seuil des 600mètres, ne constitue pas une barrière infranchissable ; et cet aspect doit être pris en compte dans tous les cas de figure.

➤ **Y3 OB** Le choix de la rue des Courlis est particulièrement inadapté à un projet de passerelle: notre rue est assez longue, très étroite non viabilisée et son débouché sur l'avenue de la Pompignane est particulièrement dangereux.

M.O. La rue des Courlis est la rue qui débouche le plus directement possible sur la station Pompignane. Les rues voisines ont les mêmes caractéristiques mais elle reste le cheminement le plus court entre l'avenue de la Pompignane et la station de tramway, avec des immeubles collectifs et des arrêts de bus à proximité.

D'un point de vu aménagement, le projet réalisera la viabilisation de l'ensemble de la rue (traitement du revêtement, éclairage...) et réaménagera le carrefour entre l'avenue de la Pompignane, la rue des Courlis, les Colverts, en sécurisant les traversées piétonnes, les arrêts de bus, les accès véhicules, les pistes cyclables.

CE La CE prend acte de la réponse du MO

Association Mieux Vivre a Saint Jean le Sec

« ...proposent :

➤ **Z1 OB** Un tracé empruntant la RN 113 dans la traversée de l'ensemble du village, ce qui représente l'immense avantage de desservir l'ensemble des quartiers védasiens dont cette route constitue « l'épine dorsale ». trois stations, plus proches, plus abordables seront



à répartir dans la traversée, ce qui suppose que la ligne soit prolongée jusqu'à la sortie du village.

M.O. Voir la réponse à la question générale C.9.0 sur le terminus et les pôles d'échanges St Jean le Sec ou Pont de Barre. Le tracé retenu dessert parfaitement le centre de Saint Jean de Védas, et est cohérent avec le projet de développement urbain de cette commune autour de l'avenue de Librilla.

CE : La CE prend acte. (voir C 9-0)

➤ **Z2 OB** Les parkings d'échange et de la gare de bus situés à l'entrée Ouest du village, dans le secteur dit du Pont de Barre ; situation qui tout en facilitant le prolongement futur de la ligne vers les villages voisins, préservera la qualité de vie des Védasiens, tout en évitant de transformer leur cœur de ville en un no man's land à certains moments, en banlieue surpeuplée à d'autres. »

M.O. Voir la réponse à la question générale C.9.0 sur le terminus et les pôles d'échanges St Jean le Sec ou Pont de Barre.

CE : La CE prend acte (voir C 9-0)

Association Environnement Croix d'Argent (AECA)

➤ **AA1 OB** « Le tracé de la ligne 2 reproduit les erreurs de la ligne 1. Ses zigzags ont pour objet de valoriser de futurs projets immobiliers, au détriment de la rapidité de la desserte.

La présence de voitures en ville est due principalement aux habitants des communes périphériques, qui ne bénéficient pas de transports en commun rapides et réguliers. Un tram trop lent, trop « zigzag », déplacera mal les utilisateurs de voiture individuelle vers l'utilisation du tramway. »

M.O. Le tracé relativement retenu pour la ligne 2 répond comme pour la ligne 1, à la volonté de desservir les quartiers denses d'habitation et d'activités. Le succès de la Ligne 1 démontre si besoin est, la pertinence de ces choix, avec une fréquentation record de plus de 100 000 voyageurs/jour (la plus forte ligne de Tramway en France).

L'emplacement des parcs relais sur la Ligne 2 a été choisi pour leur accessibilité à la voirie principale de l'Agglomération ; les destinations en centre ville sont démultipliées grâce aux correspondances avec la Ligne 1. La desserte de futurs quartiers est bien évidemment aussi un objectif du projet en cohérence avec la planification urbaine.

CE : La CE prend acte de la volonté du MO de desservir les quartiers denses d'habitations et d'activités

➤ **AA2 OB** Préconisations :

Une ligne de tram la plus rectiligne possible, empruntant la N 113 entre Castelnau et le centre, et la N 113 (Avenue de Toulouse) entre le quartier Clemenceau et le quartier Croix d'Argent. Ces lignes droites seraient doublées de pistes cyclables protégées.

De grands parkings d'échange en fin de ligne avec toutes les facilités commerciales nécessaires...

La mise en place de la ligne 2 devrait aller de pair avec la suppression des voies dites « pénétrantes », supposées être des accès rapides au centre ville : le fait de casser ces 4 voies en zone urbaine serait un message clair aux automobilistes. »

M.O. L'objectif affirmé est bien la desserte des quartiers denses d'habitat social, et le passage par l'avenue Villeneuve d'Angoulême, Pedro de Luna et Maurin, permet en effet la desserte de quartiers d'habitat collectif très dense (Lemasson, Mas Drevon) et des quartiers à venir (Nouveau Saint-Roch : 700 à 800 logements prévus).

De même à l'autre extrémité de la ligne, où l'itinéraire retenu par l'avenue de la Justice de Castelnaud et la rue de Montasinos permet de desservir des quartiers d'habitat dense (Aiguelongue, les Beaux Arts), qui seraient évités par un tracé direct par la route de Nîmes. Le tracé retenu poursuit cette desserte des quartiers d'habitat dense par les Aubes, le Parc à Ballons, la Pompignane, et le Boulevard de Strasbourg / Méditerranée.

Les parkings d'échanges importants sont prévus notamment à Sablassou et Sabines, dans les secteurs facilement accessibles par la voirie principale de l'Agglomération, et bien reliés par le Tramway au centre ville avec une fréquence de passage de 5 mn aux heures de pointe.

C'est le rôle du PDU et du DVA de programmer les investissements de voirie et de transport en cohérence, et dans l'objectif clairement affiché dans le PDU de diminuer la part des déplacements effectués en automobile. La suppression des « pénétrantes » ne se résume pas à une interdiction ; au-delà du message envoyé aux automobilistes, il faut gérer un report de circulation inévitable.

CE : La CE prend acte des explications du MO.

Association "Atout Est "

> AB1 OB Revendications :

« Que tous ces travaux, autant Tram que les axes routiers ne se fassent que lorsque les financements seront trouvés dans leur intégralité et sans solliciter les entreprises.

La concertation entre TAM et les entreprises n'a pas été suffisante. Il reste beaucoup de zones d'ombres ou incomprises (aucune réponse concrète à ce jour).

Les axes routiers, boulevard urbain, chemin du Cauquilloux ainsi que les déviations doivent être réalisés avant le 1^{er} coup de pioche du Tram.

Les infrastructures en période de fortes pluies pour éviter les inondations sont-elles suffisantes et adaptées ? nous souhaitons être informés.

Nous souhaitons des parkings tout au long de la 113, de façon à permettre un stationnement de proximité pour les commerces et les entreprises

Accessibilité aux commerces de la partie routière, avec parkings privatifs au moins égal à l'existant. Ces aménagements se doivent en concertation étroite avec la TAM et les entreprises.

Des indemnités correctes pour les entreprises qui devront déménager de façon à se réinstaller ailleurs sans perte de valeur.

Indemnisations prenant en compte la durée globale des travaux, du 1^{er} coup de pioche à l'inauguration du Tram.

Les entreprises et commerces des zones voisines comme l'Aube Rouge, les commerces Rue des Anémones et Rue Marcel Dassault, doivent être indemnisées pour le préjudice causé par ces travaux sur toute la période, avant et pendant les travaux du TRAM.

La route actuelle du Puech de Peyre (niveau 113) au chemin du Cauquilloux doit être aménagée avant tous travaux du Tram.

La circulation doit être maintenue en permanence, sur une partie de la largeur mais sur toute la longueur de la voie. Retrait des terre-pleins centraux.

Prise en charge d'une signalisation et d'une communication (ex : radio, presse) au bénéfice des entreprises pendant toute la durée des travaux. »

M.O. La Communauté d'Agglomération attache beaucoup d'importance à la gestion du chantier de façon à perturber le moins possible la vie des quartiers traversés et

notamment des activités commerciales, a prévu de remettre en application la « charte Feu Vert » qui avait été mise au point lors de la réalisation sur la ligne 1.

Plus particulièrement pour répondre aux préoccupations exprimées dans cette question :

- **Financements** : les marchés de travaux sont financés par chaque collectivité responsable des voiries concernées (Villes, Conseil général, État), et par la Communauté d'Agglomération en ce qui concerne le tramway.
- **Concertation avec les entreprises** : des contacts directs ont lieu depuis septembre 2001, des terrains ont été achetés par la Communauté d'Agglomération pour permettre certaines relocalisations d'activités et ce travail continuera dans un esprit de concertation pour parvenir autant que possible à un accord entreprise par entreprise.
- **Axes routiers** : le démarrage des travaux du tramway sur la RN 113 est programmé en cohérence avec ceux de la Vieille Poste, ce qui permet effectivement à ces voies d'être utilisables en déviation lors des travaux lourds sur la RN 113.
- **Réseau pluvial** : le retard en la matière sur la RN 113 est très important. Des études à l'échelle des bassins versants aboutissant sur cet axe ont été menées par le tramway pour établir le programme des travaux à mener pour résorber le retard. Les réseaux le long de l'axe du tramway seront réalisés. Le Département pour le boulevard Est, la DDE pour la DEM et la commune de Castelnaud ont également été associés à cette démarche.

Ces infrastructures sont détaillées p 115 à 127 du dossier d'autorisation liée à la loi sur l'eau.

En résumé :

- des bassins de rétention sont aménagés le long du boulevard Est, à l'Aube Rouge à Sablassou.
- un réseau pluvial structurant de diamètre 1400 à 1700 est posé le long de l'avenue de l'Europe en direction du Lez.
- **Parkings le long de la RN 113** : ces parkings en domaine public ne peuvent se faire qu'en prenant davantage d'emprise en domaine privé (+ 2 mètres). Nous avons préféré les négocier à l'amiable et au cas par cas.
- **Accessibilité aux commerces et parkings privés** : certains parkings en domaine privé sont aménagés sommairement et consommant beaucoup d'espace pour un nombre de places limités. Nous étudions au cas par cas la possibilité de reconstituer le maximum d'emplacements en fonction de la configuration des sites.
- **Indemnisation des commerces et des entreprises en phase travaux** : le principe de la reconduction de la commission d'indemnisation qui a été mis en place pour la ligne 1 a été décidé. Le budget correspondant est compris dans l'enveloppe du projet (voir tableau des mesures compensatoires de l'Etude d'Impact).
- **Indemnités pour les déménagements d'entreprises** : les frais de déménagement d'entreprise sont intégralement à la charge de l'opération lorsque le maintien de l'activité est rendu impossible du fait du tramway.
- **Indemnisation des entreprises non situées directement sur le tracé du tramway** : ce type d'indemnisation n'est pas prévu et n'a de plus de fondement légal.



- Aménagement de la rue du Puech St Peyre : des aménagements ponctuels de cette voie seront réalisés pour permettre les déviations de circulation durant les phases travaux sur la RN 113.

- Circulation sur la RN 113 pendant les phases travaux : elle sera maintenue et les îlots centraux retirés.

Signalisation, communication : la signalisation du type « commerces ouverts pendant les travaux » associés à un jalonnement seront pris en charge par l'opération, en concertation avec les commerçants concernés.

CE : La CE prend acte des explications données par le MO qui concernent surtout le parcellaire et la loi sur l'eau

Association des Commerçants, Artisans et Professions Libérales de la rue st Guilhem

➤ **AC1 OB** « Le tracé passant par les rives du Lez ne dessert pas une grande partie du centre ville et accentue un déficit de transports en commun criant sur le haut de la ville. »

M.O. La justification du passage par les Aubes, les Rives du Lez, le boulevard de Strasbourg, et non par le contournement Ouest de l'Ecusson est indiqué à la réponse C.2.0.

La partie Ouest de l'Ecusson sera desservie à terme par la Ligne 3 ; la Ligne 2 irriguera de grands quartiers d'habitat dense à l'Est du Centre Ville.

CE La CE prend acte des éléments de réponse, mais rien ne prouve actuellement, qu'à terme, la partie ouest de l'Ecusson sera desservie par la ligne 3

➤ **AC2 OB** Le réseau reposant sur trois lignes ne desservira jamais le haut de la ville car le passage au Peyrou par la rue Clapiès est impossible.

M.O. La Communauté d'Agglomération confirme bien que sa programmation des investissements permet une mise en service de la Ligne 3 en 2012.

Le tracé proposé pour la Ligne 3 en tracé de base, suivant les délibérations successives de l'Agglo (dont la dernière du 27.07.2003 pour instaurer le périmètre d'études), arrivant par l'avenue de Lodève et la place Leroy Beaulieu, emprunte successivement la rue Auguste Comte, rue Clapiès, boulevards Ledru Rollin / Jeu de Paume, rue de la République. Ce tracé résulte d'une étude qui en démontre sa faisabilité. Il doit être soumis en 2004 à une première phase de concertation préalable.

CE : La CE estime que cette question qui concerne la ligne 3 est hors enquête.

➤ **AC3 OB** Ceci nous paraît fonder une approche très réservée sur l'utilité publique de ce projet tel qu'il est présenté, l'équilibre général de tout un centre ville étant durablement remis en cause.. »

M.O. Les réponses apportées aux questions B0.1 et C2.0 décrivent la logique qui a prévalu au choix du tracé en centre ville, avec une vision du réseau de tramway à terme comprenant 3 lignes, ce qui permet :

- la meilleure couverture spatiale du centre ville

- un maillage optimal du réseau avec de nombreux points de connexion et peu de superpositions
- des possibilités d'évolution des services mixant les itinéraires.

Ce sont ces éléments, en cohérence avec le PDU et le DVA, qui confirment l'utilité publique de la ligne 2 sur le tracé retenu par la Communauté d'Agglomération.

CE : La CE a donné ses avis en BO 1 et C 2-0, et l'utilité publique n'est pas démontrée.

Association Castelnau Alternative

➤ **AD1 OB** « Nous estimons indispensable que les travaux du tramway soient engagés seulement après que la déviation de la RN 113 aura été réalisée. Sinon, il y aurait de très grosses difficultés de déplacement pour les Castelnaudviens qui en ont déjà beaucoup pour se rendre à leur travail. »

M.O. Le commencement des travaux sur la RN 113 est programmé en cohérence avec les autres travaux, notamment l'aménagement de la rue de la Vielle Poste (maîtrise d'ouvrage Communauté d'Agglomération).

Cela permettra de dévier la circulation sur cette rue via la rue du Puech Saint-Peyre qui sera ponctuellement réaménagée pour permettre le croisement des véhicules, puis sur le boulevard Est de liaison avec la RD 65, dont la mise en circulation est prévue en Mai 2005.

CE : La CE prend acte.

➤ **AD2 OB** « Nous ne sommes pas favorables à la voie unique entre Castelnau et Jacou pour plusieurs raisons :

- dangerosité (or beaucoup de jeunes vont emprunter cette ligne)
- les nuisances en matière de travaux seront les mêmes dans un premier temps pour une ligne simple ou double, à ceci près qu'il faudra refaire les travaux pour doubler la voie plus tard. »

M.O. Le risque de face à face sur les sections à voie uniques est parfaitement maîtrisé pour les raisons suivantes :

- Le système de signalisation ferroviaire gère en sécurité les autorisations d'accès à chaque tronçon de voie unique.

Le tramway est conduit à vue. Les tronçons concernés par la voie unique sont relativement dégagés offrant une excellente visibilité. Un système de détection de franchissement

Cette spécificité de la 2^{ème} Ligne fait l'objet d'études de sécurité examinées par un EOQA (Expert ou Organisme Qualifié Agréé) dans le cadre de la loi SIST et du nouveau décret STPG sur la sécurité des Transports Publics guidés.

Les sections à voie uniques sont réalisés sur des sites beaucoup moins denses et encombrés que les sections en voie doubles. Les nuisances associées à ces travaux sont beaucoup plus limitées qu'en centre-ville.

CE : La CE prend acte.



Saint Jean Environnement

Analyse du tracé proposé par l'Agglomération

➤ **AE1 OB Station Amphitrite** : N'a pas lieu d'être créée puisque la station de l'Ortet ne se situe qu'à 220 mètres de la piscine. Cet arrêt prolongerait inutilement la durée du transport.

M.O. Effectivement, la station Amphitrite est indiquée dans le dossier (notice explicative, page 35) comme une station différée entre le terminus de Saint Jean de Védas - L'Ortet (à 370 mètres) et Saint Jean le Sec (à 420 mètres).

Ces inter distances sont cohérentes avec celles rencontrées en zones urbaines plus denses par exemple :

- entre Croix d'Argent et Tastavin : 370 mètres
- entre Nouveau St Roch et Rondelet : 360 mètres

Le développement urbain de Saint Jean de Védas nécessitera à terme une irrigation convenable par les transports en communs, et il serait dommage de ne pas réserver les caractéristiques géométriques nécessaires à l'implantation d'une station à terme (profil en long et alignement droit). La présence d'un équipement public important comme la future piscine justifie également cet arrêt.

CE : La CE n'est pas convaincue, même à terme de l'utilité de créer cette station

➤ **AE2 OB Carrière de La Peyrière** : Le passage de la ligne nécessite une expropriation de 5805 m² soit 11% de la surface totale.

Suite à cette importante amputation, l'aspect de la carrière s'en trouvera modifié et nous sommes opposés à cette dégradation ; d'ailleurs aucun inventaire floristique et faunistique le concernant n'est présenté. Nous sommes étonnés de ne pas trouver dans le dossier d'enquête une attention particulière sur ce site ni la présentation des travaux qui devront y être réalisés afin de permettre le passage de la voie ferrée, de la piste cyclable, et du trottoir à ce niveau.

Nous ne trouvons pas d'ouvrage d'art proposé pour le franchissement de cette carrière, on peut donc supposer qu'il s'effectuera à l'aide d'un remblai.

M.O. L'acquisition sur le terrain assiette de la carrière de la Peyrière porte bien sur 5805 m², sur une surface totale de 52 575 m².

En revanche, la surface concernant directement la carrière est de 1500 m² environ (soit 3% de la surface totale du terrain). Le reste de l'acquisition concerne d'une part (en grande partie) le terrain situé entre le bord de la carrière et le dépôt pétrolier (2000 m²), d'autre part le bord de l'avenue de Librilla.

Concernant le bord de l'avenue de Librilla, il est un effet nécessaire de modifier le talus actuel de la carrière. Celui-ci, qui présente moins d'intérêt que d'autres bords (fronts de taille), sera recomposé sous forme d'un nouveau talus végétalisé. Aucun ouvrage d'art n'est effectivement nécessaire.

Les abords du front de taille du côté du pôle d'échanges sont préservés, par un recul de la voirie.

L'ensemble de ces dispositions a été étudié en concertation avec la Ville de St Jean de Védas, notamment la position et le profil en travers de la voirie d'accès au pôle d'échanges, qui sera intégrée à une future voirie d'accès à la ZAC de Roque-Fraïsse.

CE : La CE prend acte

➤ **AE3 OB** *Parking d'échange de St Jean le Sec :*il se situe sur l'emprise d'une entreprise pétrolière comportant une installation de stockage. On peut penser que cette expropriation sera onéreuse,

....La situation de ce pôle d'échange n'est pas judicieuse contrairement à ce qui est écrit pour les raisons suivantes : il ne remplit pas correctement sa fonction ; bien au contraire il va engendrer une augmentation de circulation, de pollution et de nuisances sonores en zone urbanisée ou à urbanisation future.

M.O. L'acquisition du dépôt pétrolier de St Jean de Védas fait partie du projet, aussi bien sur le plan financier, que sur le plan urbanistique.

En effet, le Maître d'Ouvrage essaie autant que possible de procéder à des acquisitions à l'amiable. Dans le cas d'activités professionnelles, il préfère proposer une nouvelle implantation plutôt que d'indemniser l'éviction, limitant ainsi les coûts de l'acquisition.

Sur le plan urbanistique, le maintien d'une activité industrielle ne correspond pas à l'avenir de la zone : activités tertiaires au sud de la voie ferrée (rond-point de l'Europe), urbanisation résidentielle au nord sous forme de la ZAC Roque-Fraisse, et aménagement d'une zone de loisirs dans l'ancienne carrière de la Peyrière.

Concernant la localisation du parking à St Jean le Sec, voir la réponse à la question général C.9.0 sur le sujet.

CE La CE prend acte

➤ **AE4 OB** *Parking relais de la Condamine :* Nous regrettons qu'il soit aussi réduit et qu'une extension ne soit pas prévue. Sur les documentations précédentes, il était prévu 500 places qui semblaient être situées en partie sur terrain communal. Cette capacité était compatible avec la fonction de pôle d'échange intermodale.

M.O. La nécessité immédiate d'un parc-relais à cet endroit n'est pas avérée, sachant que les immenses parkings de l'ensemble commercial et les espaces disponibles au stationnement sur la voirie publique conduisant à la station, satisferont largement les besoins.

Pour l'avenir, les réflexions de St Jean de Védas sur le territoire au Nord de la voie ferrée et de la station n'excluent pas la création de places supplémentaires, à usage des Védasiens.

CE : La CE prend acte

➤ **AE5 OB** *Franchissement de la 112 :* Il est regrettable que le franchissement de cette route nationale ne soit pas réalisé à l'aide d'un pont. En effet sur ce secteur la circulation est particulièrement difficile à certaines heures du fait des diverses zones d'activité et du centre commercial.

M.O. La saturation en heures de pointe de la RN 112 est aujourd'hui causée par le fonctionnement des giratoires du Mas de Grille (Centre commercial Carrefour) et du Rieucoulon. Une traversée en dénivelée ne permettrait donc pas d'améliorer la situation.

En revanche, afin de ne pas aggraver cette situation, le projet prévoit une traversée de la plate-forme par la RN 112 avec 2 voies par sens de circulation.

Il faut ajouter que le projet de rocade autoroutière ouest (liaison A 750 – A 9) sur un tracé parallèle à la RN 112 doit décharger celle-ci d'une part notable de sa circulation, justifiant d'autant moins un franchissement dénivelé.

CE : La CE prend acte

➤ **AE6 OB** Secteur du Rieucoulon : Voie RFF sur le chemin du Rieucoulon. Il serait raisonnable pour ne pas dire rationnel de prévoir la reconstruction de cet ouvrage afin de supprimer cet étranglement et de permettre le passage normal de deux voies de circulation automobile avec trottoir et piste cyclable.

En limite de commune, le ruisseau du Rieucoulon est franchi à l'aide d'un pont comportant une arche en pierre ; nous ne trouvons pas de projets de modification le concernant.

Nous nous permettons d'attirer tout particulièrement votre attention sur les risques d'inondations à ce niveau. Il faut impérativement profiter des travaux de la ligne 2 du tramway pour que la section de passage de l'eau du Rieucoulon soit agrandie. »

M.O. L'ouvrage considéré en bon état et appartenant à RFF, n'est effectivement pas modifié puisque le tramway emprunte l'emprise de la voie ferrée existante, sans perturber en quoi que ce soit les écoulements hydrauliques.

Les berges du Rieucoulon sont naturellement inondables lors des crues de ce ruisseau, et classées comme telles aux PLU de Montpellier et de Saint Jean de Védas.

Les capacités d'écoulement de cet ouvrage, et son état tout à fait satisfaisant, ne justifient pas sa démolition et sa reconstruction.

Par ailleurs, la commune de Saint-Jean de Védas n'a pas souhaité reconstruire et élargir cet ouvrage, dont le débouché sur l'avenue de Toulouse pose problème.

CE : La CE prend acte.

➤ **AE7 OB** Tracé de ST Jean Environnement :

- Station Condamine avec parking d'échange de 500 places.
- Station Terral .
- Station Ortet.
- Station Puit de Gaud.
- Station Pont de Barre avec Parking d'échange de 600 places
- Prolongation vers Fabrègues, Courmonterral par la voie ferrée.

M.O. Voir la réponse à la question générale 9.0 sur le terminus et les pôles d'échanges St Jean le Sec ou Pont de Barre.

A noter quelques points en compléments de cette réponse générale.

- Station Condamine : cette station est prévue pour la desserte de la zone commerciale de la Condamine, mais aussi à terme de la zone restant à urbaniser par la Ville de St Jean de Védas. L'implantation d'un parc relais de taille importante (500 places) ne serait pertinente qu'avec une bonne connexion de la RN 112 sur la station de tramway, ce que ne permet pas la densité d'activités existantes. Le projet de rabattement par l'Etat de la RN 112 sur l'autoroute limite l'intérêt d'un parc relais à la Condamine et conforte celui de St Jean le Sec.

- Prolongement vers Courmonsec : outre la réponse générale C.9.1, voir la réponse C.10.2.

CE : La CE prend acte

Association du Devois

➤ **AF1 OB** « Les nuisances sonores occasionnées aux riverains du vallon du Crès et à ceux surplombant la zone d'activité de l'Aube Rouge, doivent être au maximum minimisés. Qu'en est-il dans le projet actuellement exposé ? Quelles garanties, en terme de décibels et de vibrations peuvent avoir nos citoyens les plus exposés ? »

M.O. Des nuisances et simulations de bruit ont été effectuées sur le site (points 23 et 24 de l'étude de bruit réalisée par SerdB et en pages 84 à 89 et 186 à 189 de l'étude d'impact).

« Le tableau suivant représente pour chacun des points choisis, le résultat obtenu en terme de dépassement ou non par rapport à la réglementation :

Application de l'arrêté du 8 novembre 1999 au cas du tramway

	Période diurne			Période nocturne			Ecart maximal
	Etat initial Laeq	Bruit tramway Lf	Bruit tramway autorisé	Etat initial Laeq	Bruit tramway Lf	Bruit tramway autorisé	
PLD 23	47,5	47,4	60,0	37,0	40,5	55,0	-12,6
PLD 24	58,1	47,3	60,0	36,0	40,5	55,0	-12,7 »

Le tramway étant réalisé dans ce secteur en emprise commune avec le Boulevard Est de liaison, les riverains seront de plus exposés au bruit généré par cette infrastructure nouvelle.

Le boulevard Est sera au titre des mesures compensatoires encadré par des merlons anti-bruit dont l'objectif est de protéger les riverains à 3 décibels en dessous des seuils réglementaires.

Le tramway sera lui aussi situé à l'intérieur de ces merlons.

CE : La CE prend acte, mais aurait souhaité que soit précisé la vitesse du tramway aux moments des mesures de bruit

➤ **AF2 OB** « Nous ne constatons qu'un aménagement discontinu des pistes cyclables vers Montpellier à partir de notre quartier. Nous demandons que soit envisagée, dans un schéma général de déplacements urbains non-polluants, la création d'un couloir cyclable tout le long de la ligne 2, et notamment au niveau de la RN 113 jusqu'à la route de Nîmes à Montpellier, afin de pouvoir se rendre en ville dans les meilleures conditions de sécurité. »

M.O. L'association a sans doute mal identifié dans les dossiers présentés, les réponses apportées par le projet au besoin qu'elle exprime. Comme détaillé dans la question E6, le projet tramway aménage deux itinéraires, reliés entre eux, pour rejoindre Montpellier en vélo depuis l'Est de Castelnau :

• soit RN113 (depuis l'Aube Rouge jusqu'à Centurions) puis rue de Perrières, Galline et place Charles de Gaulle

- soit RN113 (Aube Rouge à Sablassou) puis Clos de l'Armet au Sud de la voie SNCF, jusqu'à l'avenue de la Pompignane ou la place Charles de Gaulle, en site « apaisé » (mixte ou propre).

CE : La CE prend acte

➤ **AF3 OB** « Il paraît nécessaire que soit considérée dans le projet la possibilité de franchir aisément, et en plusieurs endroits, les talus et tranchées qui borderont la voie de tramway entre la route du Crès et le Lycée Pompidou afin de maintenir des accès directs entièrement sécurisés à cet espace naturel (garrigue environnante) qui nous est cher. »

M.O. Tous les cheminements existants seront rétablis dans ce secteur, soit par simple traversée à niveau de la plate-forme, soit par passerelle (Via Domitia).

CE : La CE prend acte, mais attire l'attention du MO sur les risques et les problèmes de sécurité qui risquent de se poser rapidement

Union des Commerçants, Artisans, Professions Libérales et Sympathisants de l'avenue de Maurin

➤ **AG1 OB** « Défavorables au tracé de la ligne 2 du tramway pour le secteur Avenue de Maurin, Pedro de Luna, Mas Drevon :

- Le tracé ne répond pas aux besoins en déplacements : Les riverains se rendent vers la Poste Rondelet, Laissac, la Grand Rue Jean Moulin, Le Peyrou, la partie haute de la ville et non pas à la Gare.

- Ce n'est pas le tracé le plus économique, il existe une alternative partant du centre historique empruntant le Boulevard Clemenceau et l'Avenue de Toulouse et situé dans le même corridor de trafic que le tronçon Maurin-Pedro de Luna. Cette alternative est plus courte, ne nécessite pas d'ouvrages d'art, s'insère dans une voirie globalement plus large et ne nécessite aucune expropriation.

Le passage du tramway par la rue Pedro de Luna soulève deux graves problèmes techniques supplémentaires : passage de la rue Pedro de Luna à sens unique et aménagements visant à lutter contre les inondations récurrentes .

M.O.

- Sur les besoins en déplacements :

Le schéma des lignes de désirs auquel référence est faite montre qu'un flux important des déplacements des secteurs Croix d'Argent, Lemasson est à destination du centre ville, tant le centre historique, qu'Antigone ou le secteur Comédie-Gares. Il est impossible de conclure que « Les riverains se rendent vers la poste Rondelet, Laissac, la grande rue Jean Moulin, Le Peyrou, la partie haute de la ville et non pas à la gare ».

L'itinéraire retenu pour la deuxième ligne permettra de répondre aux besoins de déplacements des habitants des quartiers de Lemasson et de la Croix d'Argent, soit de manière directe (secteurs Rondelet, Gares – la station Comédie n'est qu'à 300 m de la station Gare, Antigone), soit en permettant une connexion avec la première ligne de tramway à la station Gares, soit avec le réseau bus ; le maillage du réseau facilite ainsi les déplacements vers toutes les destinations et en particulier à tous les grands secteurs d'activités commerciale, administrative, hospitalier, de loisirs et de culture,

Rajoutons également que le tracé retenu pour la ligne 2 permet à tous les habitants et notamment ceux des secteurs Croix d'Argent – Lemasson de se rendre directement, à la Piscine Olympique d'Antigone, à la Bibliothèque d'Agglomération « Émile Zola », à l'Hôtel de Région ou sur les rives du Lez, qui sont des destinations importantes pour les Montpellierains.



- Sur l'alternative par l'avenue de Toulouse, la réponse B.16 démontre que l'écart du coût n'est pas significatif, et dans ces conditions, le maître d'ouvrage a retenu le tracé qui dessert au mieux les quartiers d'habitat dense du Mas Drevon, Lemasson, et le futur quartier du Nouveau Saint-Roch (700 à 800 logements prévus).

- Le passage sur l'avenue Pedro de Luna est tout à fait faisable techniquement : la circulation est bouclée dans le quartier ; le Lantissargues est recalibré sous la plate-forme du Tramway.

CE : La CE prend acte

➤ **AG2 OB** Le tracé actuel pour les quartiers Maurin, Pedro de Luna, Mas Drevon présente trois graves défauts :

- Il n'est pas le meilleur tracé répondant aux objectifs de transport en commun, il a déjà été démontré avant 2001, lors des études préliminaires (menées par SYSTRAM et le BCEOM), que le tracé présentant le plus d'avantages et le plus efficace passe par l'axe Boulevard Clémenceau- Avenue de Toulouse.

- Il constituera une gêne pour les déplacements des riverains pouvant nuire au développement du quartier, sans répondre aux besoins réels, auquel le bus est le mieux adapté pour ce secteur.

- Il sera vulnérable aux trop fréquentes inondations causées par les crues du Lantissargues. »

M.O.

- L'étude d'impact expose au chap. 5.2.2 pages 100 à 103 les différentes variantes étudiées entre sables et Gares, et montre, suivant le résultat des études préliminaires, que du point de vue population et emplois desservis les deux solutions possibles (Clémenceau en variante II-1 et Pedro de Luna/Maurin en variante II-2 retenue) soit très voisines, avec un léger avantage théorique à Clémenceau, compensé par une desserte plus fine du quartier Lemasson prioritaire dans la politique de la Ville

Par contre, tous les autres critères (planification urbaine, insertion, conséquences circulatoires, réseau bus), sont en faveur du tracé Pedro de Luna/Maurin. La ligne n°5 que le tramway remplace présente d'ailleurs de très grosses difficultés de parcours sur Clémenceau/St Denis/Observatoire pour rejoindre le centre ville et la gare, avec des temps de parcours que le tramway va fortement améliorer.

- Les sens de circulation du quartier ont été longuement étudiés et concertés avec les associations de quartier et ne posent pas de problèmes majeurs.

Le tracé alternatif Clémenceau quant à lui a des conséquences considérables sur la circulation générale, les quartiers traversés et les activités commerciales de l'avenue Clémenceau. Il imposerait un plan de circulation à associer, et des reports de trafic sur les rues avoisinantes.

- Le bus n°5, qui ferait en grande partie double emploi avec la ligne 2, n'aurait pas pu être maintenu, laissant une grande partie des immeubles Lemasson et de l'avenue de Maurin à l'écart.

- La Ville de Montpellier, qui doit résoudre le problème des inondations du Lantissargues, a choisi de reconstruire totalement cet ouvrage en profitant du tramway, pour en faire un seul chantier coordonné en termes techniques, réseaux souterrains, financiers, réaménagements de surface (dans la partie concernée par le tramway). Elle poursuivra le recalibrage en aval, mettant ainsi le quartier hors d'eau.

CE : La CE prend acte



Association du Grand Saint François

➤ **AH1 OB** « Pour le passage du Tram dans le quartier St François ; tracé qui :

- Permet d'irriguer nos quartiers très peuplés,
- Conduit au Lycée Mermoz et au Collège Joffre,
- Est cohérent avec le développement de la ville,
- Intégrera le quartier St François au cœur de ville,
- Ne fera pas double emploi avec la future ligne 3,
- Permettra une rénovation urbaine vraiment nécessaire. »

M.O. Le Maître d'Ouvrage prend acte de l'adhésion de cette association et partage les objectifs qu'elle décline.

Le passage de la Ligne 2 dans ce quartier, par le boulevard de Strasbourg, est effectivement la seule opportunité de le relier au réseau Tramway.

Cette association comprenant des habitants, des commerçants et autres activités, a en effet attiré l'attention du maître d'ouvrage depuis le début de ce projet, et pendant toutes les phases de concertation, pour bénéficier de la desserte par la ligne 2 de tramway.

Comme démontré plus haut aux réponses B0.1 et C2.0, le tracé proposé, combiné avec la future Ligne 3, présente :

- la meilleure couverture spatiale du centre ville
- un maillage optimal du réseau avec de nombreux points de connexion et peu de superpositions
- des possibilités d'évolution des services mixant les itinéraires.

CE : La CE prend acte

« Les voies des Palais » Association des résidents, commerçants, Artisans, Professions libérales et des Métiers d'Art

➤ **A11 OB** « Contre le projet de faire passer 2 voies de tramway sur les Boulevards Henri IV, Ledru Rollin, Jeu de Paume, Place de l'Observatoire, et rue de la République. »

M.O. Le Maître d'Ouvrage prend acte de la déclaration de cette association qui est en plein accord retenu avec l'option retenue de passage par le boulevard de Strasbourg, Rives du Lez, les Aubes.

Comme démontré plus haut aux réponses B0.1 et C2.0, le tracé proposé, combiné avec la future Ligne 3, présente :

- la meilleure couverture spatiale du centre ville
- un maillage optimal du réseau avec de nombreux points de connexion et peu de superpositions
- des possibilités d'évolution des services mixant les itinéraires.

examiner les conditions d'insertion de cette ligne sur ces boulevards à l'horizon de 2012, date à laquelle les investissements de voirie prévus au DVA seront largement avancés. Avec la réalisation de la ligne 2 dont la mise en service est prévue en 2006, les données d'accessibilité dans l'écusson seront en effet totalement différentes de la situation actuelle.



De même, la présence de la voie bus à contresens sur le Boulevard du Jeu de Paume, nécessaire actuellement pour les lignes 6, 7 et 16 du réseau TaM, pourra être supprimée à horizon 2012 par une réorganisation sur la ligne 3 en amont du centre ville, ce qui n'est pas possible avec la seule ligne 2.

CE : La CE prend acte

Association PARI DU JEU DE PAUME

➤ **AJ1 OB** « Sur 30 commerçants des Bds Jeu de Paume et Ledru Rollin, rencontrés ; 27 sont contre le passage du tramway sur ces boulevards »

Toutefois, étudie un projet qui « comprend :

- Un élargissement des trottoirs, donc une diminution des voies de circulation (plus particulièrement le couloir bus qui remonte à contre sens)
- Un aménagement paysager,
- Une réfection de l'éclairage public,
- Un aménagement d'aires de livraison,
- Des ralentisseurs. »

M.O. Le Maître d'Ouvrage note la prise de position de cette association, qui est en plein accord avec l'option de passage par le boulevard de Strasbourg, Rives du Lez, les Aubes, et des quartiers concernés.

L'étude de réaménagement des boulevards Jeu de Paume et Ledru Rollin ne concerne pas la Communauté d'Agglomération, Maître d'Ouvrage du Tramway, mais la Ville de Montpellier compétente pour l'aménagement de sa voirie, la gestion globale des circulations et la programmation des opérations.

La Communauté d'Agglomération s'engage toutefois à collaborer avec la Ville de Montpellier pour examiner cette demande.

La concertation qui sera engagée à l'occasion de la réalisation de la ligne 3 de tramway, devra examiner les conditions d'insertion de cette ligne sur ces boulevards à l'horizon de 2012, date à laquelle les investissements de voirie prévus au DVA seront largement avancés. Avec la réalisation de la ligne 2 dont la mise en service est prévue en 2006, les données d'accessibilité dans l'écusson seront en effet totalement différentes de la situation actuelle.

De même, la présence de la voie bus à contresens sur le Boulevard du Jeu de Paume, nécessaire actuellement pour les lignes 6, 7 et 16 du réseau TaM, pourra être supprimée à horizon 2012 par une réorganisation sur la ligne 3 en amont du centre ville, ce qui n'est pas possible avec la seule ligne 2.

CE : La CE prend acte

Montpellier Tous Ensemble

➤ **AK1 OB** « On a une fois de plus confondu communication et concertation »

M.O. Le déroulement de la concertation préalable est exposé à la réponse G0 ; les résultats de cette phase de concertation prouvent bien qu'il ne s'agissait pas d'une simple opération de communication, mais d'un réel dialogue qui a permis au maître d'ouvrage de préciser son projet, même si les choix finaux ne satisfont pas tous les avis exprimés.

CE : La CE prend acte

➤ **AK2 OB** « Nous sommes attachés,....., à trois principes forts, qui fondent la définition même de l'utilité publique d'un tel équipement

- une intercommunalité plus nette,
- une substitution affirmée et convaincante à la voiture individuelle,
- un tracé aussi direct que possible préservant à long terme une vitesse commerciale et une intermodalité performantes avec les dessertes fines des quartiers et villages traversés ou côtoyés. »
- « ...mais, à nouveau (comme en 1996) en affichant un objectif très timoré en matière de conquête de trajets tram-bus aux dépens des flux de circulation automobile. Le bilan sur ce point de la ligne 1 au bout de 3 ans est d'ailleurs scandaleusement absent du dossier préparatoire à la ligne 2, ... et pour cause ! »
- « Pourquoi faire faire au tramway ce que le bus fait mieux ? Faisons faire au tram ce pour quoi il est efficace : des liaisons longues, directes, et rapides. C'est pour nous la priorité à donner au tracé de la ligne 2 ; et organisons les lignes de bus pour de bonnes correspondances avec les stations de tram, mais ne démunissons pas les quartiers de leur bus de proximité. »

M.O.

- L'intercommunalité est au centre des enjeux du projet de 2^{ème} ligne de tramway. Au sein du réseau des 3 lignes de tramway qui s'étend largement sur un grand nombre de communes, la 2^{ème} ligne de tramway concerne 5 communes : Jacou, Le Crès, Castelnau-le-Lez, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas, situées suivant l'axe historique et l'axe principal de développement de l'agglomération, retenu par les documents de programmation (SCOT, PDU).

C'est le maillage de l'agglomération par les Transports en Commun, résultant de l'ossature structurante des 1^{ère}, 2^{ème} et future 3^{ème} ligne de tramway et du rabattement des réseaux de transports collectifs urbains et départementaux sur les lignes de tramway (dont l'offre peut être renforcée, grâce aux gains de temps et de kilomètres réalisés) qui permet avec l'application de la tarification unique et sociale décidée par Montpellier agglomération d'affirmer l'intérêt communautaire évident de ce projet.

- Le projet répond parfaitement à la valorisation du transport collectif
La 2^{ème} ligne de tramway dans la perspective du réseau des 3 lignes, valorise l'ensemble de l'offre de transport collectif par la mise en œuvre de l'intermodalité grâce aux nombreux parkings d'échange, dont notamment les 4 principaux (G. Pompidou / Sablassou / Sabines / Saint-Jean-le-Sec) d'une capacité globale de 1930 places (extensible à 3980 places), implantés aux points stratégiques du réseau principal de voirie d'agglomération.

Dans les procédures de prise en considération (DPC et IMEC), l'État a confirmé la cohérence du projet avec l'objectif de priorité donnée au développement des transports collectifs par rapport à l'automobile, en particulier par le biais du partage de la voirie et en cohérence avec la politique de stationnement.

En outre, le projet de la 2^{ème} ligne ne prévoit pas la restitution systématique des capacités des voiries existantes, il ne prend compte que de faibles modifications de plan de circulation. Par contre, il réaffecte autant que possible les emprises du domaine public adjacentes au tramway, aux modes doux piétons et 2 roues et notamment requalifie d'anciennes voiries pénétrantes en voiries urbaines (exemple : avenue de l'Europe à Castelnau).

- Le projet présenté s'intègre dans les quartiers desservis pour contribuer à de meilleures structurations et lisibilités de la ville

L'objectif recherché est de se rapprocher au plus près des principaux grands ensembles d'habitat collectifs, d'emplois et d'attractivité pour concerner le plus grand nombre possible d'habitants et d'usagers en offrant un mode de transport alternatif à l'usage de la voiture particulière. Au centre de la ligne, le projet dessert les quartiers d'Aiguelongue, des Beaux Arts, des Aubes, du Parc à Ballons, de la Pompignane, d'Antigone, de Strasbourg-Gares, du Lemasson, du Mas Drevon, de la Croix d'Argent. Outre la limitation de la circulation automobile qui contribuera à réduire les nuisances sonores et à limiter la pollution de l'air, toutes les rues concernées seront rénovées et réaménagées et de très nombreuses plantations seront réalisées, en vue d'améliorer le cadre de vie des habitants

La vitesse commerciale performante de la ligne, caractéristique principale de l'attractivité du système, est principalement conditionnée en tenant compte du nombre de stations par les dispositions d'aménagement et d'insertion du projet dans les emprises du domaine public par les conditions réservées à la circulation automobile le long du tracé et par les dispositions adoptées en matière de régulation de trafic, pour assurer une priorité absolue du franchissement des carrefours par le tramway..

- Le projet de la 2^{ème} ligne est établi à l'identique du fonctionnement adopté pour la ligne n° 1 dont l'efficacité n'est plus à démontrer :

Les principes de conception du projet de la ligne 2 en matière d'insertion urbaine, de desserte des lieux d'habitat et d'activités, de priorité des transports collectifs par rapport à la voiture particulière, de mise en œuvre de l'intermodalité et de développement des réseaux de transports collectifs, sont identiques à ceux de la ligne n° 1 dont le succès est évident.

Les prévisions de fréquentation à la mise en service de la 1^{ère} ligne étaient de 65 000 voyageurs par jour. Dès les premiers mois, ce chiffre a été atteint et dépassé. Très rapidement, en juillet 2001 Montpellier agglomération a décidé de rallonger les rames de 30 à 40 mètres, donnant la possibilité de transporter 100 personnes de plus par rame, et d'acquérir 2 rames supplémentaires portant le parc à 30 rames.

Le succès du tramway ne faiblit pas et on peut constater une augmentation de 25 % de la fréquentation.

Ce succès s'est concrétisé en 2003 avec environ 97 000 personnes par jour en moyenne et des records à plus de 115 000 passagers sur la ligne de tramway. L'ensemble du réseau TaM enregistre lui aussi des moyennes de fréquentation exceptionnelles 195 000 voyageurs par jour environ.

La dynamique de la 1^{ère} ligne de tramway, qui présente le caractère exceptionnel de conserver une croissance de fréquentation à un rythme soutenu 3 ans après sa mise en service, et les efforts importants d'amélioration de l'offre de transport consacrés sur l'ensemble du réseau, viennent de permettre à Montpellier-Agglomération d'être classée 2^{ème} ex aequo (avec Lyon et Nantes) au palmarès des transports urbains des grandes villes françaises de la revue Rail et Transports, après avoir été classée 6^{ème} en 2002 et en 2001.

CE : La CE prend acte des réponses apportées par le MO, mais estime que sur certaines sections, la ligne 2 fait double emploi avec la ligne 1.

Conseil Syndical et Habitants de la Résidence St Gély

➤ **AL1 OB** « La rue du Faubourg de Nîmes pourrait voir son tracé modifié et rapproché des habitations. Nous insistons pour la disparition de cette voie, ou qu'au pire, cette voie future :

- soit reculée pour demeurer à son emplacement actuel
- soit limitée et dimensionnée à une voie de circulation;

- soit exclusivement réservée aux riverains de la rue du Faubourg de Nîmes, de la rue de la Fontaine du Pyla
- soit bordée d'un écran anti-bruit qui rehausse les murs des garages de la résidence, murs mitoyens de la voie publique. »

M.O. La rue du faubourg de Nîmes doit être redressée pour implanter la station de la ligne 2 en relation directe avec celle de la ligne 1 (nombreuses correspondances). La géométrie de l'ensemble a été effectivement optimisée, pour limiter l'impact sur la copropriété résidence St Gély à des angles de garages, qui seront donc reconstruits en conséquence.

La chaussée (une voie) longeant la station, permettant aux riverains de rejoindre la place du 11 Novembre, comporte une deuxième voie d'arrêt, indispensable aux véhicules de service, convoyeurs de fonds, taxis, bus de substitution (en cas de blocage de l'une ou l'autre ligne).

Lors de la reconstruction des garages, le mur séparatif avec la voirie publique sera rehaussé et doublé de végétation, pour la protection antibruit.

Ces dispositions ont fait l'objet de propositions de notre part au syndic et au conseil syndical, et un accord amiable est en bonne voie.

CE : La CE prend acte. (concerne surtout le parcellaire)

➤ **AL2 OB** « Viaduc A. Loubat—Nous avons été informés par la Tam qu'il n'aurait qu'une seule voie dans un seul sens de circulation. Nous attirons l'attention de la commission d'enquête pour qu'à cette occasion elle insiste afin que des murs-écrans, murs anti-bruits soient mis en place ... »

M.O. Le viaduc Loubat comporte en effet une seule voie, qui sera réservée aux véhicules légers, et en rampe descendante, c'est à dire peu génératrice de bruit. Rappelons que la circulation concernée est « détournée » du carrefour au sol, avec ses arrêts et redémarrages aux feux, et générera donc moins de bruit qu'en l'absence de viaduc.

Le projet a toutefois prévu « d'encapsuler » la voie portée par le viaduc, avec une conception en U du tablier et de ses dispositifs de retenue, qui par ailleurs atténuera le bruit des trains SNCF situés à l'arrière.

CE : La CE prend acte sur un point qui ne concerne pas directement l'enquête.

➤ **AL3 OB** « Nous demandons :

- De s'assurer que notamment la nuit, en permanence, chaque passage de véhicule sur les rails du tramway situés en biais, au travers du quai du Verdanson, ne produira pas un bruit répétitif attentatoire au repos et au sommeil.
- De s'assurer que les vibrations de la voirie quai du Verdanson dues au passage des rames de la ligne 2 du tramway seront maîtrisées par un traitement préalable de la voie en pont, sur le lit du Verdanson, et de ses fondations.
- De s'assurer que la traversée piétonne du quai du Verdanson vers les Beaux Arts sera totalement sécurisée (plusieurs feux.. passerelle ?? ...) »

M.O. La qualité de finition de la chaussée en traversée de rails sur les quais du Verdanson sera particulièrement soignée, pour limiter le phénomène décrit.

Le fait que les rails soient en biais par rapport à la chaussée est un facteur très favorable à la réduction du bruit, plutôt que l'attaque franche par les pneus lorsque les rails sont perpendiculaires.

Enfin, les traversées piétonnes du Verdanson, que ce soit au niveau de la place du 11 Novembre ou au niveau des rues Substantion/Proudhon, sont intégrées aux carrefours à feux et sécurisées.

CE : La CE prend acte

➤ **AL4 OB** « Nous demandons de récupérer à minima :

- Le même nombre de garages que celui qui existe actuellement
- Le même espace privatif, non bâti, à l'extérieur de la résidence
- Une harmonisation de l'ensemble des façades en rez-de-sol si les démolitions/reconstructions même partielles devaient avoir lieu
- Un rehaussement du mur mitoyen de la rue du Faubourg de Nîmes
- Une remise en état de l'espace privatif après chantier, notamment au sol
- Une prise en charge de l'ensemble des coûts liés à une éventuelle modification des documents juridiques internes et externes »

M.O. Les propositions faites à la copropriété, en parallèle à l'enquête :

- reconstitution des garages, relativement vétustes,
 - reconstitution des places de stationnement, de manière plus rationnelle qu'aujourd'hui,
 - rétrocession d'une surface délaissée, minimisant la surface à acquérir,
 - mur séparatif rehaussé,
- laissent présager un accord amiable, à confirmer par l'assemblée générale de copropriété.

CE : La CE prend acte (voir l'enquête parcellaire)

Riverains et Commerçants de la Rue du Pont de Lattes

➤ **AM1 OB** « Sont opposés au passage du tramway, en raison de :

- l'interdiction totale de circulation de véhicules, difficultés majeures d'approvisionnement pour tous,
- la sécurité des piétons non assurée par la suppression des trottoirs et la proximité des rails,
- Le passage des voies trop proches des façades rend l'accès difficile aux immeubles et aux commerces . »

M.O. La rue du pont de Lattes comporte deux tronçons :

- la partie Sud, non commerçante (sauf un hôtel) où d'importantes acquisitions foncières négociées avec GDF ont permis de rétablir une chaussée de desserte, et du stationnement (payant courte durée) permettant de desservir la partie haute plus commerçante (clients, livraisons).
- la partie Nord (pont de Lattes à Barcelone), de 110m de longueur, étroite et bordée d'immeubles R+3 à R+5, où la plateforme du tramway se substitue aux deux voies de circulation et au stationnement existant.

Les véhicules riverains y seront autorisés en passage.

Les trottoirs actuels sont reconduits, avec des précautions de sécurité par rapport à la plateforme (garde-corps face aux portes d'entrées...). Les rames auront une vitesse lente (≤ 30 km/h), et cette zone est assimilable à une zone piétonne, en général bien vécue par les piétons et les commerces (cf. rue Maguelonne).

CE : La CE estime que la Rue Maguelone n'est pas comparable à la Rue du Pont de Lattes ; et que compte tenu des contraintes imposées aux riverains : soit un autre tracé devrait être recherché, soit d'importantes compensations devraient être accordées à ces riverains

Association des Commerçants Foch-Préfecture

► **AN1 OB** « On note dans l'Ecusson 1284 commerces. Si l'on ramène ce chiffre aux seules rues desservies directement par la ligne 2 (Foch, Henri IV, Jeu de Paume, Laissac, Loge, Préfecture, St Guilhem, St Anne, Université, St Come) on se rend compte que 556 commerces seraient desservis par cette ligne 2. Parmi ces 556, 430 sont anomaux, c'est à dire que leur activité est spécifique (ne se retrouve pas ailleurs), et oblige donc un déplacement. Si l'on considère la même évaluation sur le tracé préférentiel, le nombre de commerces tombe à 254, et seuls 118 sont anomaux. »

M.O. Le choix du maître d'ouvrage pour la desserte du centre ville est exposé aux réponses B0.1 et C0.2 ; le tracé proposé, combiné avec la future Ligne 3, présente :

- la meilleure couverture spatiale du centre ville
- un maillage optimal du réseau avec de nombreux points de connexion et peu de superpositions
- des possibilités d'évolution des services mixant les itinéraires.

Les motifs de déplacements pour achats, pour importants qu'ils soient, ne représentent qu'une partie des déplacements totaux et l'intérêt du tracé dans le centre ville doit s'apprécier globalement par rapport à l'ensemble des besoins. Ainsi, la prévision de trafic, qui montre tout l'intérêt du tracé de référence, s'appuie sur les déplacements réellement observés actuellement, en donnant ainsi à chaque motif l'importance relative réelle qu'il a dans l'ensemble des déplacements.

Le tracé par le Lez présente une meilleure complémentarité que le tracé par le boulevard du Jeu de Paume : ainsi, les commerces situés aux environs de la Préfecture peuvent être, au moins partiellement, considérés comme déjà desservis par la ligne 1 : la Préfecture est à 420 mètres de la station Comédie, avec un cheminement par la rue de la Loge qui rend le déplacement à pied agréable, confortable et sûr. Une très forte proportion des 420 commerces anomaux ainsi identifiés par l'association des commerçants sont d'ores et déjà accessibles par le réseau de tramway, cette accessibilité s'améliorant encore avec la réalisation de la troisième ligne pour la partie la plus à l'ouest de ce secteur.

CE : La CE estime que la ligne 3 ne peut pas être prise en compte, car son tracé n'est pas définitif. Il aurait été préférable de faire une concertation et des enquêtes groupées au moins avec les lignes 2 et 3.

► **AN2 OB** « Il ne faut pas oublier que l'Ecusson de Montpellier est plus haut que le reste de la ville. Il semblerait normal pour une raison de pénibilité de faciliter l'accès des usagers

des transports en commun au point le plus élevé de la ville. Cela éviterait également l'inondation plus que probable de la partie "boucle du Lez" »

M.O. L'accès à l'Ecusson par son point haut, au niveau du Peyrou, permet effectivement d'aller à sa destination dans le sens de la descente, mais au retour, il faut remonter ce que l'on a descendu.

Il a été présenté à la réponse C.2.0 la difficulté d'inscrire une station de Tramway au sommet de la Ville devant la promenade du Peyrou, en raison des fortes pentes (8 %) et de l'environnement historique, à tel point que si le tracé par le contournement Ouest devait être retenu, il faudrait peut être se résoudre à faire passer le Tramway sous le pont de la rue Foch.

Cette question renvoie plutôt à la possibilité d'une desserte fine de l'Ecusson par les Transports en Commun, sujet bien distinct du choix du tracé du Tramway. Une réflexion est en cours pour mettre un service de bus à petit gabarit dans les rues étroites de l'Ecusson, avec des correspondances aux arrêts du Tramway.

CE : La CE prend acte

➤ **AN3 OB** « On ne peut pas dire tout et son contraire : le tram est bien sur le Bd de Strasbourg car il réduit le nombre de voitures ; et le tram est mal sur le Bd Jeu de Paume car il gêne la circulation. »

M.O. Sur le boulevard de Strasbourg, l'inscription du Tramway se fait en maintenant deux voies de circulation sans changement par rapport à la situation actuelle (deux voies + couloir bus), donc sans réduction de capacité. Le Tramway constitue toutefois sur cette avenue une opportunité de rénovation des espaces publics au profit des piétons et des vélos.

A contrario, le passage du Tramway sur le contournement Ouest de l'Ecusson supprime la 1^{ère} ceinture de circulation de Montpellier, vitale pour le fonctionnement du Centre Ville en l'état actuel des infrastructures de voirie d'agglomération, comme indiqué à la réponse C.2.3.

CE : La CE prend acte

Les Riverains de la Draye

➤ **AO1 OB** « Nous demandons :

- Un mur anti-bruit végétalisé afin de préserver le cadre naturel de ce site en bordure de rivière
- L'installation d'un feu au croisement de la rue de la Draye et de l'avenue de la Justice qui nous permettrait de mieux nous insérer dans la circulation
- Un escalier pour accéder au pont et se rendre à la future station Ch. De Gaulle
- Un remblai plein en pierre ou végétalisé, sous la partie du futur pont longeant la rue de la Draye, pour préserver le cadre naturel du site. »

M.O. Ces demandes correspondent, suite à nos concertations avec les intéressés, à ce qui est convenu et prévu au projet :

- le pont sur le Lez et le mur de soutènement qui le prolonge sont équipés d'un écran anti-bruit,

- la voirie de desserte de la rue de la Draye est équipée de feux tricolores à son débouché sur l'avenue de la Justice et sur la plate-forme du tramway,
- le travail de nivellement sur la rue de la Draye permet la jonction piétons-cycle entre cette rue et le trottoir en encorbellement du pont sans escalier,
- les murs en retour du pont et les murs de soutènement qui les prolongent seront occultés par un écran végétal.

CE : La CE prend acte de ce qui est prévu au projet.

Assemblée des copropriétaires du Village aux Pivoines

➤ **AP1 OB** « Pourquoi doubler l'avenue de la Justice de Castelnau (déjà 2 voies de tram auxquelles s'ajoutent 2 à 5 voies de circulation automobile) par une route supplémentaire, comportant 2 voies, venant de la rue de la Draye ? Il suffirait de prévoir un passage sous la montée du tram, pour permettre un dégagement de cette voie vers la rue du Pont de Castelnau, et ainsi rejoindre à moindre coût l'avenue de Nîmes. D'autant plus que la circulation sur la rue de la Draye est réduite.

Cette solution n'entraînerait pas la destruction d'arbres établis, dont une partie est située dans un bois classé.

Le prolongement de l'impasse de la rue des Impressionnistes ne peut engendrer qu'une augmentation substantielle du nombre de véhicules se déversant sur l'avenue de la Justice de Castelnau, allant ainsi à l'encontre d'une diminution de la circulation sur cette dernière.

M.O.

1. Le rétablissement du débouché de la rue de la Draye, et la desserte de ses riverains peut en effet se faire des deux manières :

- soit par la création d'un passage inférieur sous la voie du tramway et sous l'avenue de la Justice, conduisant à la rue du pont de Castelnau en face. Ceci suppose un ouvrage d'art supplémentaire en zone inondable, l'élargissement de la rue du pont de Castelnau, très étroite, avec des expropriations, et le renvoi obligatoire vers Montpellier au débouché sur l'avenue de Nîmes, où la création d'un carrefour sécurisé n'est pas envisageable.

Cette solution n'a pas été retenue, eu égard à son coût et à ses inconvénients.

- soit par une « contre-allée » le long du tramway avenue de la Justice, jusqu'à un nouveau carrefour commun avec la voie de sortie de la Zac des Pivoines. C'est la solution retenue. Quant à la largeur de cette contre-allée, depuis le bouclage des dossiers d'enquête publique et leur remise en Préfecture, nous avons poursuivi nos études techniques et trouvé des solutions plus économes en emprises foncières, en traitant différemment l'ensemble rue de la Draye (mise en sens unique à une seule voie), piétons et pistes cyclables. Le gain d'emprise est de 2,0m préservant toute la végétation intéressante et améliorant la solution retenue.

2. Le prolongement de l'impasse des Impressionnistes (village aux Pivoines) par une voie de sortie sur l'avenue de la Justice est une réponse proposée par le projet tramway aux habitants de cet ensemble immobilier, sachant les difficultés actuelles rencontrées par eux pour sortir dans le carrefour Justice/Ferran/Roqueturière seront inévitablement aggravées par l'implantation et le passage du tramway.

Si l'ensemble des conseils syndicaux refusait cette proposition, en toute connaissance des conséquences développées aux deux questions suivantes AP2 et AP3, le maître d'ouvrage retirerait sa proposition, qui pourrait être réactivée plus tard à la demande des intéressés. Le trafic concerné est faible, relativement à celui de l'avenue de la Justice.

CE : La CE prend acte

➤ **AP2 OB** Le carrefour rue de la Roqueturière/avenue de la Justice de Castelnaud/rue de Ferran/ rue des Impressionnistes est très dangereux. Il est impératif de le sécuriser.

A notre avis, il est nécessaire de diminuer le nombre de voies de circulation automobile convergeant vers ce carrefour, et en particulier réduire à une seule voie dans chaque sens celles de l'avenue de la Justice de Castelnaud, et cela bien en amont (à partir de la rue Montasinos), c'est-à-dire tout le long du tracé du tram.

M.O. Le carrefour Roqueturière/Justice/Ferran/Impressionnistes est jugé dangereux pour deux raisons majeures :

- sa géométrie à six branches, dont l'une très décalée (la rue des Impressionnistes, privée), est très inhabituelle, peu lisible et peu performante (cycle de feux trop complexe).

- Le trafic global dans ce carrefour est important, croisant une ceinture urbaine (4^{ème}), une pénétrante (Roqueturière/avenue St Lazare), et du trafic de desserte locale (Ferran/Impressionnistes), avec de nombreux mouvements « tournants » d'échanges entre ces rues.

Ce carrefour est donc très souvent saturé, avec des situations de blocage et de non-respect des feux.

Le passage du tramway va obligatoirement venir aggraver la situation, et en particulier les capacités de sortie de la rue des Impressionnistes.

La proposition faite dans la question de réduire le nombre de voies sur l'avenue de la Justice est bien évidemment séduisante pour ces riverains (supprimez les autres pour nous faire de la place...), mais est totalement contraire à la vocation de cette 4^{ème} ceinture urbaine et à son rôle dans la diminution de la circulation au centre ville (cf. le DVA, le PDU, et les réponses développées aux questions B12, K2, et C2.3).

CE : La CE prend acte

➤ **AP3 OB** Nous demandons que l'entrée et la sortie actuelles du Village aux Pivoines soient maintenues sur l'avenue de la Justice de Castelnaud, conservant ainsi les emplacements de stationnement qui devraient être supprimés sans possibilité de remplacement. »

M.O. La sortie directe du village aux Pivoines sur l'avenue de la Justice, comme indiqué à la question AP2 ci-dessus, sera nécessairement filtrée par la traversée du tramway, et entraînera des difficultés supplémentaires de circulation sur l'avenue de la Justice et la rue de la Roqueturière. C'est la raison pour laquelle une sortie par l'arrière a été proposée au dossier (cf. question AP1 ci-dessus).

Cette proposition pourrait être différée si aucun accord amiable n'est obtenu.

Dans tous les cas, les emplacements de stationnements impactés (nominatifs) seront reconstitués, en accord avec les copropriétés concernées.

CE : La CE prend acte

QUESTIONS POSEES PAR LA COMMISSION

1 – OB- Tronc commun Gares - Corum :

La CE constate que le MO donne des avis apparemment différents :

- Sur les documents d'études préliminaires : l'exploitation serait contraignante ;
- Sur le dossier d'étude d'impact (page 109) : l'exploitation... est très contraignante ;
- En réponse à la proposition formulée en R1 : L'exploitation est difficilement gérable ;
- En réponse à la proposition formulée en S1 : l'exploitation est totalement ingérable ;
- Lors de la réunion du 08-12-03 avec le MO, le Président Délégué à la Commission Transport a déclaré : "après les travaux de remise à niveau, la ligne 2 pourra effectuer le passage direct Jacou, Corum, Gares, St Jean de Védas, ainsi que par les Rives du Lez alternativement".

La CE s'interroge sur ces avis sensiblement différents, et demande les explications et la réponse à prendre en compte.

M.O. Les cinq avis donnés par le Maître d'Ouvrage, et relevés par la Commission d'Enquête nous semblent cohérents.

Il convient tout d'abord de noter que les quatre premiers avis portent sur un tronc commun intégral, (et non alternés, comme le 5^{ème} avis). Dans cette configuration, les deux lignes empruntent le tracé actuel de la Ligne 1 entre le Corum et la Gare par la Comédie.

Nos quatre premiers avis sont cohérents, malgré l'utilisation d'adjectifs différents, mais finalement proches :

L'exploitation serait :

- contraignante
- très contraignante
- difficilement gérable
- totalement ingérable

Cet avis vient notamment de l'expérience de Grenoble, où un tel tronc commun de 1400 m existe depuis 1990 (Corum – Gare mesure 1200 m).

La gestion de ce tronc commun à Grenoble, sans être un échec total, se révèle néanmoins très difficile, et génère fréquemment des fonctionnements dégradés : attente d'une rame pleine hors station, le temps que la rame stationnée libère la place ; ce qui, outre le désagrément occasionné aux usagers (attente hors station) a un impact fort sur les horaires et occasionne de nombreux retards.

De plus, le nombre important de rames sur le tronc commun dégrade le fonctionnement des espaces piétonniers empruntés.

Cette difficulté, à Grenoble, tient à l'implantation sur ce tronc commun, de cinq stations, dont seulement trois sont à quais doubles.

Sur ce tronc commun qui constitue le seul itinéraire Tramway en centre ville, toute opération de maintenance et toute perturbation a un impact sur le fonctionnement de l'ensemble du réseau de Tramway.

Il faut noter que, conscient de cette difficulté, aucun réseau depuis 1990 n'a réalisé de troncs communs aussi longs et surtout incluant les stations les plus fréquentées.

Grenoble essaye actuellement d'améliorer le fonctionnement de ce tronç commun en regroupant les stations par deux, avec les quais doubles.

A Montpellier, un tronç commun Ligne 1 et 2 entre Corum et Gare, par Comédie, emprunterait trois stations :

- Corum
- Comédie
- Gare

Or, aussi bien à Corum et à Comédie, la réalisation d'une station à quai double de 80 mètres de long n'est techniquement pas possible, compte tenu des contraintes liées à l'accessibilité des handicapés (pas de quai en courbe).

De plus, le caractère spécifique de la Place de la Comédie, dont le charme et l'animation viennent des terrasses des cafés et des restaurants, serait remis en cause par le phénomène de « murs de rames » empêchant les terrasses de rester là où elles se trouvent, du côté Est de la place.

Nous maintenons donc notre avis tel que cité quatre fois ci-dessus, en disant en synthèse de ces quatre avis, que l'exploitation dégradée qui en résulterait serait inacceptable dans le cadre d'un équipement neuf à Montpellier.

Les troncs communs prévus dans notre projet sont tout-à-fait différents de cette option : le tronç commun au niveau de la Place de l'Europe sur 450 m, ne comprend qu'une station à quais doubles, et dont la fréquentation est limitée ; le tronç commun sur la rue Jules Ferry ne mesure que 140 m sans aucune station intermédiaire.

Le cinquième avis cité par la Commission d'Enquête est une déclaration du Vice-Président de la Commission Tramway – Transport de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, qui confirme l'intérêt d'envisager à terme des évolutions du réseau Tramway, consistant à faire passer certains services de la Ligne 2 entre le Corum et la Gare, par le tracé de la première Ligne (Comédie) ; mais ceci ne sera possible qu'à la condition de décharger ce tronçon d'un nombre de services équivalent de la ligne 1 (notion d'alternat évoqué lors de la réunion du 8.12.2003).

Cette possibilité s'inscrit bien dans le principe du réseau maillé à trois lignes tel qu'exposé dans la réponse B0.1, où il est indiqué que « ces possibilités de connexions permettront à l'avenir, toute évolution des services pouvant mixer les itinéraires des lignes. Cela permettra au réseau de s'adapter aux évolutions de la demande de transport dans le centre ville, et de proposer par exemple des services de la ligne 2 allant du Corum à la Gare par la Comédie, alors que certains services de la ligne 1 pourraient bifurquer au Corum pour aller vers la Place de l'Europe, Port Marianne et Odysseum, sans transiter par la Gare ».

Le maillage des lignes en centre ville permet également de répondre à des situations particulières (manifestations interdisant le passage Place de la Comédie par exemple), ou de gérer des phases de maintenance ou des incidents d'exploitation, qui constitueraient des phases de blocage total du réseau en cas d'exploitation d'un tronç commun unique en centre ville.

C'est dans cet objectif de maillage du réseau qu'est prévu, dès la réalisation de la Ligne 2, une connexion des voies avec la Ligne 1 au niveau du Corum.

CE : La CE prend acte, mais regrette qu'à Grenoble, ces difficultés n'aient pas été clairement abordées.



2 OB. - Modèle EMME2

En complément d'information, le MO a communiqué à la CE les principes de fonctionnement du Modèle EMME2.

La CE souhaiterait connaître les résultats concrets, et si possible chiffrés, obtenus pour les diverses variantes de la section Gares - Corum de la ligne 2.

M.O. A la demande de la Commission d'Enquête, le maître d'ouvrage a demandé au maître d'œuvre SEMALY d'établir une évaluation de la fréquentation de la ligne 2 suivant les 3 propositions de tracé en centre ville entre le Corum et la Gare, soit :

- le tracé de référence par les Aubes, les Rives du Lez et le Boulevard de Strasbourg
- le contournement Ouest de l'Écusson par les boulevards Louis Blanc – Pasteur (tronc commun avec la ligne 1), puis les boulevards Henri IV, Ledru Rollin, Jeu de Paume et la rue de la République
- le tracé de la ligne 1 en tronc commun entre le Corum et la Gare par l'allée de la Citadelle et la place de la Comédie.

Cette évaluation a été faite à partir de la simulation réalisée par le modèle EMME2 pour le tracé de référence de la ligne 2, et de tests de sensibilité de ces variantes de tracé autour du tracé de référence.

Les résultats exprimés conformément aux sorties issues de la modélisation EMME2, sont les suivants :

Fréquentation quotidienne de la ligne 2 à l'horizon 2010	Référence	Jeu de Paume	Citadelle
Fréquentation liée aux parcs relais	4 800	4 800	4 800
Fréquentation liée au rabattement par bus	19 500	19 200	19 200
Fréquentation liée à la desserte locale	28 500	27 200	23 300
Fréquentation totale estimée	52 800	51 200*	47 300

* Ce résultat est différent de la fréquentation estimée pour le projet du collectif tramway tel qu'il figure en page 144 de l'étude d'impact, ce dernier ayant été évalué pour l'ensemble de tracé entre Couronsec et Castries.

Le résultat de cette évaluation conforte le choix du Maître d'Ouvrage d'un réseau de deux, puis trois lignes maillées en centre ville, présentant une couverture spatiale la plus large possible dans le secteur central, et qui est ainsi plus à même d'optimiser l'efficacité globale du réseau.

CE La CE prend acte des résultats donnés par le M.O.

➤ 3 – O.B. Étude SODETEG

La CE souhaiterait que cette étude lui soit communiquée, comme le propose le MO dans sa réponse à la question V 6.

M.O. Les documents de l'étude de faisabilité Ligne 2 établis par le groupement SODETEG – NEMIS - TERRES NEUVES, sont remis à la Commission d'Enquête.

Ils comprennent trois volumes :

1. Le document « Etude de Faisabilité » daté d'Août 2000
2. Le document « Tracé en Plan » daté de Janvier 2001
3. Le document « Profils en Travers » daté de Janvier 2001.

Nous attirons l'attention de la Commission d'Enquête sur le fait que cette étude de faisabilité avait principalement comme objet d'explorer les différentes possibilités de tracé de la Ligne 2, afin de donner une première base technique aux décisions du District de Montpellier (devenu Communauté d'Agglomération de Montpellier), et d'engager la première phase de la concertation préalable.

Ainsi, dans ce dossier, certaines options de tracé ont été recouvertes d'une mention « Solution non retenue à la Concertation », signifiant que le Maître d'Ouvrage avait écarté, à ce stade d'avancement du projet, certaines variantes qu'il considérait non crédibles (c'est le cas notamment de tracés passant sur la dalle supérieure de la gare SNCF où se situait la gare routière à l'époque)

CE : La CE a étudié le dossier et a établi une synthèse (cf annexes)

➤ **4 – OB** Comparaison emplois- population pour les variantes de la section Gare – Corum

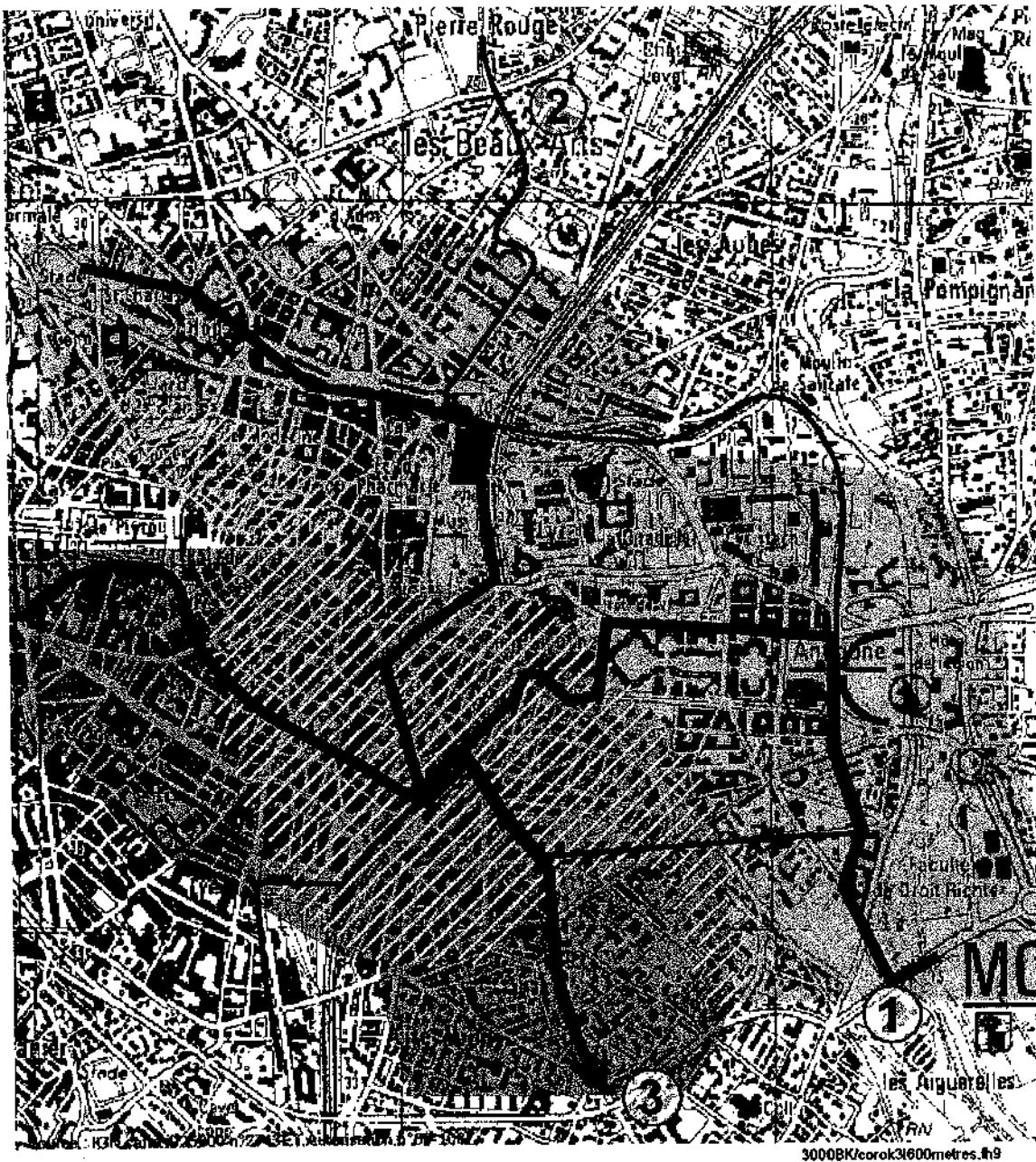
Le tableau comparatif de la page 106 de l'Etude d'Impact donne pour chaque variante, le potentiel population emplois desservi sur cette section dans la zone des 300 mètres, en totalité, et ensuite en prenant en compte les incidences de la ligne 1 puis des lignes 1 et 3. Sont ensuite indiqués les potentiels population emplois desservis en totalité dans la zone des 600 mètres. La CE demande s'il serait possible d'avoir les potentiels population emplois pour cette zone des 600 mètres en tenant compte des incidences de la ligne 1 puis des lignes 1 et 3, comme cela été fait pour la zone des 300 mètres ?

MO.Comme demandé par la Commission d'Enquête, la population et les emplois desservis à 600 mètres réels pour les variantes de tracé centre ville, sont indiqués dans le tableau ci-après similaire au tableau de la page 106 de l'étude d'impact (population et emplois desservis à 300 mètres réels) :

		Référence	Jeu de Paume	Citadelle	Blum
Potentiel total	population	34 800	31 100	21 700	34 400
	emploi	26 000	30 200	23 000	24 700
Hors double compte avec la ligne 1	population	3 400	1 400	0	2 600
	emploi	800	2 500	0	800
Hors double compte avec les lignes 1 et 3	population	2 300	0	0	1 500
	emploi	300	0	0	200

Ce tableau confirme ce qui est indiqué à cette même page de l'étude d'impact : le calcul sur cette distance de 600 mètres ne remet pas en cause la hiérarchie des variantes par rapport au calcul fait avec 300 mètres.

Tracés et zones d'influence à 600 mètres des lignes 1 et 3



Mais les nombreuses superpositions de zones dans ce secteur de centre ville montrent que cette analyse à 600 mètres n'est pas pertinente dans ce cas particulier, comme le confirme la cartographie ci après.

CE : La CE prend note des chiffres communiqués par le MO.

➤ **5 -OB Section Pompidou - Jacou :**

La CE s'interroge sur l'estimation de 1100 montées par jour à Jacou (Réponse G 3), avec un parking de 40 places ; alors qu'à Pompidou, il est prévu 1450 montées quotidiennes avec un parking de 300 places (extensible à 600 places). Le MO peut-il expliquer comment ont été estimées les 1100 montées quotidiennes à Jacou ?

M.O. Les 1100 montées/jours estimées sur la station Jacou proviennent principalement du potentiel de voyageurs en proximité directe de la station et qui s'y rendent à pied (population à moins de 600 mètres réels =750 et emploi =200, mais dans ce secteur on peut considérer que l'attractivité du Tramway dépasse largement ce rayon de 600 m.) , ainsi que du potentiel de voyageurs plus éloignés (Clapiers, Jacou Bas) qui sont rabattus sur le terminus grâce à la nouvelle ligne de bus conjuguant à la fois les itinéraires des lignes 22 sur Jacou et 19 sur Clapiers, en plus des voyageurs utilisant le parking de proximité.

Les parkings associés à ces deux stations n'ont en effet pas le même secteur d'attractivité naturelle et ne répondent pas aux mêmes besoins.

Le parking tramway de Jacou (50 places extensible à 100 places) captera principalement des automobilistes résidents à Jacou et dans une moindre mesure Clapiers (secteur nord de Clapiers). En cela il s'inscrit comme véritable parking de proximité ne générant pas de flux automobiles contraignants.

Le parking de la station « Pompidou » lui est un véritable parking de rabattement directement accessible par la RD 65, et qui drainera des voyageurs en plus grand nombre ayant pour origine les communes au nord (Teyran, Assas, Castries...). De fait, les deux parkings n'ont pas le même poids dans la fréquentation des 2 stations.

CE : La CE prend note des chiffres donnés par le MO.

➤ **6 -O.B. Décomposition du coût d'investissement des variantes de la section Gares - Corum.**

La réponse du MO à la question G 21 n'apporte pas la décomposition demandée. La CE réitère sa question pour connaître, si cela est possible les sous-détails des prix d'investissement, selon les postes pris en compte dans l'étude socio-économique, et cités dans la question, pour les variantes de cette section.

M.O. La décomposition des coûts sur la section Gares – Corum, en comparant le tracé de référence retenu par la Communauté d'Agglomération et le tracé proposé par le Collectif Tramway, figure ci après.

Il est rappelé que l'estimation du tracé de référence résulte d'un avant projet, alors que l'estimation du tracé par le contournement Ouest de l'Écusson résulte d'une estimation par ratios appliquée à la longueur d'aménagement.

Postes	Tracé de référence (M €)	Tracé Collectif Tramway (M €)	Commentaires
Déviations des réseaux humides	3	3	
Travaux préparatoires	1,5	1	
Ouvrages d'Art	19*	16*	* dont 10 M€ Viaduc Loubat
Voie ferrée	12	8	
Voirie / Plate forme	23	18	
Equipements urbains	3,5	4	
Equipements fixes	12	10	
Sous Total	74	60	
Plan de circulation	/	40	Voir détail réponse C.2.3
Total	74	100	

(valeur hors acquisitions foncières et matériel roulant).

CE : La CE prend note des chiffres communiqués, mais s'interroge sur les 10 M€ concernant le viaduc Loubat, alors que cet ouvrage évalué à 38 M€, est financé par la ville de Montpellier. (cf G1)

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES

REALISATION DE LA DEUXIEME

LIGNE DE TRAMWAY

DE

MONTPELLIER

CONCLUSIONS et AVIS

De la COMMISSION d' ENQUETE sur la DUP

JANVIER 2004

Source des chiffres figurant sur les tableaux qui suivent :

- Etude d'impact . Pages 106 et 144
- Evaluation socio-économiques . Pages 33 et 44
- Réponses TaM du 07 / 01 / 04



CONCLUSIONS ET AVIS
DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE

1 - PREAMBULE

Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montpellier a désigné par décision n° 2003.245 du 3 juillet 2003 une commission d'enquête composée de :

- Michel Lafay Ingénieur en hydraulique agricole retraité en qualité de Président

En qualité d'assesseurs

- Michel Paessant ingénieur mécanicien retraité
- Benoît de la Rue du Can Ingénieur des travaux publics de l'Etat retraité
- Jacques Lanquetin, géomètre expert retraité
- Claude Fayt directeur régional d'exploitation des ASF retraité

Pour conduire les enquêtes conjointes, (DUP, Parcellaire, de mise en compatibilité des plans d'occupation des sols de Jacou, Castelnau le Lez, Montpellier, St Jean de Védas et préalable à l'autorisation requise au titre du code de l'environnement-eau), relatives au projet de réalisation de la deuxième ligne de tramway de Montpellier, prescrite par Monsieur le Préfet de la région du Languedoc-Roussillon Préfet de l'Hérault par arrêté n° 2003-01-2874 du 11 août 2003

Rappel du projet

La Communauté d'Agglomération de Montpellier a demandé la mise à enquête publique de la deuxième ligne de tramway qui devra relier Jacou à St Jean de Védas en passant par les quartiers importants de Montpellier comme Aiguelongue, Les Beaux-Arts, Les Aubes , La Pompignane. Cette deuxième ligne viendra compléter le réseau de la ligne 1 actuellement en service en attendant la ligne 3 qui devrait être réalisée à l'horizon 2012

2 - CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Avant de nous faire une opinion sur cette demande nous avons tenu à ne négliger aucune source d'information et pour cela :

Après avoir étudié le dossier nous nous sommes entretenus à plusieurs reprises avec la Communauté d'Agglomération de Montpellier qui a élaboré ce projet mais également avec la municipalité de Montpellier qui nous ont apporté tous les éclaircissements souhaités par la commission.

Nous avons écouté avec attention les personnes , associations, élus qui se sont présentés lors de nos permanences et procédé à l'analyse thématique des observations portées sur les registres ou reçues par courrier.



Nous avons étudié les dossiers d'études préliminaires, faisabilité, DPC, PDU, DVA, les articles de presse parus avant et pendant l'enquête, les registres et les compte rendus des réunions de concertation.

A l'issue de toutes ces démarches et études, et après avoir examiné le mémoire en réponse du maître d'ouvrage nous vous livrons les réflexions que nous inspire cette enquête sur :

2-1 Généralités

2-1-1- L'organisation et le déroulement de l'enquête

En raison de l'enjeu du tracé soumis à l'enquête par l'Agglomération de Montpellier et des passions que suscite ce qui touche aux déplacements dans l'agglomération le public s'est très mobilisé. Les permanences des membres de la commission d'enquête les contacts sur le terrain ont connu un réel succès. Le public s'est largement exprimé, les nombreuses observations portées sur les registres et l'importance du courrier adressé à la commission d'enquête en témoignent.

De ce fait suite à une demande la commission a estimé inutile de prolonger la durée des enquêtes fixées dès le départ à 47 jours pour tenir compte de l'importance de l'opération. La commission pour les mêmes raisons n'a pas tenu à organiser une réunion publique qui n'aurait pu apporter d'éléments positifs.

Durant le déroulement de l'enquête la commission estime qu'une certaine pression médiatique a été exercée sur le public par :

- De fausses impressions et fausses informations données par les médias ;
- La parution d'avis d'appels à la concurrence de travaux concernant la ligne 2 ;
- L'information dans la presse sur des avis positifs émis par le public ;
- Des avis positifs non motivés l'enquête étant considérée comme un référendum ;
- L'emploi du mot « expropriation » dans les correspondances adressées aux riverains.

2-1-2 Le Dossier

Il est regrettable que les documents accompagnant le dossier n'aient pas traité plus précisément le réaménagement des espaces urbains qui représente pourtant un montant très élevé dans l'opération: il est difficile, sinon impossible, de savoir quels seront les espaces affectés aux cyclistes et piétons; les explications données sont très fragmentaires.

C'est d'autant plus regrettable que le maître d'ouvrage insiste pour indiquer que les espaces affectées à ces usagers sont en nette augmentation

Le dossier indique que la mise en service de la ligne 1 s'est accompagnée d'une restructuration des lignes de bus permettant d'offrir une augmentation de 28% de la production kilométrique et de 40% du nombre de courses sur le réseau suburbain en redéployant les moyens dégagés par la ligne de tramway. Le dossier de la ligne 2 précise qu'un effort semblable sera réalisé en maintenant en service les moyens dégagés par la mise en service de la ligne 2. Mais le DPC indique que la mise en service de la ligne 2 en 2006 devrait permettre d'économiser la somme prévue pour le renouvellement des bus prévu en 2005 si la ligne ne se réalisait



pas : ce paradoxe est difficilement explicable. Le réseau de bus ne fait pas partie des données soumises à enquête mais la C.E. s'est interrogée sur la cohérence de la démarche annoncée.

2-1-3- Concertation amont

Il est regrettable que la concertation préalable à l'enquête publique, et l'enquête publique DUP n'aient pas porté dès le départ sur les deux lignes (2 et 3), et même bien avant sur les trois lignes : 1, 2 et 3 ; du moins dans la partie centrale, où l'agglomération recherche, à juste titre, à mettre en place un maillage des trois lignes de tramway, pour développer l'urbanisation vers le sud du centre historique. En effet, lorsqu'une ligne est réalisée, les possibilités de tracé maillé sont de toute évidence plus limitées. Pour la ligne 3, lorsque les tracés des lignes 1 et 2 seront figés, les variantes avec maillage à ces deux premières lignes seront encore plus limitées.

De ce fait, les possibilités de tracé maillé, dans la partie centrale de l'agglomération sont restreintes, et le tracé de la ligne 2 n'est pas forcément celui qui devrait présenter le meilleur intérêt public, du moins en terme de coût d'investissement, et de fréquentation.

2-1-4- Concertation préalable à l'enquête publique pour la ligne 2

La concertation préalable à l'enquête publique pour la ligne 2 est assez fortement critiquée, tant par les habitants des quartiers concernés, que par la quasi totalité des associations. Le MO estime qu'il y a eu une concertation effective qui s'est traduite par une évolution non négligeable du tracé entre le début et la fin de la phase de concertation ; et il le démontre en joignant au dossier les cinq délibérations du Conseil d'Agglomération qui précisent :

- l'évolution du tracé et des différentes variantes,
- la prise en compte de nouvelles variantes au fil des résultats de cette concertation,
- la prise en compte des observations du public.

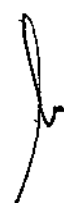
Certes, entre le début et la fin de la phase de concertation, il y a eu une évolution du tracé de la ligne 2 du tramway.

Certes dans une procédure de concertation, il n'est pas possible, malgré des compromis, de prendre en compte tous les avis et toutes les propositions, d'autant que certains sont parfois contradictoires.

Néanmoins la CE a enregistré durant l'enquête publique de très nombreuses remarques, et même critiques, orales et écrites, sur les défauts de cette concertation : manque d'écoute, absence de retours d'information, impressions que le MO voulait faire passer certaines variantes et certains secteurs du tracé, impossibilités de s'exprimer....

Dans le même temps pratiquement personne ne s'est prononcé sur la qualité de la concertation, alors que le public s'est très fortement exprimé de manière favorable sur le tracé de la ligne 2.

L'examen même approfondi de tous les documents remis par le MO à la CE (comptes rendus de réunions, courriers échangés, registres ouverts au public, ...) ne permet pas d'apprécier pleinement : d'une part le bien fondé de toutes les critiques émises par le public et les associations, et d'autre part si le MO a procédé à une concertation effective, et pas à une information orientée ; et comment la concertation a été perçue et vécue par le public, en particuliers lors des réunions de concertation.



Il est certain que la CE a relevé quelques anomalies, constatées par le public, dans la procédure de concertation :

- Manque d'information en retour, après les réunions de concertation ; et manque apparent de "volonté" du MO pour expliquer au public les arguments pris en compte pour le tracé retenu. (D2, D9),
- Mauvaise explication préalable sur l'objet de certaines réunions (D 11).
- Absence d'information auprès de l'association concernée sur les principes et les modalités d'analyse et de comparaison mises en œuvre pour présenter, dans l'étude d'impact, le comparatif du tracé de base, avec la variante étudiée par le Collectif Tramway.
- Impossibilité du MO de diffuser des documents de travail à ceux qui les demandaient. (D2)

La CE est consciente :

- que la concertation est une procédure difficile, qui va bien au delà de la simple information , de l'écoute et de la discussion, mais qui consiste en la mise au point d'un projet commun, et qui est en fait une négociation,
- que la concertation ne se programme pas en un nombre de réunions fixé à l'avance, mais qu'il faut se donner du temps,
- qu'il est parfois difficile d'expliquer patiemment les raisons qui ont conduit le MO à ne pas prendre en compte des propositions présentées par le public,
- que le public est de plus en plus exigeant, surtout dans un contexte revendicatif comme à Montpellier,
- que la concertation sur un projet comme une ligne de tramway concerne un très large public aux besoins, et motivations variés et souvent différents et même opposés,
- que pour une partie importante du public directement concerné, l'intérêt particulier passe souvent avant l'intérêt général,
- que dans le contexte de Montpellier des divergences politiques se sont reportées sur l'étude et la concertation du tracé de la ligne 2.

Toutefois, les quelques anomalies constatées par la CE n'ont fait qu'aggraver le contexte, et donner au public l'impression d'une concertation orientée ; alors que rien ne prouve que celle-ci a été vraiment mauvaise.

2-1-5- Critères de Choix du tracé

L'aménagement des rocade et pénétrantes ont pris dans le temps un retard important qui contraint le MO à ne pas pouvoir utiliser, comme itinéraire de la ligne 2, certains axes et boulevards en raison de l'impossibilité de reporter la circulation automobile sur d'autres artères. Ceux-ci présentaient des avantages indéniables en matière de coût d'investissement, de fréquentation de la ligne, de vitesse et donc de rapidité de desserte, mais aussi en matière de nuisances (moins de courbes bruyantes), et d'impact sur le foncier privé. Le DVA établi en Septembre 2000 doit progressivement apporter des solutions,...dans les 20 prochaines années, à condition que les financements nécessaires soient obtenus. Il n'est donc pas possible d'attendre ces réalisations pour réaliser le réseau du tramway, qui doit participer à l'urbanisation et au décongestionnement de la ville.



De ce fait le projet présenté à l'enquête ne présente pas le meilleur tracé qu'il aurait été possible de retenir, si les reports de circulation automobile sur des axes dimensionnés en conséquence avaient pu être envisagés.

En ce qui concerne le PDU la commission n'est pas certaine que le projet de la ligne 2 soit élaboré en totale cohérence avec tous les objectifs de celui-ci même si le Ministre de l'Equipement et du logement n'a fait aucune observation de cette nature dans le bilan de la concertation avec les services de l'Etat. En effet la commission d'enquête a des doutes entre autre sur :

- L'organisation pour une meilleure maîtrise des flux de déplacement
- Le réaménagement et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables
- La diminution du trafic automobile ; certaines zones administratives n'étant pas desservies
- L'organisation de la livraison des marchandises en ville

2-1-6- Les nuisances et incidences sur la santé

Le dossier évoque les problèmes de santé au niveau des nuisances - olfactives, auditives, visuelles, sensibles (vibrations)- et des atteintes à l'intégrité même des personnes

Le bruit du tramway est peu sensible en ville dans les alignements droits mais il n'en est pas de même dans les courbes surtout lorsque le rayon de giration est réduit : les plaintes ou les craintes à ce sujet sont nombreuses. Il est indispensable que le maître d'œuvre et les entreprises mettent en place les meilleures solutions techniques existantes pour limiter le bruit aussi bien au niveau du matériel roulant que du complexe plate-forme/rail.

L'exposition au bruit peut provoquer une perte de sensibilité auditive, un stress psychologique, une augmentation du risque cardiovasculaire, des troubles du sommeil, des diminutions de performances dans l'accomplissement des tâches courantes

Les perturbations électriques et électromagnétiques ne semblent pas dans l'état actuel des recherches et observations avoir d'incidences particulières sur la santé hors l'influence des ondes sur les simulateurs cardiaques ; mais le risque est dans un tramway. Par contre il peut y avoir des perturbations sur les liaisons téléphoniques et radio des riverains du tramway : TDF impose la limite haute de valeur du champ perturbateur à ne pas dépasser. Il est regrettable que la valeur du champ magnétique, généré par le tramway n'ait pas été mentionnée.

Les vibrations sont par contre gênantes. Elles sont engendrées par le contact roues-rail. Elles se propagent dans le sol pouvant ainsi atteindre dans certaines conditions les bâtiments riverains. De plus les vibrations du corps peuvent causer la fatigue, l'insomnie, la céphalée

Si les documents du dossier d'enquête et en particulier l'étude d'impact détaillent longuement ces données on ne voit pas très bien où se situent les mesures proposées pour réduire les conséquences de ces nuisances dont on ne sait d'ailleurs si elles concernent l'opération.

Toutes ces nuisances serait d'autant plus perturbantes pour les riverains, que la rue est étroite, et nécessitent la mise en place de mesures compensatoires.

2-1-7- Les ouvrages d'art



Le viaduc Loubat ne fait pas partie de l'opération du tramway; sa construction n'aurait donc jamais du être évoqué dans les dossiers des enquêtes de la ligne 2 du tramway. La C.E. estime que le fait d'évoquer ce viaduc dans les divers documents des enquêtes ne peut être en aucun cas une justification de cet ouvrage ni une régularisation réglementaire préalable à sa construction. Elle n'a donc de plus aucun avis à formuler pour ou contre cet ouvrage ni sur ses caractéristiques ni son implantation.

Il en est de même semble-t-il du Pont de l'avenue Dubout/SNCF, financé comme le précédent par la ville de Montpellier, et dont la démolition puis la reconstruction n'auraient pas du être traitées dans ce dossier.

2-1-8 Aspect du tram

L'aspect proprement dit du tramway ne faisait pas partie des enquêtes publiques mais ce point a quand même soulevé d'assez nombreuses questions, plutôt en forme de rejet, sur la décoration choisie

2-2- Avantages et inconvénients du tracé

2-2-1 Secteur St Jean de Védas – Avenue du Colonel Pavelet

Avantages :

- Utilisation de la voie RFF désaffectée.
- Desserte future piscine et futur lycée de St Jean de Védas
- Agglomération de St Jean de Védas desservie par son centre (entre St Jean le Sec et Les Hauts de St Jean).
- Les deux parkings relais de St Jean Le Sec et Sabines captent le transit des radiales RN 113, A 9, RN 112 et RD 132.
- Réseau à une voie pour rentabiliser la ligne.

Inconvénients :

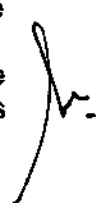
- Problèmes de sécurité pour les piétons et cyclistes de St Jean de Védas, pour accéder à la station Terminus de l'autre côté de la RN 113.
- Passage en limite de la carrière.
- Tracé moins direct que par la RN 113.
- Desserte (Population + Emplois) moins importante que par le tracé par la RN 113 (- 15%)

Recommandations- Réserves et remarques de la commission

L'aménagement de la traversée de la RN 113 nécessaire pour permettre l'accès en sécurité, à la station de l'Ortêt, aux habitants de St Jean de Védas, pour les piétons et les deux roues, devra être organisé en concertation avec les élus et associations de St Jean de Védas.

L'accès des habitants desservis par la parcelle AW4 doit être assuré à partir du parc de stationnement du tramway ; de plus, compte tenu du fait que M. Sommeillant, docteur vétérinaire, reçoit des clients à son cabinet installé chez lui il faut donc aussi signaler l'accès de ce local professionnel sur ce même parc de stationnement.

A priori rien ne permet de penser que la station prévue à l'Ortêt et celle prévue à Saint Jean Le Sec génèrent un trafic supplémentaire sur la RN 113 dans



la traversée de Saint Jean de Védas compte tenu de la situation géographique et de la disposition des villages de ce secteur de la région montpelliéraine.

2-2-2 Secteur Avenue du Colonel Pavelet - Gares

Avantages :

- Desserte de quartiers fortement peuplés et relativement fragiles : Croix d'Argent, Lemasson, et ultérieurement Nouveau St Roch.
- Ne perturbe pas le plan de circulation sur l'Avenue de Toulouse, en amont des 3^{ème} et 4^{ème} ceintures.
- Pôle d'échange avec les gares.
- Traitement des inondations du Lantissargues.

Inconvénients :

- Tracé moins direct que par l'Avenue de Toulouse : plus tortueux et moins rapide.
- Zone de desserte bloquée au sud par la voie ferrée.
- Desserte (Population + Emplois), un peu moins importante que par la variante par l'Avenue Clemenceau (-9%)

Recommandations- Réserves et remarques de la commission

Les travaux de réaménagement du Lantissargues devront être réalisés préalablement aux travaux du tramway y compris ceux nécessaires à l'amont de la rue Pablo de Luna. Ceux envisagés à l'aval devront être réalisés rapidement, au moins pour l'élargissement du passage sous les voies ferrées de manière à éliminer le barrage que constituent les remblais de la SNCF.

Le tracé devra s'éloigner le plus possible de la résidence des Sorbiers et toutes les précautions seront prises pour que le bruit des rames soit minimisé à cet endroit pour préserver la tranquillité des riverains.

2-2-3- Secteur Gares – Corum

Le tracé de la ligne 2 sur ce secteur a été fortement contesté lors de l'enquête publique, par la grande majorité des associations et par une partie du public.

La CE a néanmoins, bien pris acte et compris la volonté des élus de développer le tissu urbain vers le sud de la ville et dans ce secteur en particulier ; et d'autre part de mettre en place dans la partie la plus urbaine, un réseau maillé de TCSP, qui doit permettre une meilleure desserte ; une gestion plus facile en cas de blocage d'un secteur (pannes, manifestations, ...) et une programmation plus souple des diverses phases de maintenance.

Toutefois, le tracé de cette section interpelle assez fortement la CE :

I Tracé de référence soumis à l'enquête

1 – Le tracé de cette section est très rapproché de celui de la ligne 1 :

Quatre points de maillage : les stations Gares, Corum , Rives du Lez et Place de l'Europe dont un tronc commun avec la ligne 1 sur 450 mètres , entre Rives du Lez et Place de l'Europe, avec une station à quais doubles, et l'autre à quais séparés.

Des parties de sections très proches :

La section Place de l'Europe – Gares de la ligne 1 est à 600 mètres environ de la section Rives du Lez – Place Carnot de la ligne 2.

Une partie de la section Pompignane – Corum, est entre 550 et 700 mètres d'une partie de la section Rives du Lez – Hôtel de Ville.

Des stations très proches entre les deux lignes :

Stations ligne 1	Stations ligne 2	Distances
Place Carnot	Hôtel de Ville	400 m
Place Carnot	Antigone	Moins de 600 m
Voltaire	Antigone	Moins de 600 m
Voltaire	Léon Blum	Moins de 600 m
Pompignane	Léon Blum	550 m
Pompignane	Place de l'Europe	550 m
Les Aubes	Léon Blum	600 m
Les Aubes	Antigone	600 m

Ces distances (à vol d'oiseau) ont été mesurées sur le plan d'encartage au 1/100 000 mis à la disposition de la CE par le MO. Si l'on compare ces diverses distances aux distances de référence données par le MO pour définir les zones de desserte : 600 mètres à pied, soit 470 mètres à vol d'oiseau, ce qui correspond à 940 mètres entre deux stations de deux lignes différentes, on peut constater que les zones de desserte se recoupent.

Toutefois, dans l'étude d'impact, le MO explique que : « Compte tenu de la position centrale du secteur, la zone d'influence directe est appréciée de façon plus restrictive que pour les autres sections, les exigences de la clientèle grandissant avec la densité urbaine ; une norme de 300 mètres réels est donc retenue, soit environ 230 mètres à vol d'oiseau correspondant à un temps maximal de 5 minutes de marche à pied. Cette distance permet de mieux apprécier les éventuels double emplois entre les différentes lignes de tramway. »

Mais le MO dans une réponse à une question posée pour la desserte de la Préfecture (C2-1) estime que cette administration est desservie par la station Comédie qui est à 400 mètres à vol d'oiseau..... ?

Par ailleurs, le PDU comme le DVA préconisent le développement de la marche à pied.

En ne considérant que les dessertes "habitants et emplois", les impacts de la ligne 1 sont les suivants :

- Ensemble de la ligne pour la zone des 600 mètres :

	Ligne 2	Ligne 2 (hors double compte ligne 1)	Différences	Pourcentages
Habitants	79 600	52 200	- 17 400	- 22 %
Emplois	39 800	16 550	- 23 250	- 58 %
Total	119 400	68 750	- 50 650	- 42 %

(Chiffres : Evaluation socio-économique – page 44)

- Section Gares- Corum pour la zone des 600 mètres :

	Secteur Gares-Corum	Secteur Gares-Corum (hors double compte ligne 1)	Différences	Pourcentages
Habitants	34 800	3 400	- 31 400	- 90 %
Emplois	26 000	800	- 25 200	- 97 %
Total	60 800	4 200	- 56 600	- 93 %

La proximité de la ligne 1 (existante) sur le secteur Gares – Corum, diminue pratiquement de moitié les possibilités de desserte de la ligne 2 (- 42 %).

Sur le seul secteur Gares-Corum, en prenant en compte la zone des 600 mètres, la ligne 2 fait pratiquement double emploi avec la ligne 1 (- 93 %).

Si l'on ne considère que la zone des 300 mètres, la ligne 2 perd plus de la moitié de ses possibilités de desserte sur la section Gares-Corum, du fait de la proximité de la ligne 1 (voir tableau ci- après) :

	Secteur Gares-Corum	Secteur Gares-Corum (hors double compte ligne 1)	Différences	Pourcentages
Habitants	17 300	8 350	- 8 950	- 51%
Emplois	8 900	3 500	- 5 400	- 60%
Total	26 200	11 850	- 14 350	- 54 %

2 – Le coût au kilomètre des investissements de cette section de la ligne 2 est relativement élevé, en comparaison avec le restant de la ligne :

	Ligne 2		Section Gares-Corum		Variation Investissement Par Kilomètre
	Investissement	Investissement /kilomètre (19.81 km)	Investissement	Investissement / Kilomètre (3.55)	
Déviations des réseaux humides	20	1.00	3	0.84	- 16 %
Travaux préparatoires	6	0.30	1.5	0.42	+ 40 %
Ouvrages d'art	23	1.16	19	5.35	+ 361 %
Voie ferrée	59	2.97	12	3.38	+ 13.8 %
Voie/Plateforme	99	4.99	23	6.47	+ 29.6 %
Équipements urbains	20	1.00	3.5	0.98	- 2 %
Équipements fixes	26	1.31	12	3.38	+ 158 %
Total	253	12.77	74	20.84	+ 63.2 %

Le coût d'investissement élevé au kilomètre pour la section Gares-Corum provient surtout des équipements fixes et des ouvrages d'art.

Si l'on retire au coût des ouvrages d'art, le coût du viaduc Loubat qui pourtant est nécessaire pour assurer un bon fonctionnement de la ligne 2 ; les variations sont les suivantes :

	Ligne 2		Section Gares-Corum		Variation Investissement Par kilomètre
	Investissement	Investissement / Kilomètre	Investissement	Investissement / kilomètre	
Ouvrages d'art	13	0.65	9	2.53	+ 289 %
Total	243	12.26	64	18.02	+ 47 %

Pour la section Gares-Corum, le coût d'investissement au kilomètre est augmenté de pratiquement 50%, et le coût au kilomètre des ouvrages d'art est pratiquement multiplié par 4.

Bien sûr, il faut tenir compte :

- Des difficultés des travaux en secteur urbain dense qui augmentent le coût,
- De la nécessité de prendre des mesures particulières en matière de nuisances dans ces mêmes secteurs denses, qui accroît aussi les coûts,
- De la simplification de la ligne sur les sections d'extrémité : une seule voie, ce qui diminue les coûts d'investissement, et qui a une incidence positive sur le coût au kilomètre de la ligne 2,

- De la présence d'un cours d'eau important dans ce secteur,
- ...

La CE n'a pas les moyens et les éléments nécessaires pour analyser plus finement ces diverses incidences, mais estime malgré tout que la desserte assurée par cette section est un peu trop faible, et que le coût d'investissement de la section Gares-Corum est élevé.

3 – Les ratios concernant la section Gares-Corum, comparés à ceux des autres sections de la ligne 2, ne sont pas non plus favorables à cette section (voir tableau ci-après).

Secteur	Coût Investissement ME	Longueur Mètres	Population	Emplois	Population + Emplois	Investissement Par Kilomètre (ME / kilomètre)	Population + Emplois Par Kilomètre (Unité / kilomètre)	Investissement Par Emplois + Population (Milliers Euros / Unité)
St Jean de Védas – Lamasson	52	5 500	16 900	4 400	21 300	9.45	3 872	2.44
Lamasson – Gares	23	1 850	25 800	17 000	42 800	12.43	23 135	0.53
Gares – Corum	74	3 550	8 350 (*)	3 500 (*)	11 850	20.84	3 338	6.24
Corum – Ch de Gaulle	42	2 850	20 500	9 900	30 400	14.73	10 666	1.38
Ch de Gaulle – Sablassou	32	2 120	11 600	4 800	16 400	15.09	7 735	1.95
Sablassou – Jacou	30	3 940	9 300	3 400	12 700	7.61	3 223	2.36
Total	253	19 810	92450	43000	135450	12.77	6.837	1.86

(*) Sans double compte avec la ligne 1 (Zone des 600 m)

Le tableau ci-dessus a été obtenu à partir des «éléments communiqués par TaM, page 144 du dossier d'Etude d'Impact.

On peut constater que le tronçon Gares-Corum du tracé de référence (tracé Est : Boucle du Lez) présenté par le MO (sans prendre en compte le double compte avec la ligne 3) :

- Est celui qui a le coût d'investissement au kilomètre le plus élevé,
- Est celui qui capte le moins d'usagers par kilomètre de tracé (hors sections d'extrémité),
- Par voie de conséquence, est celui qui a l'investissement le plus élevé par usager.

En se référant au tableau comparatif de la page 106 de l'Etude d'Impact, on peut assez facilement en déduire que le tracé de la ligne 2 passant par la boucle du Lez est un peu trop redondant avec le tracé de la ligne 1 .

Une prise en considération supplémentaire du double compte de la ligne 3 projetée, ne ferait qu'aggraver les résultats.

Avantages :

- Le tracé assure un maillage et une desserte très fine dans les nouveaux quartiers de la ville.
- En complément de la ligne 1, n' assure que la desserte d'une faible partie de nouveaux quartiers : Méditerranée, Parc à Ballons, Les Aubes, Pompignane.

Inconvénients :

- (Population+Emplois) desservis par kilomètre de ligne, faibles par rapport aux autres sections de la ligne 2 ; et comparable aux sections d'extrémités. (voir tableau)
- Investissement par kilomètre de ligne nettement plus élevé que pour les autres sections de la ligne 2. (Voir tableau)
- Ratio : Investissement / (population +emplois) très nettement au dessus de celui des autres sections de la ligne 2. (Voir tableau)
- Difficultés de passage de ligne 2 par la Rue du Pont de Lattes : contraintes très importantes vis à vis des riverains (nuisances, difficultés d'accès aux habitations ...)
- Contraintes importantes pour les habitants de la Rue des Courlis qui va perdre son statut de voie privée, et ... sa tranquillité. (nuisances cyclomoteurs,)
- Tronc commun avec la ligne 1 entre les stations Rives du Lez et Place de l'Europe. (Blocage de deux lignes en cas de panne, manifestation, intempéries, ... sur le tronc commun)
- Nécessité de reprendre la façade du bâtiment de la piscine olympique.
- Section qui dessert moins de (population+emplois) que la variante par le Jeu de Paume, et qui a un coût d'investissement plus élevé (voir tableaux C 2-0 et C 2-5)
- Passerelle pour traverser le Lez à la Pompignane.
- Risques d'inondations au carrefour de l'aéroport et rue d'Epidaure.
- L'emplacement de la passerelle pour traverser le Lez au droit de la rue des Courlis, et juste après le confluent du Verdanson avec le Lez, n'est pas forcément le moins critique (risques de tourbillons en cas de crues des cours d'eau,
- Le passage du tramway le long des rives du Lez aura des incidences négatives sur un lieu de rencontre et de promenade, à l'ambiance agréable. De plus, l'absence de sites propres : tramway, vélos, piétons, entraînera des dangers supplémentaires.

II Variante passant par le Jeu de Paume

La CE a examiné, sous certains aspects comparables le tracé de cette variante.

1 - Le tracé de cette variante est aussi très proche de celui de la ligne 1

Deux points de maillage : Gares et Corum ;

Dont un tronc commun avec la ligne 1 sur 700mètres entre les stations Albert 1^{er} et Corum,
avec une station intermédiaire : Louis Blanc.

- Section Gares-Corum pour la zone des 600 mètres

	Secteur Gares-Corum	Secteur Gares-Corum (hors double compte ligne 1)	Différences	Pourcentages
Habitants	31 100	1 400	- 29 700	- 95%
Emplois	30 200	2 500	- 27 700	- 92 %
Total	61 300	3 900	-57 400	- 93 %

Dans la zone des 600mètres, cette section n'assure pratiquement pas de desserte supplémentaire par rapport à la ligne 1

• Section Gares-Corum pour la zone des 300 mètres

	Secteur Gares-Corum	Secteur Gares-Corum (hors double compte ligne 1)	Différences	Pourcentages
Habitants	15 100	7 400	- 7 700	- 51 %
Emplois	16 000	7 300	- 8 700	- 54 %
Total	31 100	14 700	- 16 400	- 53 %

Dans la zone des 300mètres, compte tenu de la ligne 1, cette section n'assure que la moitié de ses possibilités de desserte.

2 - le coût au kilomètre des investissements de cette variante est aussi très élevé par rapport à l'ensemble de la ligne

	Ligne 2		Section Gares-Corum		Variation Investissement Par Kilomètre
	Investissement	Investissement /kilomètre (18.61 km)	Investissement	Investissement / Kilomètre (2.35)	
Déviations des réseaux humides	20	1.07	3	1.27	+ 18.7 %
Travaux préparatoires	5.5	0.29	1	0.42	+ 44.8%
Ouvrages d'art	20	1.07	16	6.80	+ 535.5 %
Voie ferrée	55	2.95	8	3.40	+ 15.2 %
Voirie/Plateforme	84	4.51	18	7.66	+ 69.8 %
Equipements urbains	20.5	1.10	4	1.70	+ 54.5 %
Equipements fixes	24	1.29	10	4.25	+ 229.5%
Total	229	12.30	60	25.53	+ 107.5 %

Les chiffres de ce tableau ont été obtenus pour l'ensemble de la ligne, en remplaçant les chiffres de la section Gares-Corum de la Variante de référence, par ceux de la variante Jeu de Paume.

On peut constater que les coûts au kilomètre de cette variante sont plus élevés que ceux de la variante de référence.

3 - Les ratios de cette variante de la section Gares-Corum, comparés à ceux des autres sections de la ligne 2 ne sont pas non plus favorables (voir tableau ci-après)

Secteur	Coût Investissement M E	Longueur Mètres	Population	Emplois	Population +Emplois	Investissement Par Kilomètre (ME / kilomètre)	Population +Emplois Par Kilomètre (Unité / kilomètre)	Investissement Par Emplois + Population (Milliers Euros / Unité)
St Jean de Védas - Lamasson	52	5 500	16 900	4 400	21 300	9.45	3 872	2.44
Lamasson - Gares	23	1 850	25 800	17 000	42 800	12.43	23 135	0.53
Gares - Corum	60	2 350	7 400 (*)	7 300 (*)	14 700	25.53	6 255	4.08

Corum - Ch de Gaulle	42	2 850	20 500	9 900	30 400	14.73	10 666	1.38
Ch de Gaulle - Sablassou	32	2 120	11 600	4 800	16 400	15.09	7 735	1.95
Sablassou - Jacou	30	3 940	9 300	3 400	12 700	7.61	3 223	2.36
Total	239	18610	94500	46800	13830	12.84	7431	1.72

(*) Sans double compte avec la ligne 1 (zone des 600 m)

Les ratios de cette variante pour cette section sont moins bons que ceux des autres sections de la ligne 2

Tous ces éléments montrent que cette variante qui dessert très bien le centre historique :

- est très "redondante" avec la ligne 1, en terme de desserte,
- a un coût d'investissement au kilomètre très élevé : plus élevé que celui de la variante de référence, sans prendre en compte les 40ME pour l'aménagement des rocade.

Par ailleurs, les travaux de cette variante ne pourraient être envisagés qu'après l'aménagement des rocades et carrefours pour permettre le report de trafic qui circule actuellement sur le Jeu de Paume et Henri IV.

Cette variante de la section Gares-Corum ne peut donc être envisagée.

Pour cette variante également, une prise en considération du double compte de la ligne 3 projetée, ne ferait qu'aggraver les résultats.

III Variante passant par la Citadelle (direct : tronc commun Gares-Corum)

Cette variante présente l'avantage d'avoir un coût d'investissement pratiquement nul.

Par contre elle présente les inconvénients suivants :

- Desserte supplémentaire nulle, par rapport à la ligne 1.
- Difficultés de fonctionnement importantes entraînant une exploitation dégradée, qui conduisent le MO à rejeter cette variante pour une exploitation en continu.

Par contre, la CE note que cette variante pourrait être envisagée :

- soit en secours, en cas de blocage de l'autre maillon du réseau,
- soit en programmation de phases de maintenance.

Recommandations- Réserves et remarques de la commission

Le tracé proposé pour la ligne 2 présente avec la ligne 3 envisagée une excellente couverture spatiale du centre élargi de la ville; mais le tracé de la ligne 3 n'est pas lancé en enquête. Il n'est donc pas réaliste de s'appuyer sur une éventuelle ligne 3, qui bien que prévue dans le PDU n'est cependant qu'en devenir, pour justifier certains choix sur la ligne 2 seule soumise à enquêtes publiques.

Il ne faut pas faire des choix sur la ligne 2 qui rendrait la réalisation une éventuelle ligne 3, orientée nord-ouest/sud, inutilement coûteuse pour le service à rendre mais il n'est pas possible non plus de choisir le tracé de la ligne 2 en fonction d'un tracé hypothétique de la ligne 3. En effet le passage par le boulevard

du Jeu de Paume, qui fait l'objet des plus fortes polémiques, a été prévu pour la ligne 1 puis abandonné pour d'excellentes raisons sûrement; prévu pour la ligne 2 puis abandonné pour des raisons relativement peu convaincantes car s'appuyant surtout sur le futur passage sur le site de la ligne 3 alors que le tracé de celle-ci n'est pas arrêté puisque la concertation sur son tracé n'a pas encore eu lieu. De plus le passage par Le Jeu de Paume de la ligne 3 ne sera pas forcément la meilleure solution économique, technique et de desserte.

- Il n'est pas normal d'imputer à un passage de la ligne 2 par le boulevard du Jeu de Paume la totalité des 40 M d'euros considérés comme indispensables pour aménager les voiries préalablement au passage du tramway: une bonne partie, sinon la totalité, de ces aménagements sont à réaliser, avec ou sans tramway sur la partie Ouest de l'Ecusson, tout en étant cependant sans doute un préalable dans le cas d'un passage de la ligne 2 sur le boulevard du Jeu de Paume. De plus on peut se demander comment il serait possible de les «imputer» sur l'enveloppe générale de l'opération alors que celle-ci, tout en citant par exemple la trémie de la place Charles de Gaulle à Castelnau Le Lez la laisse à la charge d'autres maîtres d'ouvrage. Or cette trémie est indispensable pour maintenir un niveau de service normal aux usagers de la route dans ce secteur selon les termes du DPC.

Finalement, il apparaît qu'aucune de ces variantes de tracé entre les stations Gares et Corum, ne présente des caractères indéniables d'utilité publique.

Malgré les difficultés résultant :

- du tracé existant de la ligne 1 qui limite les possibilités de maillage avec la ligne 2 et les autres....
- De la structure et des dimensions de la voirie dans la ville de Montpellier
- Des impossibilités de report de trafic automobiles sur d'autres rocade et carrefours non aménagés en conséquence, ce qui empêche l'utilisation de certaines artères pour le passage du tramway.

La CE n'est pas convaincue de la pertinence du tracé présenté à l'enquête, et estime qu'il serait souhaitable d'entreprendre une étude complémentaire pour rechercher un tracé plus performant.

2-2-4- Secteur Corum – Place Charles de Gaulle

Avantages :

- Desserte meilleure (Population +Emplois) ; de très peu par rapport à la variante IV 2.
- Meilleure correspondance avec la ligne 1 à la station Corum.
- Traitement des risques d'inondations du Chambéry dans la rue de Substantion et à la résidence Pierre Rouge.

Inconvénients :

- Perturbations dans le quartier des Beaux Arts et en particuliers Rue de Substantion et Résidence de la Pierre Rouge.
- Tracé tortueux et peu rapide avec des risques de nuisances importantes dans les courbes à 90° proches d'immeubles d'habitations.

Recommandations- Réserves et remarques de la commission

- le passage entre l'école des Beaux Arts et la résidence de la Pierre Rouge est très gênant pour les résidents des appartements donnant sur la façade est de

l'immeuble. Ils bénéficiaient de la vue et du calme d'un stade; ils auront la vue et le bruit du tramway. Il aurait été intéressant d' examiner la possibilité de réaliser un tracé passant par le stade mais en coupant celui-ci en deux au lieu de passer en limite comme cela est prévu dans le dossier.

- Les travaux d'aménagement du Chambéry, jusqu'à son confluent avec le Verdanson, devront être réalisés préalablement aux travaux à effectuer pour le passage du tramway.
- Le carrefour entre l'avenue de la Justice de Castelnau, la rue Roqueturiere et la rue de Ferran devra être amélioré pour en faciliter la compréhension et l'usage par les utilisateurs.
- Toutes les précautions devront être prises lors de la réalisation pour réduire au minimum possible le bruit dans la rue de Substantion et en particulier au droit de l'immeuble situé le plus à l'est dans cette rue.

2-2-5 Secteur Place Charles de Gaulle – Notre Dame de Sablassou

Avantages :

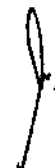
- traitement des risques d'inondations sur la RN 113.
- Requalification de la RN 113 en boulevard urbain.
- Desserte (Population+Emplois) légèrement supérieure à la desserte de la variante V1 (+ 3%)
- Tracé rectiligne favorisant une vitesse commerciale plus élevée.

Inconvénients :

- Problèmes fonciers avec les commerces du sud de la RN 113 (terrains + parkings)
- Desserte uniquement du sud de la ville de Castelnau le Lez

Recommandations- Réserves et remarques de la commission

- Si le choix de la RN 113 a recueilli un large consensus : les commerçants dont les commerces ne pourront plus continuer après les travaux devront avoir eu la possibilité de partir, après indemnisation, avant que ne commencent les travaux de déplacement des réseaux qui vont être les premiers à entraver la circulation. Des indemnisations seront à prévoir pour les cas critiques.
- Les travaux de la D.E.M. entre la RN 113 et le prolongement de la rue de la Vieille Poste auraient dû précéder les travaux du tramway sur la RN 113. Cela ne sera sans doute pas le cas : il sera donc nécessaire d'informer en détail les résidents des communes situées en amont –Castries, Vendargues, etc. - de l'avancement des travaux et du calendrier prévisionnel de leur avancement et donc des gênes.
- On peut douter que le passage du tramway dans la rue de Substantion «..contribue fortement à humaniser cet endroit.»(C.6.5.)



2-2-6- Secteur Notre Dame de Sablassou – Jacou

Avantages :

- Parking relais du lycée Pompidou capte le trafic de la RD 65.
- Réseau à 1 voie pour rentabiliser la ligne
- Ramené au kilométrage de ligne, le tracé proposé est plus favorable sur le plan rentabilité que la variante VI a, qui pourtant dessert mieux la ville du Crès.
- Passage par " l'emplacement réservé" pour Le BEL sur la commune de Castelnau le Lez.

Inconvénients :

- Tracé dissocié de celui du BEL dans la garrigue entre le collège du Crès et le lycée Pompidou. (Incidence sur l'environnement naturel)
- Desserte de Jacou : en extrémité du village.
- Faible desserte du Crès.
- Parking relais de Pompidou trop proche de celui du lycée
- La "ligne de désir" forte Ouest-Est, s'arrête au Crès.

Recommandations- Réserves et remarques de la commission

- Le nombre d'habitants desservis sur ce secteur est relativement réduit car le quartier est bâti en résidences individuelles.
- L'aménagement de la station Georges Pompidou et du parc relais de stationnement devra faire l'objet d'une concertation avec les responsables du lycée- proviseur et les représentants des parents d'élèves pour que le fonctionnement de l'établissement soit perturbé au minimum lors des travaux.
- L'accès du parc de stationnement de Jacou devra être aménagée de manière à minimiser les risques d'envahissement du parc de stationnement de l'école par les usagers du tramway.
- Les rampes de la passerelle d'accès à la station de la Voie Domitienne, au Crès, devront être réalisées de manière à être accessibles par les handicapés.
- L'étude indique que la population et les emplois desservis par un prolongement jusqu'à Castries sont d'un poids supérieur à celui entre N.D. de Sablassou et Jacou mais les coûts d'investissement, et sûrement aussi de fonctionnement, sont plus élevés : il est surprenant de voir surgir à cet endroit -C.10.12.- un critère, sans doute pertinent mais non cité auparavant dans le dossier, de tracé plus ou moins «productif».
- Malgré les explications du MO, sur le nombre de montées / jour estimées à Jacou, la CE s'interroge sur la rentabilité de la section Pompidou / Jacou.

3 - AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Considérant les conclusions, les remarques , les recommandations et les réserves qui précèdent, la commission d'enquête émet à l'unanimité

Sur le tronçon du tracé de Saint Jean de Vèdas / Les Gares, UN AVIS FAVORABLE

Pour le tronçon du tracé Corum / Jacou, UN AVIS FAVORABLE en recommandant de réexaminer la rentabilité socio-économique de la section Pompidou / Jacou.

Pour le tronçon Gares / Corum, UN AVIS QUI NE POURRAIT ÊTRE FAVORABLE que sous réserve impérative qu'une étude complémentaire soit engagée par le MO, pour rechercher sur ce secteur, un tracé moins pénalisant en terme de fréquentation et de rentabilité socio-économique .

Fait le 22 janvier 2004

Assesseurs

Le Président

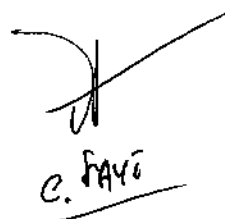
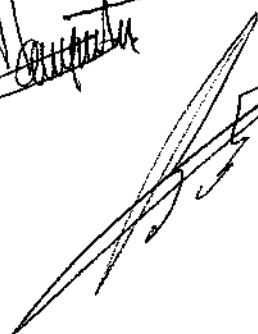
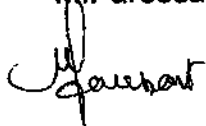
M. Paressant

J. Lanquetin

B. de La Rue Du Can

Ø. Fayt

M. Lafay


Ø. FAYT

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

ENQUETE PUBLIQUE

REALISATION DE LA DEUXIEME

LIGNE DE TRAMWAY

DE

MONTPELLIER

TITRE I I I

RAPPORT ET CONCLUSIONS

DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

SUR LE

PARCELLAIRE



TITRE III

CONCLUSIONS ET AVIS

SUR LA

DECLARATION DE CESSIBILITÉ

Conjointement à l'enquête de déclaration d'utilité publique et de demande d'autorisation prévue par l'article 10 de la loi sur l'eau une enquête de déclaration de cessibilité a été menée

III / 1 PUBLICITE

Faisant référence au rapport principal et conformément à l'arrêté préfectoral n° 2003-01-2874 article 8 une notification individuelle du dépôt de dossier parcellaire dans les communes de Montpellier, St Jean de Védas, Jacou, Le Crès, Castelnau le Lez et à l'Agglomération de Montpellier a été adressée aux propriétaires présumés des parcelles concernées par le projet.

III / 2 DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE

Un dossier comportant

- Les textes réglementaires
- Un état parcellaire
- Les plans parcellaires au 1/1000e ont été mis à la disposition du public dans chaque mairie concernée.

III / 3 SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE ANALYSES DES OBSERVATIONS

Les observations recueillies sur les registres ou reçues par courrier ont fait l'objet d'une synthèse transmise au président de l'agglomération de Montpellier Au cours de réunions avec les responsables de l'Agglomération et du TAM les 17, et le 24 novembre 2003 la commission a exposé la synthèse de ces observations.

On donne ci-après :

- La synthèse de ces observations
- La réponse du Maître d'ouvrage (Agglo + TAM)
- Les commentaires et analyses de la commission d'enquête. Bien que

certaines observations puissent être qualifiées hors enquête la commission a tenu qu'elles figurent dans cette analyse

(OB = *Observations du public et de la commission*)

(MO = *Réponse du Maître d'ouvrage*)

(CE = *Commentaire et analyse de la commission d'enquête*)

Préambule du Maître d'Ouvrage

Sur l'ensemble de son itinéraire, le Maître d'Ouvrage a eu le souci d'examiner parcelle par parcelle les conséquences de la réalisation de la Ligne 2 du Tramway.

Chaque parcelle concernée par l'enquête parcellaire et par le projet en général, a fait l'objet d'une analyse fine en matière de conséquences sur son utilisation privée ou commerciale, sur la reconstitution des accès, des équipements, des stationnements qui a conduit à adapter le projet au cas par cas. Cette démarche a été faite en concertation avec les

intéressés (1 à 5 rencontres) avant et pendant les enquêtes publiques, et se poursuivra jusqu'aux phases de travaux.

Les objectifs politiques et techniques fixés au projet sont d'aboutir autant que possible à des accords amiables systématiques, dans le respect de la réglementation en vigueur et sous le contrôle des services fiscaux de l'Etat, et de trouver le meilleur équilibre possible entre l'intérêt général et les intérêts particuliers.

Les accords de principe recueillis à ce jour sur nos propositions montrent que ces objectifs seront atteints dans la quasi-totalité des cas. D'ailleurs, le nombre de questions posées à l'enquête, auxquelles nous répondons ci-dessous, ne représente qu'une faible partie du nombre d'unités foncières concernées par le projet (pas loin de 500 parcelles au total), et beaucoup d'entre elles ont fait l'objet d'un consensus intervenu depuis l'ouverture des enquêtes

➤ **OB A1 - Pierre JOUVE et Mlle PORTES, et les Hiers PONSY**

Planche 320.

Sont d'accord de céder les 2 superficies de 21 m² au total (n° d'ordre 151). Mais à la condition de ne pas s'approcher trop près du coin du bâtiment (CD 354 a) et de faire un arrondi plutôt qu'un pan coupé (CD 354 b). (Voir même remarque dans l'observation de Mme LAFFAUX)

M.O. Nous présenterons aux intéressés lors de notre négociation à l'amiable cette réduction, par un piquetage sur place, ainsi que la prise en compte de la réalisation de l'arrondi sur la parcelle CD 354 b, tout en préservant l'accessibilité des trottoirs et leur conformité aux normes.

*CE . - La CE prend acte de l'acceptation du MO, de laisser un passage entre l'emprise du tram et le coin du bâtiment (CD 354a) et de réaliser un arrondi plutôt qu'un pan coupé (CD 354b)) à l'angle de l'avenue de Castelnau
(voir même observation en A16)*

➤ **OB A2 - VIALET, 1500 av. Villeneuve d'Angoulême Mtp**

Veut conserver son accès à l'endroit actuel, et refuse qu'il soit commun avec la propriété voisine.

M.O. Depuis l'établissement des plans de l'enquête parcellaire et après visite sur place nous avons, d'un commun accord, convenu de laisser à l'endroit actuel l'entrée de la parcelle.

Pour assurer leur sécurité, une signalisation sera mise en place sur la plate forme et M. et Mme MIALET s'engagent de leur côté à mettre un signal lumineux, visible par les conducteurs tramway, indiquant que le portail est en mouvement

CE - La CE prend acte de la réponse du MO, de ne pas changer l'emplacement de l'entrée de la parcelle. La CE donne un Avis Favorable à la demande de M. et Mme MIALET, qui refusent que cette entrée soit commune avec la propriété voisine.

➤ **O.B- A3 -Georges SMADJA , 1 rue Monge MTP.**

Planche 160. Veut des renseignements sur le bout de terrain à l'angle de la rue Monge et de l'avenue de Maurin ?

M.O. Contact téléphonique le 26/11/2003 avec TaM. Habitant la résidence les Bouleaux et ayant fait plusieurs demandes à son syndic, et n'ayant aucune réponse souhaitait connaître le devenir du terrain pris par le projet.

Après indication de la restitution du trottoir, de deux voies de circulation de part et d'autre de la plate forme tramway, cette personne nous informe que l'on a répondu à son attente

CE : La CE prend acte de la réponse du MO, qui semble satisfaire M.SMADJA

➤ **O.B – A 4- Jacques BROSSARD**

Demande que la rue maréchal Gallieni, actuellement privée, soit incorporée dans le domaine communal.

M.O. La demande de classement dans le domaine public d'une rue privée ne relève ni du projet tramway, ni de la compétence de la Communauté d'Agglomération, mais de la Ville de Montpellier, sous certaines conditions :

- accord unanime des copropriétaires
- Intégration dans une programmation à l'échelle de la ville, suivant l'état de la voie, de ses réseaux (eaux, éclairage, ..) et des travaux à y réaliser
- Délibération du Conseil Municipal et enquête publique.

Nous relaierons ces informations auprès du demandeur.

Néanmoins, le projet tramway a traité cette rue comme une rue publique, sécurisée par feux tricolores à son intersection avec l'avenue Villeneuve d'Angoulême, la rue de l'Arnel et le tramway.

CE : La réponse du MO est très claire quant au processus à suivre pour classer une voie privée dans le Domaine Public Communal. La CE s'y associe, et constate que même si la rue Galliéni reste privée pour l'instant, elle est traitée par la ville de Montpellier comme une voie normale, avec éclairage et feux tricolores. Dont acte.

➤ **OB – A5 -Mme Monique MAS, 2071 av. Villeneuve d'Angoulême à MTP.**

*Signale une erreur de limite de propriété, parcelle EK 60. A vérifier.
La voir pour la modification de l'entrée.
Demande que la propriété soit reliée au réseau d'assainissement.*

M.O. Après plusieurs rencontres, Mme MAS née MESTRE, nous informe, lors de notre dernière visite, que son acte de propriété précise que sa propriété a pour limite les poteaux du portail. Or il y a eu recul du portail et donc des poteaux, ce qui implique une emprise supplémentaire.

Cela ne gêne en rien Mme MAS, et ouvre droit à versement d'indemnité à cette personne.

Nous allons lui fournir, prochainement, un plan lui indiquant la prise en compte de ses demandes, avec cette nouvelle information. Ce qui devrait nous permettre d'obtenir rapidement une signature d'une promesse de vente.

Pour l'assainissement de cette parcelle en contrebas, la demande a été transmise à la Ville, qui étudie l'extension à l'urbanisation dans la zone.



- CE : Les recherches du MO ont démontré que la limite de propriété ne correspondait pas au portail actuel, mais se situait nettement devant ledit portail.

De ce fait, la surface à acquérir est plus importante. La proposition d'achat du MO est donc tout à fait exacte comme indiqué sur les plans (planche 100).

Pour l'assainissement de la parcelle, la CE prend acte qu'une étude sera faite pour envisager le raccordement, si possible, au réseau communal.

(Même question de Mme MAS en A39 et même réponse).

➤ **O.B. A6 - M.SABOURIN , av. de Maurin**

Planche 170

Parkings sur les parcelles EX6 et EX11

Diminuer l'emprise sur les parcelles EX 1,3,4,5.

M.O. Ce riverain n'est pas impacté. Mais au cours d'une rencontre récente, il nous a indiqué que sa profession nécessite un accès à son garage rapide et permanent.

Les parcelles EX 2, 4, 5 appartiennent déjà à la Communauté Agglomération.

Nous engageons une démarche auprès de cette personne pour trouver une solution garantissant son droit d'accès.

CE : Une observation identique a été faite en A74 par M. CIPELLETTI et Mme RAMOS. La CE est favorable à un traitement d'ensemble de cette situation, pour qu'une solution amiable puisse aboutir entre les propriétaires de ce secteur

➤ **O.B. -A 7 -Mme Jacqueline JOUFFRAY**

Parcelle CN 121. Planche 400.

D'accord pour la session de terrain, mais demande un branchement à l'égout sur la 113, et la reconstruction du mur.;

M.O. La reconstruction du mur sera exécutée à l'identique comme convenu avec Mme JOUFFRAY.

Le branchement à l'assainissement pourra être réalisé à l'occasion des déviations de réseaux préalables aux travaux tramway.

Bien entendu les frais de raccordement sont à la charge de Mme JOUFFRAY ou pourront être déduits de l'indemnité versée lors de la transaction.

CE : La CE prend acte de la réponse du MO, pour la reconstruction gratuite du mur à l'identique ; ainsi que pour le branchement à l'assainissement aux frais de Mme JOUFFRAY

➤ **O.B. A8 - Jean-Marie RAYNAUD, 1 rue de la Monnaie Le CRES**

Parcelle AC 58. Demande réfection du mur, plus haut qu'actuellement à cause du bruit, et installation d'un portail.

M.O. Le mur et le portail seront reconstruits à neuf.



La circulation, existante et non modifiée sur le chemin de la Malabesse, ne justifie pas la fonction antibruit.

La sortie du parking relais est réalisée sur la rue Pech Saint Peyre.

Nous présenterons ces éléments lors de notre négociation à l'amiable

CE : La CE prend acte de la réponse du MO, pour la reconstruction gratuite du mur et du portail. En accord avec le MO, la CE donne un Avis Défavorable à la surélévation du mur, compte tenu que la circulation sur le chemin de la Malabesse n'est pas modifiée

- **O.B.- A9 - Association Foncière Urbaine (AFU) Vesdasienne. Président : Jean-Yves TIRAT, La Martinière, 30 Rte de Montpellier, à St Jean de Védas tél. : 04 67 27 41 54**

Ne sont pas opposés au passage du tram, mais ayant un important projet foncier sur plusieurs dizaines d'hectares, souhaitent rencontrer la TAM.

L'AFU se situant des 2 côtés de la future ligne de tram, ils souhaitent pouvoir construire une route traversant le tram à hauteur de la piscine (planche 020)

M.O. Il est effectivement prévu dans le projet d'urbanisation de la Ville de Saint-Jean de Védas dans ce secteur, une voirie nouvelle perpendiculaire à l'avenue de Librilla.

Suite à la concertation engagée entre TaM et la Ville, le projet est compatible avec cette voie nouvelle, la traversée de la plate-forme est réalisée en première phase pour la desserte de la piscine, et englobera cette rue quand nécessaire.

CE ; La CE prend acte de la réponse du MO, pour l'acceptation de la traversée de la plateforme du tramway par une voie nouvelle traversant perpendiculairement l'avenue de Librilla à hauteur de la piscine.

La CE appuie favorablement cette demande de l'AFU Vesdasienne

- **O.B. A10 - Jean- Pierre CHAILLAN , garage Mercedes-Benz à St Jean de Védas**

(Planche 060)

Pourquoi une aussi grande expropriation en biseau, coupant une partie du terrain commercial de Mercedes- Benz ? .Parcelle AX79

Et pourquoi expropriation dans la parcelle AZ3 presque uniquement pour de la verdure ?

M.O. Ces emprises sont nécessaires pour dégager le cône de visibilité entre la RN 112 et le tramway pour la sécurité du passage à niveau et nous sont imposées par les services d'Etat, dans le cadre du dossier de sécurité du tramway

CE : La CE prend acte que les emprises sur les parcelles AX79 et AZ3 sont nécessaires et imposées par les services d'état, pour des raisons de sécurité du tramway.

- **O.B. A11 - Christian et André CARTAGENA, 145 rue de la salaison à Castelnaud**

Planche 030. Parcelle AV 22.

Demandent que la totalité de la parcelle, (270 m2) , soit expropriée plutôt qu'une partie.

M.O. Cette indivision comprend deux parcelles AV 24 et AV22. La surface restante de ces deux parcelles est inférieure au quart de la contenance totale.



Aussi, lors de la négociation amiable, nous proposerons l'acquisition totale à Messieurs CARTAGENA, ce qui devrait être accepté par les services fiscaux.

CE : La CE prend acte de la volonté du MO, de vouloir acquérir la totalité de la parcelle AV22 (groupée avec AV24).

La CE appuie favorablement cette décision.

➤ **O.B. A12 -Mme GUEMAR, av. Etienne Méhul à Montpellier**

Parcelle OE 78. (Planche 090)

Constata que la maison n'est pas indiquée sur les plans. Contrôler que la façade de la construction n'est pas touchée par l'expropriation ?

Il faudra sans doute modifier le rond point Etienne Déhul, pour me laisser un minimum d'aisances devant mon entrée ?

M.O. La construction de la maison est très récente, c'est pour cela qu'elle n'apparaît pas au cadastre, donc non plus sur nos fonds de plan.

Un levé topographique par nos géomètres nous permettra d'intégrer cette habitation dans les plans.

Nous vérifierons la session gratuite au titre du permis de construire afin de connaître la surface d'acquisition.

Le tracé du giratoire sera optimisé, après levé topo, et présenté ensuite dans le cadre de la négociation amiable.

CE : La CE est dans l'impossibilité de contrôler si la façade de la construction (non indiquée sur le cadastre au moment de l'enquête), est touchée par l'expropriation, ou s'en trouve très près. L'enquête parcellaire s'est appuyée sur les plans cadastraux à jour à la date de Mars Avril 2003.

La CE donne un Avis Favorable à la demande de Mme GUEMAR, afin que le MO fasse le nécessaire pour que la construction garde un minimum d'aisances par rapport à l'emprise du tramway.

➤ **O.B. A13 -- Vincent ROUVIERE**

pour son frère handicapé Alain ROUVIERE, chemin des aubépines à St Jean de Védas.

Parcelle AW 3. (planche 010).

Demande déplacement et pivotement de la limite, pour faciliter l'accès aux propriétés voisines.

Déplacement du bassin de rétention vers le bas et couverture.

Clôture de l'emprise par un mur de 2,20 m de haut.

M.O. Depuis la réalisation des plans d'enquête publique, le projet technique a évolué, en déplaçant le bassin de rétention et les voiries, pour faciliter l'accès de tous les riverains du pôle d'échanges, et qui devrait emporter leur adhésion.

Bien qu'il n'existe pas de clôture à l'heure actuelle, le projet Tramway a prévu une clôture grillagée.



CE : La CE considère que la réponse du MO est satisfaisante ; car la construction d'un mur de 2,20 m de hauteur autour du bassin de rétention n'est pas réaliste. Une clôture grillagée sécurisera suffisamment le site. L'accès à la parcelle AW3 n'est pas modifié par le projet, et devrait donc continuer à s'exercer normalement

➤ **O.B. A14 -M.D.PONDERCY, 1222 av. de l'Europe à Castelnau**

Planche 390 - Parcelle AS 16.

Le terrain à exproprier peut être "optimisé !! ?" par la fermeture de l'impasse des Salvias, sauf pour les piétons ; La sortie des voitures se faisant à l'autre extrémité de l'impasse au Sud.

Une partie de la surface expropriée pourrait être récupérée en retouchant la moitié privée de l'impasse, puisque la sortie réelle de l'impasse se fait à l'autre extrémité. Prévoir un petit rond point à hauteur de la parcelle AS 17.

M.O. L'interdiction du débouché voiture sur l'avenue de l'Europe depuis l'impasse des Salvias concerne plusieurs riverains, dont l'accord n'est pas acquis. Cette mesure est de la compétence de la Ville de Castelnau, à laquelle nous relayons l'information.

Du point de vue du tramway, la sécurité de l'accès est assurée

CE : La CE considère que la proposition de M. PONDERCY est réaliste, puisqu'évitant une sortie "voiture" sur l'avenue de l'Europe, et s'y associe ; à condition bien sûr que l'ensemble des riverains y soient également favorables.

La CE rejoint le MO quand il dit que cette mesure est à prendre par la Mairie de Castelnau

➤ **M.O. A 15 -Dominique CAILHOL, 2bis rue des Perrières à Castelnau**

Parcelle CM 333. Planche 390.

D'accord pour la cession de 14 m2 . Mais reconstruction du mur avec portail à l'identique.

M.O. La reconstruction du mur et du portail s'effectuera à l'identique.

CE - La CE prend acte de la réponse du MO, qui reconstruira à l'identique le mur et le portail, et donne un Avis Favorable à cette décision

➤ **O.B. A16 -Mme LAFFAUX, 26 av. de Castelnau**

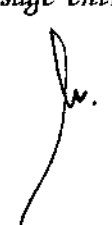
Parcelle CD 354 . Planche 320.

Refuse la vente de la petite parcelle CD 354 a, située à l'angle du bâtiment ce qui empêche de faire le tour de l'immeuble ; sorties de garages impossibles même remarque dans l'observation n°1, de M.Pierre JOUVE)

M.O. Nous présenterons à Mme LAFFAUX, ainsi qu'aux autres copropriétaires, lors de notre négociation à l'amiable, cette réduction par un piquetage sur place, ainsi que la prise en compte de la réalisation de l'arrondi sur la parcelle CD 354 b, tout en préservant l'accessibilité des trottoirs et leur conformité aux normes.

CE : La CE prend acte de l'acceptation du MO, de laisser un passage entre l'emprise du tramway et le coin du bâtiment.

La CE est favorable à cette demande. (voir même observation en A1).



➤ **O.B. A17 - Henri MORENO, Gérant syndic de l'immeuble de la pyramide, 60 de l'av. de Maurin à Montpellier**

Parcelle ES 164. Planche 170.

Les surfaces ne sont pas identiques sur tous les plans.

M.O. Une rencontre récente(24/11/2003) a permis de mettre en évidence l'erreur du cadastre sur la parcelle ES 164 le long de l'avenue Dubout. Nos géomètres vont prendre rendez vous avec Mr MORENO. Ceci permettra de rétablir les bons éléments pour que la négociation amiable se poursuive.

CE : La CE prend acte de la réponse du MO, et donne un Avis Favorable pour que des éléments exacts soient présentés pour la négociation.

➤ **O.B. - A18 -Mme Georgette ROUVIERE**

Demande que la totalité des parcelles BY 30 et CZ 5 soient expropriées.

M.O. Nous sommes d'accord pour acquérir la totalité de la parcelle BY 30.

Pour la parcelle CZ 5, le questionnaire en retour indique que la succession est en cours. Mais le projet ne justifie pas de l'acquérir en totalité.

CE La CE prend acte de la réponse du MO et s'y associe

➤ **O.B. A 19 - J.M.REBOUL, 4 rue de la Meulière au Crès**

Veut être renseigné sur les prix de l'expropriation.

M.O. Notre visite du 19 novembre 2003 a permis de renseigner Mr REBOUL.

Un accord semble possible pour un prochain rendez-vous afin de finaliser la négociation à l'amiable, sur la base de l'estimation des services fiscaux.

CE : La CE prend acte de la réponse du MO

➤ **O.B. A 20 Reginald BONNIOL , 6 rue des flamants roses au Crès**

Demande confirmation que ses parcelles BK 3 et BK 271 ne sont pas touchées par le projet.

Quelle est la dénivelée du boulevard et des 2 bassins de rétention au droit de ces parcelles, car si elles sont plus basses, inondations assurées.

M.O. Nous confirmons que les parcelles BK 3 et BK 271 ne sont pas touchées par le projet.

Les bassins de rétention et le BEL sont de 1 à 2 m plus bas que les parcelles. Les ruissellements naturels se dirigent donc des parcelles vers l'infrastructure nouvelle

CE - La CE prend acte de la réponse et des renseignements donnés par le MO. .



➤ **O.B. A21 Mmes Gisèle et Huguette PEZET au Crès**

Voudraient des informations sur l'expropriation.

M.O. Le principe d'acquisition des emprises se déroule de la façon suivante :

- Rencontre avec les propriétaires pour une présentation du projet
- Recherche d'un accord amiable, sur la base de l'estimation des services fiscaux.

S'il n'y a pas d'accord amiable après obtention de la DUP, il y aura expropriation.

CE : La CE s'associe à la réponse du MO sur la procédure d'expropriation

➤ **O.B. A 22 M. Alain LAGET 16 rue de l'Argenterie 34130 Lansargues**

Parcelle CW 2 . Planche 470.

Se pose la question de la division de la parcelle CW 2, du fait d'avoir reçu 2 recommandés de la TAM. Il propose un échange de terrain de même superficie, et se tient à la disposition de la TAM pour toute discussion.

M.O. M. LAGET est impacté sur les deux projets BEL et 2^{ème} ligne de tramway.

C'est pour cela qu'il a reçu 2 notifications, 318 m² pour le BEL, et 1001 m² pour la deuxième ligne. Ni l'agglomération ni le Conseil Général ne disposent de terrains échangeables.

La commune de Castelnau est propriétaire des terrains voisins.

Il est possible dans le cas présent à M. LAGET de demander à la Ville de Castelnau d'acheter une parcelle voisine, avec l'indemnisation payée.

CE : La CE prend acte de la réponse du MO et s'y associe

➤ **O.B. A 23 Mme Gisèle PEZET**

Que vont devenir les terrains "Mas Paoletti", enclavés entre la RD 65 et la ligne n°2 du tram ?

M.O. L'accès à ces terrains n'est pas modifié et ne sera donc pas enclavé. Le chemin de Caylus est inchangé, et la plate-forme tramway reste franchissable par des engins agricole, avec une signalisation appropriée.

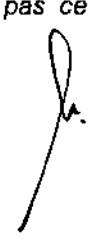
CE : La CE prend acte de la réponse du MO et s'y associe.

➤ **O.B. A 24 Mme Sophie CANET, 1 Impasse Marescals à Montpellier**

Parcelle EX 7 . Planche 170

Comprend 2 bâtiments principaux, l'un près de la chaussée, l'autre éloigné par l'impasse, et un jardin. L'expropriation de ce bâtiment est inutile au projet du tram ; et ne peut trouver sa justification que dans une autre perspective d'aménagement urbain, qui n'est pas ce jour soumis à l'enquête.

C'est un cas de détournement venant obvier le sens de la démarche.



M.O. Dans une première analyse, il nous avait paru évident d'acquérir la totalité de la parcelle, vu la vétusté et l'imbrication des bâtiments.

Nous sommes d'accord pour diminuer l'emprise sur cette parcelle EX 7 et nous proposons de rencontrer Mme CANET afin de limiter l'emprise aux besoins du projet tramway

CE : Suivant la demande de Mme CANET et la réponse du MO, la CE donne un Avis Favorable pour que le MO limite l'expropriation de la parcelle EX7 aux stricts besoins de l'emprise du tramway

➤ **O.B. A 25 ALPAIM, siège SACF, 1804 av. du Père Soulas à Montpellier**

Concerne immeuble av. Villeneuve d'Angoulême et cadastré section EN n°16.
Planche 130.

"Demande de prendre en compte l'accessibilité des foyers pour les personnes handicapées qui arriveraient par l'avenue, notamment, celles utilisatrices du tram. "

" Demande que la rue Mas de Villaret reste accessible aux véhicules dans sa partie basse".

" L'accès des véhicules situé avenue Villeneuve d'Angoulême pourrait être neutralisée par ce projet. " " Demande que le portail de l'avenue Villeneuve d'Angoulême soit conservé ".

" La suppression d'une partie du virage aurait une incidence directe sur la faisabilité de notre projet de construction pour lequel une modification du POS est demandée ".

M.O. Le portail, coté station, est conservé, et l'accessibilité handicapée sera assurée.

Pour des raisons de sécurité des piétons(tramway, carrefour, écoles), la rue du Villaret sera réservée aux piétons, l'accès véhicules étant reporté sur la rue Marcel Paul voisine

CE : La réponse du MO devrait satisfaire le demandeur, tant au point de vue " accès " que du point de vue "sécurité".

La CE approuve cette réponse.

➤ **O.B. A 26 Jean-Claude CAIZERGUES, 8, avenue de la Galine à Castelnau**

Parcelle BA 117. Planche 370.

Constata que la surface expropriée n'est pas du tout conforme à ce qui était convenu avec les représentants de la TAM.

Refuse cette proposition, car la villa ne sera plus habitable compte tenu que les fenêtres des chambres, du salon et de la salle à manger s'ouvriraient directement sur la voie publique à une hauteur de 60 à 70 cm. La porte d'entrée elle-même ouvrira directement sur le trottoir

M.O. Les différentes rencontres avec les riverains et les demandes successives ne nous permettent pas la mise à jour de nos plans en continu.

Ainsi le plan présenté au dossier ne reflète pas les accords avec M.CAIZERGUES, entre temps.

Les plans projet ont depuis été modifiés et le stationnement longitudinal est supprimé de façon à réduire l'emprise sur la parcelle de M. CAIZERGUES.

La villa ne donnera plus directement sur le domaine public.



CE : La CE regrette que depuis l'ouverture de l'enquête parcellaire, le MO n'ait pas été en mesure de présenter à M. CAIZERGUES, des plans mis à jour, allant dans le sens de son observation.

La CE donne un Avis Favorable à la demande de M. CAIZERGUES, pour que satisfaction entière lui soit donnée

➤ **O.B. A 27 M. Mme Jacques VIALA BERNARD et Consorts. 113, chemin de la Malabesse à Castelnau**

Parcelle AA 57. Planches 415.410.

Demande une emprise moins importante du terrain agricole en agrandissant la largeur du terrain non exproprié de 35 à 60 m.

M.O. Nous avons modifié le plan du parking pour tendre vers le souhait de M. et Mme VIALA.

Les études se poursuivent pour réduire l'emprise, notre objectif étant d'obtenir de M. et Mme VIALA un accord amiable, tout en conservant un parking fonctionnel et attractif.

CE : Compte tenu de la réponse du MO, la CE donne un Avis Favorable à la demande des Consorts VIALA-BERNARD, pour qu'une largeur supplémentaire de 25m minimum, leur soit réservée

➤ **O.B. A 28 Hectare SA, RN 113 à Castelnau Parcelle**

CM 270 . Planche 380.

Constatent que les promesses qui leur avaient été faites de pouvoir jouir de la parcelle cadastrée CM 270 ,en toute quiétude, à condition de l'entretenir, ne tiennent plus. Ils signalent pourtant que cette parcelle ne fait pas l'objet d'une expropriation, bien qu'elle appartienne toujours aux copropriétaires du lotissement "Les Lilas".

M.O. La notification a été faite à son propriétaire la ville de Castelnau, cette parcelle résulte de la cession gratuite au titre de PC délivré en 1978.

Sans affectation précise, les riverains ont effectivement pu en jouir, sans disposer de droits de propriété.

CE : La réponse du MO indique que la parcelle CM270 n'appartient plus aux copropriétaires du lotissement "Les Lilas", mais à la ville de Castelnau (cession gratuite à la Commune au titre du permis de construire de 1978).

De ce fait, les copropriétaires ont pu en jouir sans en être propriétaires légaux. Cette tolérance est supprimée par le passage du tram.

La CE demande à "Hectare S.A." de bien vouloir contrôler cette situation, si des doutes subsistent.

➤ **O.B. A 29 Mme Janine JEANJEAN, pour le compte de l'indivision, à Castelnau.**

Parcelles BY 10,19 et BX 12 pour le tram, et parcelles CZ 6 et BY 19 pour le Boulevard. Demande un accès à la parcelle CZ 6.

La parcelle BY 19 qui est une petite pinède, et le surplus de la parcelle BX 12 sont inexploitable.

Demande donc qu'elles soient incluses dans l'expropriation.



M.O. Parcelle CZ 6

L'élargissement de la RD 65 entraîne une emprise de 30 m² sur un coin de la parcelle qui fait 4759 m², mais ne change pas les conditions d'accès à la parcelle.

Parcelle BY 19 et BX 12

La voie tramway peut être aménagée pour permettre aux engins agricoles de la traverser.

Le tracé a déjà été modifié à la demande de Mlles JEANJEAN pour tenir compte des contraintes d'exploitation.

Nos emprises n'étant que 20 à 30 % de la surface totale, nous ne pouvons acquérir la totalité qui reste exploitable.

CE : La CE prend acte de la réponse du MO et s'y associe. Elle insiste pour que l'accès aux parcelles BY19 et BX12 soit aménagé pour le passage des engins agricoles.

➤ **O.B. A 30 Sté Nouvelle FAQUIER, 2134 av. de l'Europe à Castelnau. Entreprise de matériaux**

Parcelles AR n°30,32,33, surface totale 7870 m² sont amputées de 3303 m², soit de 42%.

Sur cette superficie, il se trouve, non seulement des aires de stockage, mais également une maison de 5 pièces avec cuisine et sanitaires, remise en état. Il est difficile d'accepter ce projet de tram sans mettre en grand péril l'avenir de l'entreprise.

La surface expropriée n'étant pas récupérable sur place, nous ne pouvons accepter le projet, et demandons, soit de diminuer fortement l'emprise du parking (qui peut se déplacer vers l'Est dans des terrains agricoles), soit de nous délocaliser complètement à proximité et dans les mêmes conditions.

M.O. Le principe de restructuration des surfaces et des bâtiments a été accepté par la Sté Nouvelle FAQUIER.

Le terrain n'est pas aujourd'hui utilisé au mieux de la surface disponible.

Nous avons travaillé sur un réaménagement qui permet de maintenir l'activité existante sur l'emprise restante optimisée, avec des locaux adaptés.

Deux plans ont été proposés qui répondent à ces objectifs. Une prochaine rencontre devrait nous permettre d'aboutir à une promesse de vente.

CE : La CE prend acte des contacts pris par le MO avec la Sté FAQUIER; contacts qui vont dans le sens d'un maintien de l'activité sur le site.

La CE insiste pour que le maximum soit fait dans le réaménagement des conditions de travail de l'entreprise

➤ **O.B A 31 SCI La Palmeraie. Gérant M.B.SACCUCCI SA GRANI (enseigne Bricomarché)**

L'ensemble immobilier est situé 630 av. de l'Aube Rouge et est cadastré Section CP n°104 à Castelnau. Planche 440.

La surface expropriée est très importante. Elle est utilisée comme surface de vente extérieure, en partie couverte par un chapiteau ; et ne peut être déplacée.

Ne s'opposent pas au passage du tram, mais voudraient trouver une solution avec la TAM, du fait qu'une grande partie de la surface expropriée sera utilisée comme espace vert.



M.O. Les dernières évolutions du projet ont permis de réduire l'emprise de 1236 m² à 300 m².

Cette emprise est nécessaire au passage d'une grosse canalisation d'eau pluviale dont une partie peut éventuellement être passée en servitude.

Lors d'une prochaine visite nous informerons la SCI la Palmeraie de cette évolution qui répond à leurs préoccupations..

CE : La CE constate avec satisfaction la diminution de la surface expropriée, passant de 1236 à 300 m², ce qui devrait perturber au minimum les activités du magasin.

La CE donne un Avis Favorable à cette modification

➤ **OB.A 32 Association "Le Hameau des Vignes" à Castelnau. (Michel MOUREAU)**

Parcelle CO n°510

SCI 2SM à Castelnau (Michel MOUREAU) Parcelle CO n°474

Michel MOUREAU propriétaire de la parcelle CO n°463

M.MOUREAU parle aux noms des copropriétaires et en son nom propre. Il refuse la cession de ces 3 terrains (Planches 420 et 430)

M.O. Nous n'impactons pas la parcelle CO 463.

La parcelle CO 510 est une voirie publique, bien que cadastrée.

Seule l'angle de la parcelle CO 474 est nécessaire pour l'aménagement du rond point et desservir en sécurité toutes les branches adjacentes.

CE : En effet la parcelle AO 463 n'est pas concernée par l'emprise du tramway. Seules les parcelles 474p(petite partie) et 510p (voirie publique, mais cadastrée) sont situées dans l'emprise.

La CE approuve la réponse du MO

➤ **O.B. A 33 M. Alain JORLAND , directeur général de MIDAS à Castelnau.**

Contre la cession de terrain, car le projet présenté à l'enquête n'est pas le même que celui qui lui a été présenté par la TAM en Février 2003.

M.O. Nous avons présenté en février 2003 un projet qui prenait une emprise chez Midas.

Nous avons depuis poursuivi nos études, elles montrent que nous pouvons abandonner cette acquisition.

L'élargissement se fait sur la parcelle AA 65 qui est déjà intégrée au domaine public.

CE : La CE prend acte de l'annulation de l'acquisition des terrains MIDAS, ce qui devrait donner satisfaction à M. JORLAND

➤ **O.B. A34 Mme Henriette GRAND, chemin de Substantion à Castelnau.**



Pas de question, Mme GRAND est favorable et dit OUI à tout ce que lui demande la TAM.

M.O. Nous prenons note.

CE ; La CE prend note également

➤ **OB A 35 Mme Christiane MARISSAL GOMEZ, 33, rue d'Argencourt à Montpellier**

" Le projet d'expropriation de 13 m2, pour permettre à 2 voisins d'accéder à leur garage ou parking privé, paraît incompatible avec la notion d'utilité publique. Il suffirait que les 3 mètres en largeur de l'avenue de Vallois soient pris sur le côté gauche de l'avenue, pour que les accès en question ne posent pas de problème."

M.O. Pour des raisons de sécurité, nous avons regroupé tout au long du projet les traversées de la plate-forme avec, comme objectif d'en avoir le moins possible. A cet endroit il faut garantir l'accès aux parcelles CM 3 et CM 61 sans multiplier ces traversées qui seraient dangereuses.

Une traversée de la plate-forme sécurisée existe avec la rue d'Argencourt et le tramway ; les techniciens ont donc raccordé les deux accès au carrefour existant. Ce qui nécessite l'emprise d'une bande de 3 m sur ces 2 parcelles pour créer un passage le long de la voie tramway.

Il n'est par ailleurs pas possible de déplacer l'avenue et le tramway en face.

CE : La CE approuve le projet du MO, qui est tout à fait compatible avec la notion de DUP, et elle donne un Avis Défavorable à la demande de Mme MARISSAL-GOMEZ, pour des raisons évidentes de sécurité

➤ **O.B. A 36 M. et Mme G. SPORTOUCH, 1651 av. Villeneuve d'Angoulême à Montpellier.**

Parcelle EL n°18 et 197. Planche 110.

« Ils soulignent que l'expropriation d'une partie de ces parcelles, ne constitue pas une cause d'utilité publique. Mais au contraire un danger, tant du point de vue de la sécurité que de la circulation générale. »

M.O. Lors d'une rencontre sur place le 29/09/2003, nous avons proposé à M. et Mme SPORTOUCH un nouveau projet de reconstitution en sécurité des accès en abandonnant l'acquisition des parcelles EL 18 et 197.

Le plan d'exécution est cours d'élaboration et sera communiqué à M. et Mme SPORTOUCH et leur voisin prochainement, qui devrait leur donner satisfaction.

CE : La CE, bien que considérant que l'achat d'une partie des parcelles EL18 et 197, était compatible avec la notion de DUP (pour des raisons évidentes de sécurité), prend acte de la réponse du MO qui abandonne ces acquisitions, en proposant aux propriétaires une autre solution qui devrait leur donner satisfaction

➤ **O.B. A 37 Mme Alexandra GALTIER, 3, impasse des Marescals à Montpellier.**

Parcelles EX n°3,7,8. Planche 170.

« Pourquoi avoir choisi de placer la station du nouveau saint Roch, avant le carrefour, ce qui nécessite des expropriations importantes, avec démolition de logements existants alors



que de l'autre côté du carrefour, l'emprise n'aurait concerné que la parcelle EV n°289 appartenant à la Poste, libre de toutes constructions. »

« Je suis concernée par l'emprise du projet sur la parcelle EV n°8 = 25 m2, qui est mon garage. Or je constate que cette emprise n'est nullement nécessaire puisque destinée à être traitée en espace vert. L'emprise réellement nécessaire ne fait pas 25 m2 : elle correspond uniquement à la largeur du trottoir débordant sur mon garage. **A recalculer !** »

M.O. La station est positionnée au plus près des habitations qu'elle doit desservir, avec un minimum de traversées de carrefours par les piétons et une inter distance entre stations optimisées. La reconstruction du garage sur EX 8 peut être envisagé

CE : La CE prend acte de la réponse du MO, concernant l'emplacement de la station "Nouveau Saint Roch" et s'y associe sur le fond.

Elle donne également un Avis Favorable, sur l'éventualité de la reconstruction du garage sur la parcelle EX8

➤ **OB A 38 Mme Laure CHEDIE, 960 rue Gaston Bachelard à Montpellier.**

Parcelle n°448.

Le plan parcellaire est faux : il n'indique pas une maison habitée. Demande en conséquence un mur anti-bruit.

M.O. Le plan du cadastre n'est effectivement pas à jour dans ce secteur, mais connaissons l'existence de cette maison.

Cette parcelle est en continuité de la résidence Pinède III, et donne sur l'avenue Villeneuve d'Angoulême qui a fait l'objet d'une étude acoustique.

Ce point de l'avenue est similaire (profil/circulation) au PLD 3 pages 86 et 188 de l'étude d'impact qui montre une diminution du bruit du fait de la suppression d'un sens de circulation et de baisse de circulation pour le sens restant.

La réalisation d'un mur anti bruit ne se justifie donc pas.

CE : Le plan cadastral n'est pas à jour, et n'est pas conforme à la situation d'aujourd'hui ; les renseignements qui ont permis d'établir les plans parcellaires de l'enquête, datent de Mars Avril 2003 et sont la copie des plans cadastraux à cette date.

Mme CHEDIE n'est pas concernée par les expropriations.

La CE approuve la réponse du MO

➤ **OB A 39 Mme Monique MAS, 2071 av. Villeneuve d'Angoulême à Montpellier.**

Parcelle EK n°60. Planche 100.

" Le plan n'est pas exact : la limite se trouve dans l'alignement et non en décroché, suite à une 1^{ère} expropriation en 1976. L'accès à la parcelle n°58 doit être modifié (voir sur place).

Demande que la parcelle n°60 soit classée constructible et raccordée aux réseaux d'assainissement. "

M.O. Réponse identique à la question A5 de la même personne.

CE : La CE renvoie Mme MAS à la réponse qui lui a déjà été faite en

A5.



➤ **O.B. A 40 Mme MALIGE-PEYRIERE Janine, 255, rue de la Madeleine à Montpellier.**

Propriétaire de la parcelle DZ n°12, Planche 090

« Le logement est occupé depuis 1955 par ma mère Mme NOUET, âgée de 82 ans à titre gratuit. Je souhaite conserver cette habitation afin de ne pas déstabiliser ma mère. Je souhaite discuter avec vous des possibilités de maintien sur place : déplacement du giratoire ou relogement à titre gratuit dans un quartier calme. »

Merci de ne pas prendre contact avec ma mère, mais avec moi. Merci

M.O. Nous reprenons les études techniques du rond point et des voies ferrées, pour essayer de préserver la maison.

Dès résultat de ces étude,s nous prendrons contact avec Mme MALIGE-PEYRIERE, pour une solution équitable.

CE : La CE prend acte de la décision du MO de vouloir préserver la maison habitée par Mme NOUET, et s'y associe pleinement.

La CE donne un Avis Favorable pour tout ce qui sera entrepris pour donner satisfaction à Mme MALIGE-PEYRIERE

➤ **OB A 41 Jean-Pierre MERENDA, avenue Villeneuve d'Angoulême à Montpellier.**

Propriétaire de la parcelle EK n°42, Planche 090.

« Cette parcelle est entièrement expropriée ; cependant, j'ai commencé une construction, et je paye l'impôt foncier sur terrain à bâtir. Je désire que l'évaluation en tienne compte.

M.O. M. MERANDA a obtenu un permis de construire en 1987, a fait des travaux, puis les a interrompus depuis plus de deux ans.

Le service domaine s'est rendu sur place et nous a fait une estimation de cette parcelle en 2003.

CE : La CE prend acte de la réponse du MO et de l'attente de l'estimation des Domaines ; elle donne un Avis Favorable à cette acquisition nécessaire

➤ **O.B. A 42 Mme ROURE, 38 rue de Nazareth à Montpellier.**

« Je refuse cette expropriation, je ne peux pas racheter un autre appartement et la location du rez de chaussée est ma seule ressource, étant en incapacité de travail depuis 199

M.O. Après différents contacts, nous attendons l'estimation des domaines.

Ceci doit permettre à Mme ROURE de se reloger dans des conditions similaires

CE : La CE prend acte de la réponse du MO et de l'attente de l'estimation des Domaines ; elle donne un Avis Favorable à cette acquisition nécessaire, à condition de rechercher une solution permettant à Mme ROURE de vivre dans des conditions similaires

➤ **OB A 43 M. Pierre THIBAUT, 1 place du général de Gaulle à Castelnau.**

Parcelle BA n°131. Planche 366.



« Vu son grand âge et son degré d'invalidité, habitant dans cette maison depuis plus de 40 ans : il demande à ne pas être exproprié pour pouvoir terminer ses jours dans cette maison. »

M.O. Nous n'avons pas réussi à trouver un tracé épargnant la maison compte tenu de toutes les contraintes dans cette zone.

Nous avons proposé M.THIBAULT une habitation pour laquelle nous étions prêt à réaliser des travaux pour l'adapter à son handicap. Nous sommes aidés dans notre démarche par l'union des Aveugles.

Nous serons en mesure prochainement de lui en proposer d'autres.

CE : La CE prend acte de la réponse du MO qui explique qu'il n'est pas possible d'éviter l'acquisition de cette maison

La CE insiste auprès du MO, pour que M.THIBAULT, compte tenu de son handicap, soit relogé équitablement dans des conditions similaires.

➤ **OB A 44 MM.** Thierry et René MICHEL, 339 rue du Mas de Nouguier à Montpellier.

Parcelles EK n°3,41,57. Planches 090 et 100.

Parcelle EK 3.

Elle correspond au parc de la propriété. Pour ne pas l'exproprier, il suffit que la gare des Sabines soit repoussée de quelques mètres vers le Sud, ou vers l'Est, ou que les espaces verts prévus soient un peu plus petits. Il y a d'autres solutions.

Parcelle EK 41

Inutile de l'exproprier, elle est déjà en espace vert. Nous donnons l'autorisation à la collectivité d'y réaliser les aménagements prévus, sans avoir à dépenser d'argent pour l'acquérir.

Parcelle n° 57

Demandent que tous les réseaux soient reportés en bordure de la nouvelle limite.

POS

Cette propriété était classée au POS de 1975 en zone NA2 constructible sous forme de lotissement ou d'opération d'ensemble. Elle a par la suite été reclassée au POS de 1979 sans discontinuité jusqu'à aujourd'hui en zone NC à vocation agricole inconstructible couverte par un emplacement réservé n°23 destiné à la réalisation d'un équipement de loisirs (espace vert), pédagogique (ferme) avec un centre aéré pour enfants inadaptés. Qu'en est-il aujourd'hui?

Conclusions

Donnent un avis favorable à l'expropriation de la parcelle EK 57 (avec report de tous les réseaux dans le même dimensionnement.)

Demandent l'exclusion de l'emprise de l'expropriation des parcelles EK 3 et 41.

M.O. Après plusieurs rencontres avec M.MICHEL, et avec son accord, nous avons accepté de modifier notre projet pour prendre en compte ses demandes :

Pour la parcelle EK 3, maintien du mur existant avec un accès à sa propriété Mas Nouguier à partir de la nouvelle voirie rejoignant la rue de la Madeleine.

Pour la parcelle EK 57 accord pour reporter les réseaux dans les mêmes dimensions.

Pour la parcelle EK 41, accord de principe pour adapter la limite au strict nécessaire au rond point.



CE : La CE prend acte que le MO a fait le nécessaire pour donner satisfaction à MM.MICHEL, dans la mesure du possible.

➤ **OB A 45 Mme Elisabeth DUPUY, 1240 av. de l'Europe à Castelnau.**

Planche 390.

Constate qu'entre le plan parcellaire et le plan des travaux, il y a une petite discordance au niveau de l'accès. Ce petit décrochement restera-t-il sa propriété ?

Quant au garage existant sur la surface expropriée Mme DUPUY demande qu'il lui en soit reconstruit un autre.

M.O. Le plan parcellaire indique l'emprise sur les parcelles, le plan général des travaux les limites des travaux.

Le décrochement restera sa propriété, il correspond à un recul du portail pour permettre l'accès en toute sécurité sur le domaine public.

Lors de la négociation à l'amiable nous lui confirmerons ce qui est inclus dans le projet (reconstruction à l'identique de ce qui est démoli).

CE : La CE prend acte de la réponse du MO, qui devrait donner satisfaction à Mme DUPUY.

➤ **O.B A 46 M. Jacques CHATAIN, 1285 avenue de Maurin à Montpellier.**

« Je n'accepte pas l'expropriation d'une partie du terrain, ce qui va amener une moins-value à la propriété. Je ne suis pas contre le tramway, mais j'aimerais avoir la possibilité de partager les achats de terrain avec les propriétaires situés de l'autre côté de la rue. Cette observation est faite en accord avec tous les commerçants du secteur.

J'insiste pour avoir 2 portails, ce qui sécurisera la sortie des voitures. »

M.O. Les emprises foncières ne peuvent pas à cet endroit être réparties des deux cotés de la rue. Nous avons accepté le principe de rétablir deux portails, pour conserver l'accessibilité des véhicules à cette parcelle.

CE : La CE approuve la réponse du MO

➤ **OB A 47 Indivision REVEL, 30 rue Frédéric Fabrègues à Montpellier.**

Parcelles ES n°6a et 6b. Planche 170.

« Nous ne sommes pas d'accord sur cette expropriation qui ne touche pas le tracé du tram. Nous ne comprenons pas l'installation d'une 2° voie de trafic automobile, qui augmente la surface d'expropriation. »

Le terrain sur lequel sont prévus des parkings, à l'Ouest de la parcelle ES6 n'appartiendrait pas au copropriétaires de l'immeuble mais à la propriétaire de la parcelle voisines ES5, qui ne veut pas que l'on touche à son terrain. (ce dernier paragraphe est rajouté par la commission d'enquête, après avoir entendu la propriétaire de ES5)

M.O. Nous avons, depuis l'établissement des dossiers d'enquête, rencontré les représentants de l'indivision avec qui, un accord semble en bonne voie pour redistribuer leurs accès et leurs parkings. La 2ème voie de circulation sert à la desserte de riverains, en évitant de multiples et dangereuses traversées de la plate forme.



CE : La CE prend acte de la réponse du MO, mais demande que soit éclairci ce problème de propriété derrière le bâtiment ES6, dont le terrain n'appartient pas à cette copropriété.

➤ **O.B. A 48 M. Michel BENEZETH, 26 avenue de la gare à 30700 UZES.**

Parcelle sise avenue de Maurin, cadastrée ES n°26.

« Je suis opposé pour les motifs suivants : le prix proposé (200 euros /m2) est trop faible, quand le prix moyen est de 300 euros.

Problèmes d'accessibilité puisqu'on ne peut pas traverser le tram.

L'amputation de 40 m2 est préjudiciable à la vente future du terrain.

M.O. Le prix de l'estimation est fixé par les services fiscaux.

Dans cette indivision, la proposition de promesse de vente a déjà été signée par le père et la mère, qui souhaitaient que l'on ne touche pas à leur puit (ce qui est le cas).

Pour des raisons de sécurité, les traversées de la plate-forme sont organisées, il n'est pas possible de franchir la plate-forme tramway par chaque riverain.

L'accès de la parcelle n'est possible qu'en tourne à droite, mais la proximité de carrefour de part et d'autre de la parcelle permet d'aller et venir dans toutes les directions.

CE : La CE ne se prononce pas sur l'estimation des terrains, faite par les services fiscaux.

La CE approuve la réponse du MO pour les questions de sécurité et d'accès

➤ **O.B. A 49 Direction de l'immobilier à LA POSTE (M.Jean-Noël MARCHAND)**

Parcelle EV n°289. Planche 180.

La Poste ne sera favorable à ce projet que dans la mesure où elle retrouve la possibilité de stationnement actuelle. Ce terrain est d'une importance capitale et le projet en affecte les accès. La Poste souhaite que ce projet intègre une vision globale de l'aménagement de ce secteur, et en particulier sur ce terrain.

M.O. Le projet tramway prévoit la restitution à l'intérieur de la parcelle de toutes les places de stationnement supprimées, après réalisation du remblai de la partie basse (côté CNC).

L'aménagement définitif, est étudié par la Ville de Montpellier, dans le cadre de la future ZAC.

CE : La CE prend acte de la réponse du MO et s'y associe. Elle devrait donner satisfaction à la Poste

➤ **O.B. A 50 Dr.Jack DESBOURDES, 1255 avenue de Maurin.**

Parcelle ES n°25. Planche 150.

« J'ai construit mon habitation principale sur cette parcelle, en respectant un recul de 5 mètres, qui ne sera plus respecté après l'expropriation, et qui posera des problèmes pour la sortie des véhicules



Pour éviter ces inconvénients, dus à l'emplacement du passage piétons devant mon entrée, qui nécessite un élargissement supplémentaire de la rue, je propose de restituer le passage piétons devant l'immeuble "Les Mimosas" ainsi qu'il était primitivement positionné dans les années 80.

D'autres solutions existent.

M.O. Nous avons bien pris note des observations **Dr. Jack DESBOURDES** et demandé à notre maître d'œuvre d'optimiser le projet technique tout en veillant à la sécurité des piétons pour lesquels le tramway constitue une nouvelle contrainte

CE : La CE prend acte de la réponse du MO, et de sa recherche pour la sécurité des piétons

➤ **O.B. A 51 Mme Huguette HIRAILLES, 1622, avenue de l'Europe à Castelnau (78 ans).**

Demande pourquoi l'élargissement de 6 mètres se fait d'un seul côté, alors qu'au début il était prévu 3m de chaque côté. ?

C'est certainement à cause de la 2° voie de tramway, qui ne s'impose pas compte tenu du peu de fréquentation qu'il y aura en dehors des heures de pointe.

M.O. Nous n'avons jamais prévu que l'emprise serait partagée des 2 côtés

Nous avons retenu le côté sud car c'est le côté où l'on impacte le moins de bâtiments et le tramway ne peut pas « serpenter ».

A cet endroit, la présence de la station implique une emprise identique quelque soit le projet du nombre de voies en dehors.

CE : Le projet a subi des modifications entre le début de l'étude et l'ouverture de l'enquête publique ; seul celui soumis à enquête est à prendre en considération.

La CE ne peut qu'approuver la réponse du MO, puisqu'à cet endroit, la construction d'une ou deux lignes ne modifiera pas la largeur de l'emprise

➤ **O.B. A 52 M. Gilles VACQUIER, 4390 boulevard Paul Valéry à Montpellier, représentant Les Pépinières de l'Hirondelle, 551 avenue du Colonel Pavelet.**

Parcelles EK n°38,39,40,49 et 54. Planche 090.

« Ces parcelles sont expropriées en totalité, pour une contenance totale de 12.751m2.

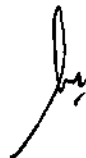
Cependant, il semblerait que seules, et pour partie, les parcelles EK 38,39,40 soient directement concernées par le tracé de la ligne de tramway.

N'ayant jamais soulevé l'option de la cession totale de mes parcelles, je vous demande soit de redéfinir les limites de vos acquisitions, au strict besoin du tracé du tramway, soit de m'informer des obligations ou contraintes techniques qui justifieraient l'ampleur de votre projet d'expropriation.

Par ailleurs, il me semblerait utile d'obtenir, par cette DUP, l'intégration de ma parcelle OE 19 afin d'en régulariser la situation, car, ayant subi de nombreux aménagements de voirie, elle n'apparaît plus sur les documents cadastraux, mais reste cependant bel et bien ma propriété. »

« Sur une précédente lettre du 18 Octobre 2003, M. VACQUIER signale qu'il a fait une demande de transfert de l'entreprise auprès de la mairie de Montpellier.

Cette relocalisation devra se faire dans les mêmes conditions (qualités des terrains, commerciabilité de l'emplacement, surface, accès, bail à ferme....) En considérant que si la collectivité ne dispose pas du foncier nécessaire, elle devra pallier à cet état de fait, soit nous



laisser exploiter le foncier résiduel hors de l'emprise du tramway (10 000 m2), soit nous indemniser justement et garantir le reclassement de nos 5 emplois. »

M.O. Nous sommes en discussion avec M. VACQUIER pour n'occuper dans un premier temps, que l'emprise nécessaire au tramway pour qu'il continue d'exploiter sur le foncier résiduel, en attendant sa relocalisation pour y réaliser le bassin de rétention des eaux pluviales du parking d'échanges qui ne peut être réalisé qu'en point bas de la parcelle EK 38.

En collaboration avec la Ville de Montpellier, nous mettons tout en œuvre pour l'aider à ce que ce transfert s'effectue dans les meilleures conditions.

Pour la parcelle OE 19, nous n'avons pas pu la situer sur les documents disponible au cadastre.

CE : La CE prend acte de la réponse, et insiste auprès du MO pour que les travaux perturbent le moins possible l'exploitation ; et qu'une solution satisfaisante soit trouvée pour un éventuel transfert.

La CE demande au MO et au propriétaire de faire des recherches auprès du service du cadastre, pour retrouver trace de la parcelle OE19

➤ **O.B. A 53 Indivision des Héritiers de René ROUVIERE, à Saint Jean de Védas.**

Parcelles AW n°1,78 et 79. Planche 010. Lettre de Me REDON, avocat à Montpellier. « Mes clients ont la propriété indivise d'une maison d'habitation sise à Saint Jean de Védas, à l'angle de la RN 113 et du CD 116. Cet immeuble, directement concerné par le projet de tramway, a été acheté en 1939 par M. et Mme René ROUVIERE.

Avec ses bâtiments contigus, édifiés sur les parcelles cadastrées AW 1 et AW 78, cette maison était le siège d'une exploitation viticole, qui comprenait alors la parcelle AW 79. Depuis 64 ans, Mme René ROUVIERE vit dans ces lieux avec l'un de ses fils souffrant de graves problèmes de santé.

Nous proposons deux solutions en alternative à ce projet d'aménagement :

Pour le bâti sur les parcelles AW 1 et 78.

Première solution

Mes clients demandent l'emprise totale d'une entité cohérente et familiale

Dénaturée par l'enclavement et de nombreuses nuisances (bruits, vues, accès, pollution, circulation). Au vu de l'article 262 du code de l'expropriation, le bien pourrait être cédé à un prix convenable, soit, une estimation récente d'un expert immobilier près la Cour d'Appel de Montpellier, 371 975 euros.

Deuxième solution

En cas de refus de la proposition ci-dessus, mes clients tiennent absolument à conserver 1500 m2 de terrain au Sud (le verger) plus un mur de 2,2m doublé d'un écran végétal (tel que celui supprimé par les travaux le long du CD et qui avait un effet certain de réduction du bruit provenant de l'avenue de Librilla). Ils souhaiteraient également un accès sur le parking plus la possibilité d'installer commerces, bureaux, services, afin de compenser la perte de valeur du Bâti.

Pour l'emprise sur la parcelle AW 79 non bâtie.

L'indivision donnerait à l'AFU Védasienne, pouvoir de négocier la valeur de la propriété immobilière non bâtie de mes clients, dans le cadre d'un aménagement d'ensemble.

Mes clients demanderaient dans ce cas un léger "pivotement" de la limite Est de manière à ce qu'elle soit plus perpendiculaire à la RN 113, et que la partie "délaisée" soit plus facile à

aménager, et surtout, une sortie sur la voirie de l'aire de stationnement public, plus un mur de clôture de 2,2m de haut sur limite Est, plus indemnisation des 32 arbres fruitiers perdus et couverture du bassin de rétention. »

M.O. Pour les parcelles AW 1 et AW 78 bâties, l'Agglomération n'envisage pas de les acquérir au titre du tramway.

Pour la parcelle AW 79, l'évolution du projet technique en plein accord avec le projet de la ZAC de Saint Jean de Védas, devrait donner satisfaction à l'**Indivision des Héritiers de René ROUVIERE** et préserver le verger.

CE : La CE prend acte que le MO n'a pas prévu d'acquérir les bâtiments AW1 et AW78, et maintient sa décision.

La CE s'associe aux études du MO, qui devraient donner satisfaction aux Héritiers ROUVIERE, en préservant une partie du verger

➤ **OB. A 54 M. et Mme SOUMEILLANT Roland, à Saint Jean de Védas Vétérinaire.**

Parcelle AW n° 5. Planche 010.

Ils refusent l'expropriation d'une partie de la parcelle AW 5, car elle est d'une importance capitale comme seule voie d'accès vers le réseau routier extérieur.

L'éventualité de cette expropriation appelle de leurs parts de sérieuses réserves quant aux conséquences privées, professionnelles, patrimoniale qu'elle déterminera.

M.O. Le projet reconstitue un accès à M. et Mme SOUMEILLANT ainsi qu'à leurs voisins, avec des carrefours sécurisés coté Av Librilla et coté RN 113.

Cet accès est réalisé avec une amélioration notable sur le plan de la sécurité et est compatible avec l'urbanisation future.

CE : La CE approuve la réponse du MO qui améliore la sécurité du secteur

➤ **O.B. A 55 GAZ de France , représenté par Mme Jacqueline ALLAIN**
chef de la mission patrimoine immobilier.

Parcelles cadastrées HL n°514 et 515. situées 61 boulevard de Strasbourg à Montpellier . Planche 210.

« L'emprise expropriée est, au moins pour partie, située en surplomb de la voie publique.

La réalisation de ces travaux va nécessiter un décaissement important du terrain. Il apparaît en conséquence nécessaire que, préalablement à l'engagement des travaux, un constat de l'état des lieux soit dressé contradictoirement, sous contrôle d'un expert judiciaire.

Devront être également rétablis tous les réseaux, ainsi que les accès à la clientèle et aux véhicules.

M.O. Nous sommes en contact avec l'exploitant GdF pour la reconstruction du site.

Il est bien entendu que le projet reconstruira l'ensemble des éléments nécessaires au fonctionnement du site.

Avant tous travaux, nous pratiquons un état des lieux contradictoire avec un expert.

CE : La réponse du MO devrait satisfaire "Gaz de France", puisqu'elle répond parfaitement à ses exigences.

La CE s'y associe favorablement

➤ **O.B. A 56 SCI Immo-Sablas, 1358, avenue de l'Europe à Castelnau. M. Philippe VIDAL.**

Parcelle UF 236.

« signale que la parcelle 236 est grevée d'une servitude de passage au profit de la parcelle 237.

Dans le cadre de l'expropriation, cette servitude doit être supprimée, en donnant une entrée indépendante avec décrochement à la parcelle 237.

Cet accès pourrait être commun avec celui de la parcelle 238 qui correspond à un autre chemin d'accès. »

« Pourquoi le tracé du tramway empiète-il sur les parkings des commerces et non sur les jardins qui se trouvent de l'autre côté de l'avenue de l'Europe ? Pourquoi sacrifier l'activité économique et commerciale à des mètres carrés de jardin. »

M.O. Les accès étaient limités en raison du statut de route nationale de l'avenue de l'Europe. Le déclassement est en cours au profit de la commune et nous allons pouvoir créer un accès par parcelle donnant sur le domaine public.

L'impact côté nord est généralement plus pénalisant que le côté sud car il y a beaucoup plus de bâti en limite de domaine privé/public. Nous avons préféré impacter des parkings (avec le souci d'en rétablir un maximum) plutôt que des habitations.

CE : La CE prend acte de la réponse du MO, et insiste sur le maintien maximum des parkings et des accès aux commerces

➤ **O.B. A 57 Association Rue des Courlis 12, rue des Courlis Montpellier.**

N'est pas d'accord sur le projet qui consiste à utiliser la rue des Courlis pour accéder à la passerelle qui enjambe le Lez.

Plusieurs raisons :

La rue des Courlis est privée et se termine en impasse ; les propriétaires n'acceptent pas d'être expropriés.

Elle est très étroite : 4 mètres

Elle est longue de 230 mètres environ, ce qui n'incitera pas les éventuels utilisateurs du tram à l'emprunter, étant trop éloignée de l'avenue de la Pompignane et encore plus du quartier à population dense.

L'accès piéton à la passerelle sur le Lez ne donne pas satisfaction, car elle aura une vue plongeante sur la propriété au bout à gauche (parcelle CP 107). Comment se fera la sortie des véhicules de la propriété de droite (le château) pour remonter la rue des courlis ? peut-être en passant sous la rampe d'accès ?

Vous n'empêchez pas la circulation des vélomoteurs et motos qui voudront emprunter la passerelle : nuisances supplémentaires.

Sommes perplexes sur la solidité des ancrages de la passerelle sur les 2 rives du Lez.

La sortie des voitures sur l'avenue de Pompignane sera plus dangereuse qu'avant .

M.O. La rue des Courlis est la rue qui débouche le plus directement possible sur la station Pompignane. Les rues voisines ont les mêmes caractéristiques, mais la rue des Courlis reste le cheminement le plus court entre l'avenue de la Pompignane et la station de tramway, avec des immeubles collectifs et des arrêts de bus à proximité.

Une protection visuelle entre la rampe d'accès et la propriété est à l'étude, et sera réalisée.



Une rencontre sur le site pour une négociation à l'amiable avec le propriétaire de la parcelle CP 402 a permis de prendre en compte ses souhaits et de l'informer sur le projet. Ce dernier est parfaitement d'accord avec le principe.

Notre aménagement ne permettra pas aux motos d'accéder mais uniquement aux vélos et piétons.

L'accès pour effectuer des sondages nous ayant été refusé, les études techniques n'ont pas pu être finalisées actuellement.

D'un point de vu aménagement, le projet réalisera la viabilisation de l'ensemble de la rue (traitement du revêtement, éclairage...) et réaménagera le carrefour entre l'avenue de la Pompignane, la rue des Courlis, les Colverts, en sécurisant les traversées piétonnes, les arrêts de bus, les accès véhicules, les pistes cyclables.

CE : Le projet va grandement perturber la tranquillité de cette rue et de ses habitants. De privée d'une largeur de 4 mètres environ, elle deviendra publique d'une largeur de 8 mètres dans sa partie finale.

Même si la circulation est interdite sur la passerelle aux motos et aux voitures, il sera très difficile d'empêcher les cyclomoteurs (toujours très bruyants) d'emprunter cette rue et même ladite passerelle

Des travaux plus importants que ceux prévus dans le projet seront nécessaires, pour diminuer l'impact sur les deux propriétés situées au bout de la rue en limite du Lez.

➤ **O.B. A 58 Sté CHARVET . Produits pétroliers**

Planche 030.

Qu'en est-il de la société après le passage du tramway ?

M.O. Les négociations pour une délocalisation avec les nouveaux propriétaire de l'activité sont en cours, en liaison avec les services fiscaux

CE : La CE prend acte de la réponse du MO, et des négociations entreprises pour la délocalisation de la Société. Elle insiste pour qu'une satisfaction maximale soit apportée à cette société

➤ **O.B. A 59 Magasin ATAC, avenue Villeneuve d'Angoulême.**

Parcelles ED n°201 et 202 . Planche 140

« Il semble que le terrain exproprié est utilisé pour la construction de parkings publics et non privés . Qu'en est-il exactement ?

M.O. L'acquisition de la parcelle EO 202 est nécessaire pour réaliser le quai de la station tramway.

Pour la parcelle EO 201, il s'agit de constituer un voirie publique accompagnée de stationnement public, en reconstitution des emplacements supprimés dans la zone et utiles aux commerces, en préservant le quai de déchargement pour le magasin ATAC.

CE : Cette observation ne concerne pas le tramway, mais en est une conséquence indirecte pour reconstituer un nombre de parkings.



La CE approuve la réponse du MO, en constatant qu'un maximum de parkings est prévu rue François Mireur et rue Guillaume Janvier, en complément de la voie publique créée entre ces 2 rues.

Cette redistribution devrait satisfaire ATAC, même si les parkings créés sont publics

➤ **O.B. A 60 Résidence "Les Pivoines" . Avenue de la Justice de Castelnau et rue des Impressionnistes à Castelnau.**

Planche 350. Parcelles CH 53, BI 17a et 17b.

Les copropriétaires refusent cette expropriation qui ne concerne pas le tracé du tram, mais la création d'une voie communale, permettant aux résidents de la rue des Impressionnistes d'accéder à l'avenue de la Justice de Castelnau.

Ils refusent la destruction du parc arboré.

Le fait de créer un sens de circulation dans le sens horaire depuis le carrefour, jusqu'à l'avenue de la Justice de Castelnau, va créer de graves nuisances aux copropriétaires des "Pivoines".

Ils considèrent que la route à double sens, longeant la carrière, entre la sortie des "Pivoines" et la rue de la Draye, n'a aucune utilité, la rue de la Draye pouvant rattraper le sens de circulation de la rue de la Justice de Castelnau en traversant la ligne du tram, par un passage inférieur.

Ils demandent que l'entrée et la sortie actuelles du village aux pivoines soient maintenues sur l'avenue de la Justice de Castelnau, conservant ainsi les emplacements de stationnement qui devraient être supprimés sans possibilité de remplacement.

M.O. Nous pourrions accepter de supprimer la voie intérieure se raccordant sur l'avenue de la Justice de Castelnau, si les conséquences sont acceptées majoritairement par les riverains.

La rue de la Draye n'est pas raccordable sur la rue du Pont de Castelnau à moins de créer un passage inférieur coûteux et inondable sous la rampe du nouveau pont sur le Lez, d'élargir, en expropriant, la rue du Pont avec un débouché dangereux sur la route de Nîmes

Les entrées/sorties, au village aux Pivoines, se feraient donc exclusivement sur le carrefour Roqueturière. Par contre, l'impact sur les 8 places de stationnement situées le long de l'entrée, ne change pas, mais nous avons vu qu'il était possible de les restituer à l'intérieur de la résidence.

Nous proposerons l'ensemble de ces modifications à la copropriété pour obtenir un accord à l'amiable.

CE : La CE prend acte des propositions du MO :

- suppression de la voie intérieure, à condition qu'une majorité de riverains y soit favorable (la décision leur appartient).*
- Verbalement, le MO nous a signalé que la rue à double sens longeant la carrière, serait en réalité en sens unique de droite à gauche, de la rue de la Draye à hauteur des Pivoines.*
- Restitution à proximité des 8 places de parkings situées à l'entrée.*

La CE donne un Avis Favorable à ces propositions

➤ **O.B. A 61 M. Michel CHAPEAU, 97 rue Prairial à Montpellier.**



Rejoint la question précédente n°60, pour ce qui concerne les modifications de sorties de l'ensemble d'immeubles "le jardin aux pivoines", situé rue des impressionnistes.

« Il ajoute que le "délestage" par les rues Prairial et Floréal est impossible, ces voies sont, à l'heure actuelle, privées, et, même si un classement en voirie municipale intervenait, trop étroites et sinueuses, servant de terrain de jeux aux enfants du quartier avec, de surcroît, de nombreux véhicules en stationnement. »

M.O. Réponse identique à la question A 60

CE : Question et réponse identiques à l'observation précédente A60

➤ O.B. A 62 M. Mme Louis COIRO, Copropriété du 31 avenue Jean Mermoz à Montpellier.

Planche 280

Refusent l'expropriation des lots 2,3,4,5, pour les raisons suivantes ;

Indépendance

Grands volumes habitables

Dépendances aménagées

Garage 2 voitures

Espace privatif d'agrément (70 m2)

Proximité du centre ville et du grand cœur....

Facilités de dessertes transports en commun pour le travail vers le Millénaire

M.O. Nous sommes en négociation avec M. et Mme COIRO depuis longtemps dans une recherche d'accord amiable pour le prix de cette acquisition, sous le contrôle du Service des Domaines.

CE : La CE considère, comme le MO, que cette acquisition est indispensable. Elle demande donc au MO de poursuivre les négociations

➤ O.B. A 63 M. Marcel GARCIN, 1087 avenue de la Justice de Castelnaud à Montpellier.

« Sur les plans ne sont pas figurées toutes les constructions existantes (il en manque 2, dont mon habitation principale construite en 1973.)

La limite d'emprise passerait à 1 mètre du petit chalet en bois construit en 1966 ; et le portique construit au milieu des arbres disparaît.
Parcelle BK 15. Planche 330.

La superficie initiale du terrain étant de 5139 m2, le droit inhérent à la surface constructible est à calculer sur ce chiffre. La suppression de 1027 m2 transforme la géométrie de mon terrain et le rend à cet effet inutilisable.

La surface non bâtie de ma propriété, représente pour nous une réserve foncière de valeur, d'autant plus que j'ai donné en 1971, 1026 m2 à la ville de Montpellier, pour construire la rocade Ouest-Nord. En contre partie, le conseil municipal dans sa séance du 1/6/1971 a décidé :qu'il serait reconnu de retenir pour volume constructible affecté à la partie restante de la propriété, celui défini par le C.U.S du P.D.U. appliqué à la totalité de la surface avant cession.

L'indemnité principale, les nombreuses indemnités accessoires, plus les travaux que devra réaliser l'expropriant (mur sur l'avenue long de 100m ; portail ; canalisations eau, électricité, téléphone, eaux usées, le tout en souterrain dans la propriété. Ainsi que la replantation d'une haie le long du mur etc..etc..représentent une somme très importante.

Si la gare est utile dans ce secteur, elle doit être déplacée, compte tenu des observations précédemment formulées.

M.O. Les deux bâtiments manquants ne figuraient pas au cadastre, mais bien entendu nous en avons tenu compte.

Nous avons modifié le projet pour que l'impact soit réduit au minimum de ce côté de l'avenue de la Justice de Castelnau.

Nous présenterons ces modifications à M. GARCIN lors d'une prochaine visite.

Toutes les reconstructions d'équipements sont prévues au projet et les droits à construire seront reconduits.

CE : La CE souligne que les plans de l'enquête parcellaire ont été dressés en application des plans cadastraux à la date de Mars Avril 2003. Ces plans cadastraux n'étant pas à jour, certaines constructions n'y figuraient pas.

Le MO ayant malgré tout, tenu compte de leur existence, a pu modifier son projet ; ce qui devrait donner satisfaction à M. GARCIN.

La CE prend acte des nouvelles propositions du MO et s'y associe favorablement

➤ **O.B. A 64 Association des Propriétaires " La Pinède III "**

"Demande la réalisation d'un mur anti-bruit tout le long de la résidence, sur les parties mitoyennes

M.O. Cette résidence se situe Avenue Villeneuve d'Angoulême, où l'étude acoustique a été réalisée.

Ce point de l'avenue est similaire (profil/circulation) au PLD 3 pages 86 et 188 de l'étude d'impact qui montre une diminution du bruit du fait de la suppression d'un sens de circulation et de baisse de circulation pour le sens restant.

La réalisation d'un mur anti bruit n'est pas justifiée au titre du projet tramway..

CE : La CE approuve la réponse du MO, qui respecte les normes en matière de décibels

➤ **O.B. A 65 Les Châtelets de Richemont**

" Réserves formulées "

- Absence de passage autour de l'immeuble
 - Suppression de 28 places de parking
 - Dénivelé prévu pour l'aménagement de la station trop important (1,35 m) par rapport au niveau des commerces et à l'accès riverain
 - Dimensionnement excessif des quais et voies de la station au vu de l'étroitesse de l'avenue (indépendamment des prévisions de fréquentation par la Tam)
 - Non-respect des règles de sécurité mentionnées au permis de construire de l'immeuble (accès et circulation des véhicules de secours)
 - Existence d'un risque d'atteinte à la stabilité de l'immeuble lié aux particularités de la construction,
 - Manque de crédibilité du maintien de 55 places de parking sur le plan de la Tam
- Manque de crédibilité de l'accès au parking par la rue Roseau (pente > 17 % giratoire trop prononcé)

- Atteinte à la continuité de la clôture de l'immeuble par emprise conséquente du domaine public sur le privatif,
- Diminution du challenge (commerces) par le passage de l'avenue en voie automobile à sens unique Déplacement de l'entrée actuelle (piliers en pierre)
- La station " Croix d'Argent" devrait s'appeler " Richemont "

M.O. Le projet technique détaillé qui sera présenté et discuté avec les représentants de la copropriété, répondra à la plupart des questions posées en particulier sur la solidité de l'immeuble, clôtures, accès parkings topographie.

Le nombre de places de stationnement sera optimisé.

Le nom de la station est lié aux nombreux logements sociaux situés à l'Est

CE : La CE regrette que la réponse du MO ne reprenne que partiellement les exigences de la copropriété ;

Elle demande qu'une proposition très détaillée soit faite, par écrit, aux représentants de la copropriété, pour lever toute ambiguïté ;

➤ O.B. A 66 Académie de Montpellier Jean Mermoz

Le passage du tramway rue d'Epidaure, nous oblige à modifier notre accès actuel. Il est de première importance notamment que l'entrée et la sortie du Lycée par les véhicules puissent s'effectuer par et vers la rue d'Epidaure et la rue du Moulin de Sémalen. Des flux unidirectionnels créeraient à n'en pas douter de lourds engorgements aux heures de pointes?

M.O. Cette question rejoint la question N1 du dossier d'enquête préalable à la DUP.

Une concertation très étroite et positive a été menée avec les responsables de la Région et du Lycée Jean Mermoz, aboutissant à un récent accord total de ces partenaires sur :

- la position de la station Pompignane, offrant une nouvelle desserte du lycée aux élèves, enseignants et personnels,
 - l'opportunité de créer une nouvelle entrée des élèves sur l'arrière du lycée, déchargeant l'unique entrée côté Av. Mermoz située dans un carrefour très chargé.
- Une nouvelle géométrie du carrefour, donnant satisfaction au Lycée.

CE : la CE prend acte de la réponse du MO

➤ O.B. A67 Me BORNIOLE Isabelle :

Avec les propriétaires de l'Impasse Joseph Fulcrand , demande la création d'un mur anti-bruit Ave Villeneuve d'Angoulême .

M.O. Les propriétaires de cette impasse Joseph Fulcrand sont de la résidence « Pinède III ». Voir réponse à la question A64

CE : la commission d'enquête renvoie à l'observation A64

➤ O.B. A 68 KLEIN Laurent –106 Avenue Maréchal Gallieni – Résidence Les Sylvains

Demande que la rue « Maréchal Gallieni » qui est privée, rentre dans la catégorie voie publique.

M.O. Réponse identique à la même question A4

CE : la commission d'enquête renvoie à l'observation A4.

➤ **O.B. A 69 BOYER M. 34 Rue Enclos Fernand**

Devenir d'une voie privée : la rue de sa résidence ?

M.O. Le projet Tramway ne concerne en rien la rue Enclos Fernand.

Pour une demande de classement au Domaine Public, cela se fait sous certaines conditions rappelées dans la réponse A4

CE : La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage, sans commentaire

➤ **O.B. A 70 ARTERO Nathalie 77 Boulevard de Strasbourg**

Suite à la suppression du grand trottoir et d'une ligne de stationnement, souhaite que :

- *Durant les travaux, ses clients et elle-même puissent se garer gratuitement sur le parking d'en face,*
- *Des panneaux d'affichage publicitaires à son enseigne, soient posés sur les barrières de protection pour les travaux,*
- *Pour parer à la pénurie de stationnements, l'on conserve le stationnement en épi,*
- *Le parking EDF après les travaux reste accessible à tous, et la 1^{ère} heure soit gratuite,*
- *Être indemnisée s'il s'avère que son CA diminue fortement pendant les travaux.*

M.O. Ces questions ont été développées dans les questions relatives à l'enquête DUP, question I1.

Pour les indemnités, la mise en place de la Commission d'Indemnisation Amiable (CIA) répondra à son attente pendant les travaux (réponse à la question G3).

CE : La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage, sans commentaire

➤ **O.B. A 71 GABILLAUD Robert 5 Rue Louis Figuiet**

Demande l'emplacement du futur boulodrome Robert Lopez

M.O. Le boulodrome Robert Lopez restera au même lieu, avec la même surface, mais sera déplacé pour permettre le passage du Tramway.

CE : La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage, sans commentaire

➤ **O.B. A 72 FADAT Henri et Mme GARRIGUES née FADAT Rose**

Demandent que les deux sorties de la propriété 117 et 118 ne soient pas groupées, mais séparées comme elles le sont actuellement.

M.O. Après rencontre avec les intéressés et leur voisin (M.&Mme SPORTOUCH), nous rétablirons les deux sorties séparées, mais traiterons en sécurité pour une seule traversée de la plate-forme Tramway.

CE : La commission d'enquête approuve favorablement la réponse du maître d'ouvrage

➤ **O.B. A 73 Familles MAS et MESTRE**

Concernées par la sortie sur l'Avenue Villeneuve d'Angoulême (PI 100 – parcelle EK 58), « nous tenons à attirer votre attention, si cette étude est maintenue, sur le fait qu'il nous paraît **EXTREMEMENT DANGEREUX** d'effectuer quotidiennement nos entrées et sorties sur les voies du tram »

M.O. En accord avec les intéressés, nous avons déplacé leur entrée, qui sera sécurisée par des signaux lumineux, comme toutes les autres traversées des riverains.

CE : La commission d'enquête approuve favorablement la réponse du maître d'ouvrage

➤ **O.B. A 74 CIPELLETTI Luca et RAMOS LAURENCE 21 Avenue de Maurin**

« Propriétaires des parcelles EX 12 et EX 6 (PL 170) ; Nous souhaitons :

- Conserver le garage EX 6
 - Pouvoir avoir accès au garage et y garer notre voiture, ce qui implique : d'acquérir un morceau de la parcelle EX 5, et élargir ce qui restera de la voie d'accès EX 5 en récupérant une parcelle d'environ 2 mètres de largeur à l'actuelle parcelle EX 4.
- D'autres possibilités sont envisageables.

En outre, nous souhaitons :

- Qu'un mur suffisamment haut et anti-bruit sépare notre propriété de l'Avenue de Maurin,
- Qu'il soit fait en sorte que le passage vers notre propriété soit accessible pendant toute la durée des travaux, et que notre propriété soit sécurisée pendant toute la durée des travaux (construction du nouveau mur, avant destruction de ceux existants),
- Que les déplacements des compteurs de gaz, électricité et eau qui se trouvent actuellement à l'entrée de la parcelle EX 5, soient faits sans frais à notre charge. »

M.O. M.CIPELLETTI et Mme RAMOS sont les voisins de M.&Mme SABOURIN.

Nous proposerons une solution commune pour qu'ils puissent accéder à leurs garages, et leur garantir ce droit d'accès.

Le projet Tramway accompagne l'ensemble des riverains pendant les travaux, et cela durant toutes les phases.

CE : Même réponse qu'en A6

➤ **O.B.A 75 de MONTCHALIN Claude 503 Boulevard Pedro de Luna demande :**

- qu'à l'occasion des travaux du tramway dans son quartier, soit prévu le changement des tuyaux d'arrivée d'eau qui sont en PLOMB, ce que la loi sur l'eau interdit actuellement,

- Par la même occasion, d'éloigner de 50cm à 1 mètre de l'entrée du portail l'arrivée d'eau et du gaz qui bloque l'agrandissement des portails sur le Boulevard Pedro de Luna, (l'agrandissement des portails lui permettrait de rentrer ses véhicules plus facilement, sans gêner la circulation du Boulevard à chaque fois).
- Que le tramway soit sur un tapis de matière anti-vibration (comme Place Albert 1^{er}),
- Que soient installés des ralentisseurs, notamment au niveau des passages piétons,
- Qu'à l'occasion des travaux soient enterrées les arrivées d'électricité, téléphone, câble, au même endroit que l'arrivée d'eau et du gaz.

M.O. Toutes les interventions sur le réseau d'eau faites par le projet Tramway seront mises en conformité, et à la charge de celui-ci.

La réalisation d'une dalle flottante est prévue sur le boulevard Pedro de Luna pour limiter bruits et vibrations sur les immeubles situés à proximité de la plate-forme.

Un ensemble de mesures (feux tricolores, géométrie des voiries) va permettre de maîtriser la vitesse des véhicules et ainsi garantir la sécurité des piétons.

Nous oeuvrons avec les concessionnaires (EDF-GDF, France Télécom) pour que les réseaux soient enterrés.

CE : La commission d'enquête approuve la réponse du maître d'ouvrage et s'y associe

➤ **O.B. A 76 SIBIRIL Chantal 10 Boulevard de Strasbourg**

Propriétaire de la parcelle OC 21, a un projet de construction. (Terrain situé face à la future station Garosud), demande de « vouloir penser à protéger du bruit cet espace encore sauvage . Les nouvelles technologies existantes pourront de toute façon amoindrir les nuisances occasionnées par le passage du tram. »

M.O. Les bruits générés par le Tramway sont inférieurs aux seuils prévus par la réglementation.

Cette parcelle est aujourd'hui en bordure d'une voie RFF, non déclassée, c'est-à-dire circulaire par des trains SNCF

CE : La commission d'enquête approuve la réponse du maître d'ouvrage et s'y associe

➤ **O.B.A 77 RIVET Gaëtan 17 Avenue Bouisson Bertrand**

Propriétaire d'une maison en cours de construction dans la rue Mathias de Lobel, réclame des mesures de désenclavement de cette rue, compte tenu d'une part du passage du tramway, et d'autre part de la mise en circulation à sens unique de l'Avenue Villeneuve d'Angoulême. (Obligation d'un détour important, imposant la « descente » de l'Avenue Villeneuve d'Angoulême pour rejoindre l'Avenue du Colonel Pavelet. Contrainte pénalisante et inconfortable pour tous les habitants de la Rue Mathias de Lobel, le trafic automobile étant déjà surchargé aux heures de pointe sur ces grandes voies .

« Demande donc l'aménagement d'un tronçon d'une vingtaine de mètres à double sens, sur l'Avenue Villeneuve d'Angoulême, du 1556 (accès principal des habitants de la rue Mathias de Lobel) jusqu'à l'intersection avec les rues Bounin et Colucci, qui vont rester, elles à double sens. »

M.O. A l'occasion d'une visite sur les lieux, nous avons expliqué à M.RIVET que la mise à double sens demandée à l'intérieur d'un carrefour complexe, et à proximité d'un groupe scolaire, n'est pas possible du point de vue de la sécurité.

Nous avons contacté la Ville de Montpellier pour examiner la possibilité de faire déboucher la rue Mathias Lobert sur l'arrière (rue Bourroil).

Nous avons bien sûr, informé M.RIVET de cette démarche.

CE : La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage, et l'approuve puisqu'il ya eu une recherche évidente de sécurité

➤ **O.B. A 78 Conseil Syndical et Habitants de la Résidence St Gély Rue de la Fontaine du Pila Saint Gély Quai du Verdanson et Rue du Faubourg de Nîmes**

« Demande de retirer du Programme d'expropriation et de la DUP définitive le lot : N° d'ordre 283 – BZ 209 ---26 m² sur 2977 m². (Inutilité du classement de cette parcelle dans le programme d'expropriation).

Suggère la réelle possibilité de conserver la structure vide de la maison (Section BZ 210- - N° d'ordre 141) . Les infrastructures nouvelles pourront la traverser en rez de sol, si nécessaire, mais la sauvegarde aura de nombreux avantages :

- Conserver une symétrie visuelle à la rue de la Fontaine du Pila Saint Gély pour les promeneurs et touristes, mais aussi pour les habitants et les résidents,....
- Conserver une trace de l'habitat ancien dès l'entrée du quartier, sorte de témoignage architectural....
- Constituer l'un des plus efficaces et harmonieux espace-tampon anti-bruit pour l'ambiance du quartier et de ses habitants
- Sauvegarder une relative mais légitime intimité de l'espace interne de la résidence Saint Gély où résident environ 140 personnes.

Au pire le mur pignon mitoyen doit être conservé à l'identique par rapport à aujourd'hui.

En ce qui concerne la cohérence de certains documents graphiques, invite le maître d'ouvrage, pour l'aménagement de la station Corum et de son environnement, à se référer exclusivement à l'axonométrie de la station Corum.

En ce qui concerne le tracé, la variante qui recueille le minimum de désavantages correspond au tracé répertorié : IV 1 puis IV b, ou IV1 puis Iva. »

M.O. Voir la réponse à la question B22 de cette même copropriété.

Les choix du tracé dans ce secteur sont traités dans les questions DUP au paragraphe C6.

CE : La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage, sans faire de commentaires .

➤ **O.B. A 79 MONDON Stéphanie 1364 Avenue de Maurin (Lettre adressée à Monsieur le Maire le 31 Mai 2002 ?...)**

« J'habite au croisement de l'Avenue de Maurin et du Boulevard Pedro de Luna ; J'aimerais savoir si nous allons être expropriés, si ma maison va être démolie, ou si l'on me prend du terrain devant ou sur le coté »



M.O. Nous confirmons à Mme MONDON que sa propriété, qui n'est pas concernée par l'enquête parcellaire, n'est pas impactée par le projet Tramway.

CE : La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage ;

QUESTIONS SUR LES SUPPRESSIONS DE PARKINGS

- **OB B1 Mme Françoise MARIA-SUBE**, 16 Impasse Pampres à Montpellier.

Concerne la Résidence "Erable" rue des Impressionnistes. Elle demande si son parking est supprimé ? Dans l'affirmative, ne demande pas d'indemnités, mais un autre emplacement. (Planche 360).

M.O. Le parking de Mme MARIA-SUBE est effectivement supprimé par le projet.

Nous recherchons avec la co-propriété une solution pour le restituer dans la résidence

CE La commission d'enquête demande au maître d'ouvrage de faire l'impossible pour trouver une solution de remplacement.

- **OB B2 Nicole MONTEUX**, 1è rue des Frères Calage à Saint Jean de Védas.

Concerne l'immeuble sis 56 avenue de Maurin .Cadastré ES 6. (Planche 170). Une partie de ces parkings supprimés sont replacés derrière le bâtiment ; mais le terrain n'appartient pas à cette copropriété, mais à celle d'à côté parcelle ES n°5.

M.O. Nous sommes en discussion avec les deux copropriétés ES 5 et ES 6, dont les droits et titres sont effectivement complexes. Les derniers contacts ont été positifs, pour dégager des solutions acceptables par tous

CE : La commission d'enquête confirme que les limites de propriétés réelles sont complexes à déterminer ; la commission est favorable à toutes solutions amiables qui donneraient satisfaction à tous

- **O.B. B 3 – Simone VOISIN**, 144 rue G. Janvier "Le Venise" à Montpellier , Planche 140.

Parkings supprimés. Demande un autre emplacement à proximité.

M.O. Une solution est en cours d'élaboration, elle consiste à transférer cette place de stationnement, à l'intérieur de la copropriété, après travaux.

Nous attendons l'accord de la copropriété

CE : La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage, et pense qu'une solution peut aboutir, si tous les intervenants (particuliers et copropriété) le souhaitent vraiment

- **O.B. B4 Pas de nom**. Demeure 24 avenue J. Mermoz Villa Poletti.

(Planche 140). Parcelle CM 10 ; Demande de pouvoir stationner momentanément et d'obtenir un accès parking direct particulier à notre maison après les travaux.

M.O. Après renseignement, il s'agit de la parcelle CM 11.

Le projet ne modifie rien au droit de cette parcelle. Il y aura toujours 2 voies de circulation avec trottoirs.

L'accès parking ne sera pas modifié.

CE : La commission d'enquête prend acte que la situation de ce propriétaire (sans nom) ne sera pas modifiée après travaux

➤ **O.B. B5 Mme MARRE** ; Résidence "La Pierre Rouge" Bt E, 2 rue Beau Séjour MTP.

Demande à retrouver tous les parkings.

M.O. Actuellement il y a 110 places de stationnements nominatives et 8 places de stationnements visiteurs.

Après une visite sur place avec le conseil syndical, le projet permet de rétablir les 110 places nominatives et 4 places visiteurs. L'effort en la matière est important car il a conduit à démolir le bâtiment du MUC pour rétrocéder des emprises et retrouver le nombre d'emplacements nécessaires à la copropriété en libérant d'une servitude d'accès et de véhicules extérieurs.

CE : La commission d'enquête approuve la réponse du maître d'ouvrage, qui a maintenu la presque totalité des parkings de la résidence "la Pierre Rouge". Le syndic de copropriété de la Résidence "Pierre Rouge", confirme la demande de la CE de retrouver la totalité des parkings.

En accord avec la ville, la servitude de passage traversant la Résidence devrait être supprimée.

(voir également B16 et 21)

➤ **O.B.B 6 M. BASILE** 232 à 238 avenue de l'Europe à Castelnau. (Planche 360).

Besoin crucial de parkings pour les résidents. Quel sera le statut juridique des places créées. Pourront-ils les acheter ou les louer ?

M.O. Nous restituons le même nombre de places de stationnements qu'aujourd'hui et créons un parking de proximité avec le projet.

Ce stationnement public est accessible à tous.

CE : La commission d'enquête approuve la réponse du maître d'ouvrage, qui en compensation a créé un parking public de proximité ouvert à tous

➤ **O.B. B 7 M. CASTANG**, 3 avenue de la Galine à Castelnau.

Que devient le stationnement entre la Place de Gaulle et le lycée agricole de la Fondaie ?

M.O. Les places de stationnement existantes avenue de la Galine entre la place Charles de Gaulle et le lycée agricole de la fonderie sont supprimées, pour réaménager les accès à l'avenue de la Galine depuis la RN 113, et aménager une piste cyclable.

CE : La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage, qui n'a malheureusement pu conserver les parkings existants, par l'obligation de réaménager la voirie

- **O.B. B 8 Claudine LETHUILLIER-AUBRY**, rue V.Hugo à Castelnau.

Propriétaire d'un commerce au 591 de l'avenue de l'Europe, il est actuellement impossible de le vendre, par manque de parkings. Avez-vous une solution ?

M.O. Un projet de tramway ne peut apporter de solution à ce type de problème préexistant.

Il est avéré partout qu'après un temps d'adaptation les projets de travaux favorisent les activités commerciales.

CE : La CE regrette également la suppression de parkings devant les commerces, mais ne peut que suivre la réponse du maître d'ouvrage, une solution de remplacement n'existant pas obligatoirement

Voir également réponse du maître d'ouvrage à une question posée par la commission en G1.

- **O.B. B 9 Rosemonde AIGON**, magasin Antinéa fleurs, 550 avenue de l'Europe à Castelnau.

Quelle compensation pour la perte des parkings avenue de l'Europe ?

M.O. Nous sommes en contact avec Mme Aigon, différentes solutions sont recherchées. Une consiste à retrouver du stationnement dans un local inoccupé (après aménagement), une autre sur la possibilité de relocalisation.

CE : La CE ne peut qu'approuver la recherche de solutions du MO, proposées au propriétaire

- **O.B. B 10 M. RESTOUT**, gérant de la SCI du Prado, 9, place de Gaulle à Castelnau.

Comment pensez-vous remplacer les 15 parkings supprimés ?

M.O. Les parkings du domaine public situés sur la place sont restitués au sud de la place à côté du parking d'échange tramway

CE : La CE prend acte avec satisfaction de la restitution de ces parkings près du parking public d'échanges

- **O.B. B 11 Guy COURRIERE**, avenue de l'Europe.

Compensation pour les pertes de parkings ?

M.O. Il s'agit d'une concession automobile, pour laquelle, en accord avec le gérant nous recherchons(et sommes sur le point d'aboutir) une solution de relocalisation.

CE : La CE prend acte avec satisfaction des recherches entreprises par le MO, en passe d'obtenir une solution de relocalisation

- **O.B. B 12 Bertrand LOIRE** ,espace "Les Cèdres" à Castelnau.

Comment comptez-vous remplacer les parkings supprimés ?

M.O. Après études fines, nous pouvons pour ce groupe commercial reconstituer la totalité des places de stationnement, que nous présenterons prochainement aux intéressés.

CE : La CE prend acte avec satisfaction de la solution qui redonnera au groupe commercial la totalité de ses parkings

- **O.B. B 13 Véronique VILLAE**, Pompes funèbres avenue de l'Europe. Même question.

M.O. Nous prévoyons de créer 3 places de stationnement longitudinal en domaine public devant « la Centrale Funéraire »

CE : La CE prend acte avec satisfaction de la création de 3 places de parkings devant la centrale funéraire

- **OB.B 14 Michel POLETTE** ,lavage auto et boulangerie, avenue de l'Europe. Même question.;

M.O. Le travail d'analyse et de propositions reste à faire avec les intéressés

CE : La CE regrette qu'aucune solution n'ait pu être trouvée, mais demande de faire l'impossible pour donner satisfaction au demandeur

- **O.B. B 15 M. WEBER** , SCI 113 avenue de l'Europe. Même question.

M.O. Trois activités sont concernées chez M. WEBER dont une est sans accès sur l'avenue de l'Europe. Nous avons obtenu de la Ville de Castelnau de pouvoir créer une ouverture sur la RN 113 ce qui permet de supprimer un accès par l'intérieur des parcelles au bénéfice du stationnement.

CE : La solution proposée par le maître d'ouvrage devrait donner partiellement satisfaction au demandeur ; la commission approuve pleinement cette recherche

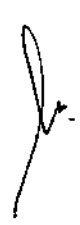
- **O.B B 16 Paul MANGEAT**, "La Pierre Rouge".

NON à la suppression des parkings de la résidence.

M.O. Voir la réponse à la question B 5.

CE : Voir réponse en B5

- **O.B. B 17 SARL Atelier ALEX . TOYOTA** , 435 route de Nîmes.



*Non à la suppression des parkings sur la 113.
Accès des commerces perturbés
Prévoir indemnités correctes pour des localisations
Prévoir indemnités correctes pour perte de chiffre d'affaires.
Aménagement de la rue du Puech de Peyre au chemin de Cauquilloux, avant tous travaux sur la 113*

M.O. Le 435 de la route de Nîmes n'est pas concerné par le projet, et les accès aux commerces seront plutôt facilités par la diminution des embouteillages sur la RN 113.

Toutefois nous confirmons que les travaux sur la RN 113 débuteront après la réalisation du BEL ainsi que l'aménagement de la pénétrante Puech Saint Peyre /Vieille Poste.

*CE : L'observation concernait plus un cas général le long de l'avenue de l'europe, qu'un cas particulier
La commission ne fait pas de commentaires, mais approuve la réponse du maître d'ouvrage*

➤ **OB B 18 M. RESTOUT**, gérant SCI du Prado. 9 place de Gaulle à Castelnau.

« Je suis propriétaire d'un immeuble regroupant 4 commerces : Espace cuisine, la bourse de l'immobilier, Pratika et pressing. Ces 4 commerces bénéficient d'une quinzaine de places de parkings devant le bâtiment. Tous les parkings, à priori, sont supprimés, et il semble n'y avoir qu'un seul accès au bâtiment. Il est certain que dans ces conditions, mes locataires vont partir les uns après les autres. Je considère donc ce projet, dans l'état actuel, comme mettant en difficultés mes ressources, et la vie de ma famille »

M.O. L'accès à ces commerces s'effectue depuis la rue Prado par une voie nouvelle passant devant la gendarmerie.

Les parkings sont restitués au sud de la place Charles de Gaulle.

CE : La CE approuve favorablement la réponse du maître d'ouvrage qui devrait donner entière satisfaction aux commerces et résidents de ce secteur

➤ **O.B. B 19 M. NAVARRO** Pressing Place de Gaulle.

« L'aménagement du tram, à ce jour, n'a pas prévu une entrée-sortie pour le pressing. Sans aménagement pour régler ce problème, cette société de service ne sera plus exploitable. Elle emploie 6 personnes.

M.O. Voir réponse à la question B 18

CE : Voir réponse en B18

➤ **O.B. B 20 M. MOZAFFAR**, 1523 rue de Las Sorres à Montpellier.

« Je suis propriétaire de locaux commerciaux au 1047 avenue Villeneuve d'Angoulême, résidence "Les châtelets Richemond" (planche 130) Cadastre EP n°144. Les locaux sont exploités comme garde-meubles, et j'y accède avec des poids lourds d'une longueur de 19



mètres. Après les travaux, je n'aurai plus d'accès à mes locaux. Je vous prie de bien vouloir me trouver une solution »

M.O. La géométrie du parking sera prévue accessible aux camions de déménagement, en l'absence d'occupation par les clients des commerces comme aujourd'hui.

CE : La CE approuve la réponse du maître d'ouvrage, et considère que le propriétaire devrait être satisfait de pouvoir continuer son activité de garde meubles dans des conditions presque normales

➤ **OB B 21 Yves BERTHOMIEU**, Résidence "Pierre Rouge" 2, rue Beau séjour à Montpellier.

« Dans ma résidence, il est prévu de prendre purement et simplement une trentaine de parkings. Est-il normal de supprimer, en centre ville, les solutions privées de stationnement, par une décision uniquement politique qui n'a pas un fondement démontré dans l'intérêt public. »

« Quartier des Beaux Arts. Il y a dans ce quartier tout un ensemble de lieux collectifs, et de grands ensembles d'habitations. Le tracé aura pour conséquence de supprimer dans ce secteur, environ 300 places de parkings publics ; ce n'est pas acceptable. »

M.O. Nous avons rencontré à plusieurs reprises le conseil syndical et le syndic de la résidence, en démontrant la restitution des places de parking privatif.

Actuellement, il y a 110 places de stationnement nominatives, et 8 places de stationnement Visiteurs.

Après une visite sur place avec le conseil syndical, le projet permet de rétablir les 110 places de stationnement nominatives et 4 places stationnement Visiteurs.

L'information n'a pas atteint M. BERTHOMIEU.

CE : Voir réponse en B5 et B16

➤ **O.B. B 22 Conseil Syndical et Habitants de la Résidence St Gély.**

"Demande de récupérer à minima :

- *Le même nombre de garages que celui qui existe actuellement*
- *Le même espace privatif, non bâti, à l'extérieur de la résidence.*
- *Une harmonisation de l'ensemble des façades en rez-de-sol si les démolitions – reconstructions même partielles devaient avoir lieu*
- *Un rehaussement du mur mitoyen de la rue Faubourg de Nîmes.*
- *Une remise en état de l'espace privatif après chantier, notamment au sol*
- *Une prise en charge de l'ensemble des coûts liés à une éventuelle modification des documents juridiques internes et externes"*

Nous demandons la possibilité de conserver la structure vide de la maison (n° d'ordre 141 section BZ 210) "

M.O. Après plusieurs rencontres afin de connaître précisément les souhaits de la copropriété, nous allons confirmer prochainement au conseil syndical :

- La reconstruction du nombre de garage à surface égale
- La reconstitution d'un espace vert plus grand
- La réalisation d'un mur de 3 m de hauteur le long de la rue du faubourg de Nîmes



- La reconstitution des revêtements minéral et végétal concerné par l'emprise du chantier

L'immeuble vide BZ 210 doit être démoli, il se trouve sous la future voirie de la sortie de la résidence, et sous la voie tramway.

CE : La CE approuve la réponse du maître d'ouvrage, qui devrait donner satisfaction à la copropriété

Questions posées par la commission d'enquête

G1 - *D'une manière générale, qu'elle est la réponse de la TAM, aux très nombreuses observations, concernant la suppression des parkings sur l'ensemble du tracé de la ligne 2 du tramway, et plus particulièrement le long de la 113.*

De nombreux commerces risquent de disparaître, et des particuliers risquent de se retrouver dans des situations tout à fait inconfortables.

Réponse du maître d'ouvrage :

La maîtrise du stationnement le long de la ligne de tramway fait bien évidemment partie des préoccupations du maître d'ouvrage dans la conception du projet. Tout au long de l'analyse des différentes variantes de tracé examinées dans l'étude d'impact, ce volet est bien analysé et pris en compte pour aboutir à la proposition d'aménagement qui figure dans le dossier.

Il y a lieu de distinguer trois problématiques distinctes sur ce sujet :

▪ le stationnement dans les parcs relais :

Fort de l'expérience très positive de la ligne 1, la Communauté d'Agglomération a souhaité développer largement cette formule dans le projet de ligne 2, par la création de parcs relais importants aux points de connexion principaux du tracé avec les voiries principales d'agglomération, et des parcs de plus petite capacité destinés à la clientèle locale du tramway..

Ainsi, 1930 places de stationnement seront créées dans ces parcs relais et parcs de proximité (extensibles à 3980 places à terme).

Cette captation en amont des automobilistes, représente autant de places de stationnement libérées le long de la ligne de tramway, par le report modal du véhicule particulier au transport en commun. Le public cible par excellence de ce transfert modal est bien entendu celui des trajets domicile – travail, mais aussi, et on le voit bien dans la fréquentation des parcs relais de la ligne 1, les voyages vers les pôles d'équipement du centre ville commerces, administrations...).

▪ le stationnement des résidents :

Le stationnement des résidents en domaine public est peu présent le long des rues empruntées par la ligne 2 de tramway. Il est assuré principalement par des emplacements de stationnement en domaine privé :

- en habitat individuel, à l'intérieur de chaque parcelle : le maintien des accès particulier permet de préserver ces capacités de stationnement ;
- en habitat collectif, par des parkings privés au pied des immeubles ou en sous sol.

Chaque cas a fait l'objet d'un examen particulier et de concertation avec les intéressés pour préserver autant que possible ces capacités. Pour citer quelques exemples :

- résidence « Châtelets Richemont » : maintien de la capacité du parking privé de 55 places, par réorganisation des places de stationnement (voir réponse A65 ci dessus)

- copropriété de la « Pierre Rouge » : rétablissement de 114 places pour 118 places impactées (voir réponse B6 ci dessus).

▪ **le stationnement lié aux activités commerciales :**

Le besoin de stationnement lié aux activités commerciales est beaucoup plus difficile à cerner ; tout dépend de la nature du commerce, de sa zone de chalandise, du volume des emports... et peut être modifié très rapidement suivant les mutations commerciales qui sont toujours observées après la réalisation d'une nouvelle infrastructure comme le tramway.

Pour ce qui est du cas particulier de l'Avenue de l'Europe à Castelnau (RN 113 devant être déclassée et incorporée à la voirie communale), il faut resituer les grands principes qui ont conduit la Communauté d'Agglomération, en total accord avec la Ville de Castelnau, à retenir le tracé par cet itinéraire et en fixer l'aménagement

Cette avenue constitue l'entrée de Ville principale de la Ville de Castelnau – et donc de la partie la plus dense de l'agglomération montpelliéraine – et il est très vite apparu évident que le passage du tramway dans cette avenue, constituait une opportunité unique de requalification urbaine.

Ce choix a été conforté par un voyage à Strasbourg avec des élus de la Commune de Castelnau accompagnés de représentant des commerçants de la RN 113, dans un secteur comparable (avenue de Colmar). La seule alternative à ce tracé était un passage par la rue de la Galline, puis l'avenue des Perrières, rues étroites et mal adaptées au passage du Tramway ; ce tracé alternatif a été rejeté lors de la concertation préalable tant par le public que par la Ville de Castelnau.

Pour satisfaire les demandes des commerçants riverains, des aménagements ont été prévus tous les 400 m environ sur la RN 113 pour permettre aux voitures d'effectuer un demi-tour, et ainsi préserver l'accessibilité en voiture à tous les commerces et en toute sécurité (ce qui n'est pas le cas aujourd'hui). Cette disposition, qui réclame un élargissement de l'assiette de la voirie sur les fossés et accotements, a été acceptée par le maître d'ouvrage.

Actuellement, il n'y a pas de stationnement longitudinal en domaine public en section courante de l'avenue de l'Europe. Le projet ne prévoit donc pas d'en créer de façon systématique pour limiter les emprises en domaine privé. Par contre, il est prévu d'optimiser les espaces privés, souvent mal aménagés, pour reconstituer le stationnement nécessaire aux commerces ou aux particuliers.

Toutefois, au cours des négociations au cas par cas, il nous a été demandé ponctuellement la création de stationnement longitudinal en domaine public avec une acquisition foncière supplémentaire sur la parcelle privée riveraine, ce que nous avons accepté à la condition d'obtenir un accord amiable d'acquisition.

➤ **G2** - *Certaines expropriations ne concernent pas directement le tracé du tramway, mais des aménagements de confort comme des espaces verts.*

Est-il possible de les diminuer ce qui dans la plupart des cas, permettrait de résoudre certains problèmes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a eu le souci d'inscrire le tramway dans les voies qu'il emprunte avec un minimum d'impact foncier. C'est ainsi par exemple, que certains itinéraires cyclables sont réalisés sur des itinéraires parallèles au tracé du tramway (à Castelnau le Lez, ou dans le long de l'avenue Villeneuve d'Angoulême).

Il n'y a pas d'expropriation motivée uniquement par la volonté de créer un espace vert.

Dans les plans d'aménagement figurent quelques zones traitées provisoirement en espace vert, qui correspondent à un aménagement de délaissé d'acquisition nécessaire par exemple à la suite de la démolition d'un bâtiment qui ne peut être rescindé (exemple : angle avenue de Maurin / boulevard Berthelot). Dans ces cas, ce traitement d'espace vert est provisoire en l'attente d'un projet de reconstitution de façades urbaines.

Nous avons montré dans les réponses par parcelle qui précèdent, notre volonté d'examiner au cas par cas les demandes des riverains pour adapter le projet tramway chaque fois que cela est possible de façon à répondre au mieux à leurs préoccupations. Ce travail se poursuivra pendant toute la durée de réalisation des travaux ; nous sommes bien entendu réceptifs à tout point particulier que pourrait soulever la Commission d'Enquête, en plus des questions ci avant.

➤ **G3** - *En plus du coût estimé des expropriations, avez-vous prévu les indemnités qui seront versées :*

- *pour les pertes de chiffre d'affaires, pendant et après les travaux*
- *pour la suppression des parkings principalement le long de la 113*
- *pour la perte des locations d'appartements et de commerces, pour les commerçants cessant purement et simplement leurs activités.*
- *pour les rachats de fond de commerce*
- *pour la délocalisation et re localisation de certaines entreprises.*

Réponse du maître d'ouvrage :

La volonté de la Communauté d'Agglomération est de réaliser le tramway en préservant autant que possible les activités commerciales le long du tracé. Cette volonté se traduit notamment par :

- **l'adoption de la charte « Feu Vert »** à l'instar de ce qui a été réalisé lors de la ligne 1, et qui indique les engagements pris lors de la réalisation des travaux pour maintenir l'activité dans les rues concernées ;

- **la mise en place d'une Commission d'Indemnisation à l'Amiable (CIA).** Comme précisé en page 157 de l'étude d'impact, le dispositif d'indemnisation particulier mis en place lors de la réalisation de la ligne 1 est reconduit pour la réalisation de cette ligne 2. La Commission d'Indemnisation à l'Amiable (CIA) vise à proposer une indemnisation rapide aux professionnels qui auront subi une perte de chiffre d'affaires directement liée aux travaux, du fait par exemple d'un accès rendu impossible ou malaisé. Un montant de 1 500 000 euros est prévu dans le budget de l'opération tramway à ce titre (comme indiqué dans le tableau des mesures compensatoires figurant page 211 de l'étude d'impact).

La composition de cette commission a d'ores et déjà été fixée lors du Conseil de la Communauté d'Agglomération du 27 novembre 2003 (voir annexe)., et les membres de la Communauté d'Agglomération devant y siéger ont été désignés.

- **la mise en place d'une action spécifique d'aide à la relocalisation des entreprises** qui en font la demande, avec l'aide de la SERM et des services de développement économique de la Communauté d'Agglomération.

Au delà de ces actions spécifiques, les indemnités déterminées par les Services Fiscaux peuvent comprendre des indemnités accessoires pour certaines dépréciations commerciales qui pourraient être avancées par les exploitants de commerces lors de la visite sur site qu'effectue systématiquement l'évaluateur.

Enfin, les riverains concernés peuvent prétendre à des indemnités de dommages de travaux publics dans certains cas spécifiques après constatation d'un préjudice avéré lié à une impossibilité ou difficulté anormale d'accès par exemple.

Il faut noter que de nombreuses études montrent que les valeurs foncières ou locatives des propriétés riveraines bénéficient de « l'effet tramway » et des réaménagements de l'espace public, « humanisé et urbanisé ».

CE : La CE demande que des mesures compensatoires soient proposées aux commerçants dont les places de stationnement sont supprimées.



DEPARTEMENT DE L'HERAULT

ENQUETE PUBLIQUE

REALISATION DE LA DEUXIEME

LIGNE DE TRAMWAY

DE

MONTPELLIER

TITRE I I I

CONCLUSIONS ET AVIS

DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

SUR LE

PARCELLAIRE



CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

En conclusion il est à noter le nombre important de propriétaires touchés par le tracé proposé par l'Agglomération de Montpellier. Le plus grand nombre de ceux ci sont situés d'une part en bordure de la RN 113 avenue de l'Europe occupée essentiellement par des commerces (automobiles, garages, artisans, hôtel restaurants) pour lesquels la presque totalité des parkings sont supprimés. D'autre part sur :

- les avenues d'Angoulême, Pedro de Luna et de Maurin
- Avenue Jean Mermoz ou douze immeubles sont détruits
- Avenue de la Justice de Castelnau
- Place Charles de Gaulle ou également des bâtiments sont éliminés

La commission d'enquête prend bien note que la création de parkings relais ou de parkings de proximité qui seront faits en amont seront autant de places de stationnement libérées le long de la ligne de tramway, et que le stationnement des résidents en domaine public est peu présent le long des rues. Pour la commission reste toutefois un gros problème le besoin de stationnement lié aux activités commerciales. Le fait de faire des aménagements tous les 400 m n'empêchera pas un stationnement momentané intempestif L'acquisition foncière supplémentaire de parcelles privées riveraines risque encore d'augmenter le coût de la réalisation. La commission se pose la question de savoir si tous ces achats ou expropriations de terrains qui sont la conséquence de la réalisation du tramway sont à prendre en compte par l'Agglomération ou la municipalité de Montpellier

La commission d'enquête constate que dans la mesure du possible, les parkings privés ont été retrouvés en grande majorité

AVIS DE LA COMMISSION d'ENQUETE

La notification aux propriétaires intéressés a été faite réglementairement directement et par affichage dans les mairies pour les personnes n'habitant plus les adresses connues

Les demandes de cessibilité correspondent bien au projet de réalisation de la deuxième ligne de tramway soumis à l'enquête publique sur les territoires des communes de Montpellier, Jacou, Castelnau le Lez, Le Crès, et St Jean de Védas

La commission d'enquête émet donc

:



UN AVIS FAVORABLE

A la déclaration de cessibilité des parcelles mentionnées dans le dossier de l'enquête parcellaire sous réserve que celles-ci fassent partie du tracé après la déclaration d'utilité publique

La commission d'enquête recommande au MO que des mesures compensatoires et des dédommagements soient prévus, pour les pertes de parkings devant les commerces, pour les pertes de chiffre d'affaires pendant et après les travaux, et pour les pertes de location etc....

Fait le 22 janvier 2004

Assesseurs

Le Président

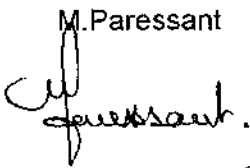
M. Paessant

J. Lanquetin

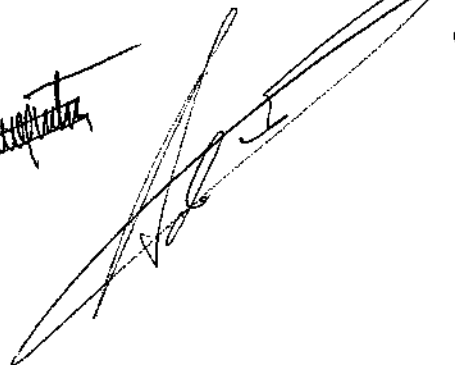
B. de La Rue Du Can

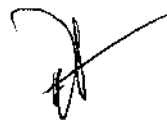
C. Fayt

M. Lafay


M. Paessant


J. Lanquetin


B. de La Rue Du Can


C. FAYT


M. Lafay



DEPARTEMENT DE L'HERAULT

ENQUETE PUBLIQUE

REALISATION DE LA DEUXIEME

LIGNE DE TRAMWAY

DE

MONTPELLIER

TITRE I V

RAPPORT ET CONCLUSIONS

DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

SUR LA

DECLARATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU



TITRE IV

CONCLUSIONS ET AVIS

DE LA

COMMISSION D'ENQUÊTE

PREAMBULE

Conjointement à l'enquête de déclaration d'utilité publique et à la demande d'expropriation a été menée une enquête de demande d'autorisation prévue par les décrets n°93-742 et 93-743 en application des articles 214-1 à 214-6 du Code de l'Environnement abrogeant l'article 10 de la loi sur l'eau n° 92-3 du 3 janvier 1992.

RAPPEL DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE

Par délibération du Conseil d'Agglomération de Montpellier du 26 septembre 2001 le tracé préférentiel d'une longueur commerciale de 19,8 km entre Saint Jean de Védas et Jacou a été adopté. Il passe entre autres par le centre de maintenance de la Jeune Parque centre principal du réseau de Bus où sera installée une station service tramway.

La réalisation de cette ligne impliquera :

- la déviation de certains réseaux eaux et assainissement
- des travaux sur le pont du ruisseau du Rieucoulon,
- La création d'une passerelle sur le Lez,
- La démolition de la passerelle existante sur le Verdanson,
- Le soutènement des berges du Verdanson,
- l'aménagement de trois tronçons du Verdanson entre le carrefour Rimbaud et le voie SNCF,
- la réalisation d'un ouvrage de traversées pour le franchissement du Lez au droit du rond point Charles de Gaulles

D'autre part ce tracé concernera le bassin versant du Rieucoulon sur les communes de Montpellier et Saint Jean de Védas, - Le bassin versant du Lez sur les communes de Castelnau le Lez et Montpellier - Le bassin versant du Salaison sur les communes de Castelnau le Lez, Jacou, et le Crès. D'autre part ce tracé franchira les ruisseaux du Lantissargues, du Chambéry, de Rondelet et d'Aiguerelles.

SYNTHESE ET ANALYSES DES OBSERVATIONS

La commission d'enquête a constaté que le public n'a pas fait la différence entre les quatre registres mis à sa disposition qui devaient différencier l'enquête loi sur l'eau des autres enquêtes conjointes. Pour cette raison la commission a donc décidé de prendre en compte les observations concernant la même enquête que ces observations soient portées sur l'un ou l'autre des registres.

Sur les registres d'enquêtes mis à la disposition du public 22 observations concernant la loi sur l'eau ont été portées sur ceux-ci.

Rives du Lez

OB - Passerelle de la rue des Courlis la pile en rivière de la passerelle de Courlis va gêner l'écoulement des eaux donc des ouvrages. Sont - ils prévus pour protéger les riverains ?

La station de la Pompignane sera-elle inondable?

Le confluent Lez-Verdanson présente un caractère de danger permanent dès qu'il y a une forte pluie. Le PPRI de Montpellier en cours d'enquête classe la rive du Lez où sont les propriétés Ragot et Peters en zone RU où sont interdits tous remblais modifiant les conditions d'écoulement ou le champ d'expansion des crues et en particulier les endiguements

Si l'on respecte ces règles comment peut-on construire un franchissement du Lez sans remblai ni endiguement ?

Comment est prévue alors l'assise rive gauche ?

Comment va être géré l'écoulement des eaux des deux rivières ?

Comment va être géré l'écoulement naturel des eaux de pluie venant des autres quartiers à l'Est, passant outre l'avenue de la Pompignane et qui en débordant descendent la rue des Courlis vers le Lez ?

Comment va être ajoutée à cela la gestion de l'eau de pluie venant de l'écoulement des lotissements des quartiers eux-mêmes ?

Comment va-t-on éviter ou supprimer l'érosion du Verdanson sur la rive gauche ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

- Le projet présenté à l'enquête de passerelle sur le Lez comporte une pile en rivière, qui a fait l'objet de calculs hydrauliques poussés, avec un logiciel reconnu par la DDE, et d'une instruction attentive des services de l'Etat responsables (la M.I.S.E.).

Les directions d'écoulement du courant n'en sont pas affectées, l'incidence sur les niveaux de crues est de l'ordre du centimètre, ce qui est négligeable et inférieur aux incertitudes de calcul.

Lors des appels d'offres et lors de la mise au point des études techniques, une solution sans pile sera étudiée, et préférée à la solution avec pile si son coût est voisin.

- La station de la Pompignane, établie sur l'endiguement rive droite du Lez dimensionné sur l'ensemble de ce parcours pour la crue centennale, n'est pas inondable.

- Les berges rive gauche sont en effet inondables, et doivent rester telles pour ne pas modifier la situation en amont. Aussi la culée de la passerelle et sa rampe d'accès ont-elles été reculées en face des obstacles bâtis de la propriété RAGOT, pour ne modifier en rien les conditions d'écoulement hydraulique.

- La rampe, qui représente un volume de quelques mètres cubes sur une largeur de 4,0 m, ne peut pas être considérée comme un remblaiement des berges.

L'écoulement naturel des eaux de la rue des Courlis vers le Lez sera bien entendu préservé par un collecteur sous la rampe, pour soulager les écoulements actuels dans la propriété PETERS, en parfait accord avec ce riverain.

- L'érosion de la berge rive gauche n'est pas limitée au confluent Lez/Verdanson, mais est beaucoup plus générale et normale dans toute la partie « privée » du Lez. La protection incombe aux propriétaires de ces berges.

La passerelle (et sa culée reculée) n'interfère en rien avec ce phénomène. Toutefois, dans le cadre des travaux de construction de la culée et de la rampe, une contribution au confortement de la berge pourra être effectuée en accord avec les deux riverains concernés, au droit de la passerelle.

Analyse de la Commission d'enquête

Passerelle : La CE prend acte des explications données par le MO. Toutefois, pour la CE, il semblerait préférable qu'il n'y ait pas de pile en rivière, car elle pourrait arrêter des embâcles, avec tous les risques susceptibles d'en résulter.

Station Pompignane : La CE prend acte que l'endiguement rive droite est dimensionné pour la crue centennale, et que de ce fait la station n'est pas inondable.

Assise rive gauche : La CE estime que la protection des berges rive gauche ne doit pas être limitée à la partie de rive au droit de la passerelle ; l'endiguement rive droite pour assurer la mise hors d'eau de la ligne du tramway risque d'avoir des répercussions négatives sur la rive gauche. La CE souhaite que les aménagements nécessaires pour réaliser la passerelle n'aient pas d'incidences néfastes sur les parties privées des berges en rive gauche.

Écoulement des eaux de la Rue des Courfis : La CE prend acte qu'un accord a été trouvé avec le riverain PETERS pour que l'écoulement des eaux de la Rue des Courfis se fasse au travers de sa propriété.

Quartier des beaux-Arts

OB - Quartier des Beaux-Arts: conséquences du passage du tramway entre le stade et la résidence de la Pierre Rouge. En septembre dernier il y a eu des inondations dans le quartier des Beaux-Arts, rue Beau Séjour, la résidence de Pierre Rouge. Pourquoi détourner le Chambéry ?

Dans le dossier loi sur l'eau on peut découvrir que le cours du Chambéry, sera modifié pour le diriger au niveau de la confluence Verdanson – Lez en aval du quartier.

Le Chambéry traverse effectivement le quartier et notamment la rue Lunaret et l'avenue Beau séjour sous la résidence existante en face du gymnase.

Il pose depuis toujours des problèmes chez les riverains (humidité, érosion, rues coupées et voitures flottantes par temps de gros orages)

Le ruisseau du Chambéry est tellement artificialisé que l'impact de la modification de son tracé est pratiquement nul au niveau de son équilibre "écologique "

Des travaux d'une telle envergure laissent perplexes à plusieurs titres :

- Le coût d'une telle modification de tracé n'est pas négligeable puisqu'il va falloir créer un autre axe d'écoulement ou renforcer ceux qui existent en tant que réseaux pluviaux
- Le nouvel écoulement ne va –t-il pas créer de nouveaux problèmes en aval, notamment à la confluence avec le Lez et le Verdanson?

Aucun travaux ne sont prévus sur le Chambéry amont dont les crues annuelles ont un impact non négligeable en matière d'inondation. Il ne faudrait pas transporter les problèmes existants dans le quartier vers un autre quartier?

Le dossier d'enquête précise que la situation actuelle ne sera en rien modifiée et que de plus les aménagements n'auront pas d'incidence sur l'écoulement des crues

Les copropriétaires tiennent à rappeler les fréquentes inondations auxquelles est sujet l'immeuble les Abibas lors des fortes intempéries

Ils rappellent par ailleurs, que les services techniques de la ville de Montpellier confrontés déjà à cette situation avaient vu leur responsabilité engagée.

La rue d'Epidaure est tout de suite inondée lors de très gros orages ?

Réponse du Maître d'Ouvrage

L'ensemble du cours du ruisseau « le Chambéry » pose depuis toujours des problèmes d'écoulement lors de gros orages.

Le Dossier Loi Eau du tramway, répondant à son objet fixé par la loi, précise en quoi le tramway lui-même ne modifie en rien les quantités et les conditions initiales d'écoulement des eaux. A ce titre, le projet tramway ne traite donc pas les ouvrages du Chambéry.

Mais le tracé retenu a incité les deux collectivités responsables dans leur domaine respectif (Agglomération pour les transports en commun, et Ville de Montpellier pour les écoulements pluviaux) à se concerter pour traiter globalement et rapidement le problème posé.

Aussi la Ville de Montpellier a-t-elle mené une réflexion globale et des études hydrauliques définissant les actions à mener pour régler les problèmes, avec une priorité à la partie aval interférant avec le projet de tramway, puis progressivement la partie amont ultérieurement.

Le tracé du projet tramway entre la rue Beauséjour et les rives du Verdanson a conduit la Ville de Montpellier à rendre prioritaire le traitement de cette partie du Chambéry, pourtant moins critique que d'autres zones de la Ville, en créant de nouveaux réseaux renforçant les existants qui seront conservés, coordonnés avec les travaux du tramway :

- le long de la rue Beauséjour avec un nouveau collecteur,
- le long du stade de la Pierre Rouge, avec un nouveau collecteur sous la plateforme du tramway, qui se prolongera dans l'école des Beaux Arts jusqu'à la route de Nîmes,
- sur la route de Nîmes, avec des collecteurs supplémentaires, un franchissement par fonçage sous la voie SNCF, et un rejet au Verdanson en aval de la place du 11 Novembre, où la confluence actuelle des deux ruisseaux pose problème.

Ces travaux de la Ville, parfaitement coordonnés avec ceux du tramway et inéluctables, apporteront un avantage immédiat aux riverains du tramway (rue du Jeu de Mail des Abbés, rue Beauséjour, copropriété de la Pierre Rouge, Beaux Arts, Aubes), régulièrement inondés.

Il faut noter que sans le projet tramway aux Beaux Arts, les priorités des investissements de la Ville en matière de réseaux pluviaux auraient été affectés à d'autres quartiers encore plus sensibles.

Pour l'écoulement du Verdanson, l'ensemble des travaux prévus (Chambéry et tramway aux Beaux Arts et sur l'avenue de Vallois) suppriment les deux verrous hydrauliques existants (place du 11 Novembre et derrière la station des Aubes). Ainsi le calibrage du Verdanson sera homogène, et conforme aux capacités pour lesquelles il a été dimensionné en aval.

Quant à la rue d'Epidaure, celle-ci n'est pas inondée, mais il est vrai qu'à ses deux extrémités il existe un déficit de capacités d'engouffrement des eaux souvent lié à l'accumulation de feuilles de platanes, créant une courte montée des eaux gênante.

Ceci sera réglé par la restructuration de la voirie et des exutoires dans le cadre du projet tramway.

Analyse de la commission d'enquête

Écoulement du Chambéry : La CE a pris acte des explications données et des travaux envisagés. Toutefois, elle soulève l'importance de l'aménagement du Chambéry pour éviter les risques d'inondation du quartier et de la ligne 2 du tramway ; inondations qui peuvent provenir du gonflement du Chambéry et des eaux de ruissellement du quartier en cas de pluie.

La CE regrette qu'il faille attendre les travaux de la ligne 2 pour accélérer les aménagements du Chambéry ; au détriment, peut-être d'autres quartiers plus vulnérables, et qui ne bénéficieront pas des avantages du tramway. Pour la CE, il semblerait que la responsabilité de la sécurité des habitants incombe à la collectivité.

Rue d'Epidaure : La CE prend acte que les problèmes d'inondations dans cette rue sont la conséquence de défauts d'entretien qui incombent à la ville de Montpellier ; et note qu'il est prévu une restructuration de la voirie et des exutoires.

Pedro de Luna

O.B.-"Avant toute tentative d'implantation des voies du tramway sur la rue Pedro de Luna, le problème concernant la prévention des inondations fréquentes dans ce secteur doit être résolu. L'absence d'information à ce sujet provient du fait qu'aucune mesure n'a été envisagée car le bassin versant du Lantissargues, est situé en amont de l'emprise du tramway. Les travaux destinés à prévenir les crues n'en sont qu'au stade d'enquête d'État. Ils ne peuvent donc pas être entrepris pendant la période prévue pour la durée du chantier du tramway proprement dit. Contrairement à ce que prétendent certains représentants de la Communauté d'Agglomération, il est donc impossible de subordonner l'implantation du tramway sur la rue de Pedro de Luna à l'exécution des travaux de prévention des crues)"

"Rue Pedro de Luna : Comment cette rue sera protégée des inondations de Lantissargues ?"

"Avant la pose des rails il serait plus prudent d'abaisser le niveau de la chaussée et mettre des buses d'évacuation d'un diamètre plus important ?"

"Aucun aménagement du Lantissargues n'est prévu dans les travaux relatifs au tramway. La ville de Montpellier devant en assurer la charge pour ce qui est de son domaine (c'est à dire jusqu'à l'emprise SNCF) Nous pensons qu'il serait nécessaire de doubler l'aqueduc sous l'emprise SNCF ce qui représente un travail et un coût considérables. Mais à notre connaissance rien n'est engagé à ce niveau ce qui laisse penser que le problème ne sera pas résolu de sitôt."

Réponse du Maître d'Ouvrage

De la même manière que pour le Chambéry, traité à la question 2 ci-dessus, la Ville de Montpellier a réalisé les études hydrauliques de traitement de l'ensemble du bassin versant du Lantissargues, en cours d'instruction avec les services de l'Etat, et décidé des priorités d'efficacité hydrauliques :

- Bassin de rétention sur les terrains sportifs de l'armée (EAI), en amont de l'avenue de Toulouse, et collecte du point bas de l'avenue de Toulouse.
- Traitement du secteur Pedro de Luna, par reconstruction sous la plate-forme du tramway d'un nouveau collecteur.
- Traitement dans la foulée du passage sous le domaine SNCF (démarches avec RFF/SNCF et études techniques en cours).

La coordination technique et financière de la Ville avec l'Agglomération (projet tramway) et l'ensemble des gestionnaires de réseaux du sous-sol est achevé, et l'ensemble des travaux qui en résulte mettra le quartier (et le tramway) hors d'eau.

Analyse de la commission

La CE prend acte des études réalisées et des travaux envisagés pour éviter les inondations dans le quartier et sur le tracé de la ligne 2 du tramway. La CE estime toutefois que tous les travaux d'aménagement du Lantissargues ; de son départ, jusqu'à son exutoire ;

doivent être réalisés avant les travaux de la ligne du tramway. La non réalisation des travaux d'aménagement du Lantissargue viendrait contrecarrer l'exécution des travaux du tramway.

St Jean de Védas

En limite de commune, le ruisseau du Rieucoulon est franchi à l'aide d'un pont comportant une arche en pierre; nous ne trouvons pas de projets de modification le concernant.

Nous nous permettons d'attirer tout particulièrement votre attention sur les risques d'inondations à ce niveau ... Il faut impérativement profiter des travaux de la ligne 2 du tramway pour que la section de passage de l'eau du Rieucoulon soit agrandie. "

Réponse du Maître d'Ouvrage

L'ouvrage considéré en bon état et appartenant à RFF, n'est effectivement pas modifié puisque le tramway emprunte l'emprise de la voie ferrée existante, sans perturber en quoi que ce soit les écoulements hydrauliques.

Les berges du Rieucoulon sont naturellement inondables lors des crues de ce ruisseau, et classées comme telles aux PLU de Montpellier et de Saint Jean de Védas.

Les capacités d'écoulement de cet ouvrage, et son état tout à fait satisfaisant, ne justifient pas sa démolition et sa reconstruction, qui serait du reste de la responsabilité de RFF.

Analyse de la commission

La CE prend acte de la position du MO en ce qui concerne les inondations des berges du Rieucoulon.

Divers

Les bassins de rétention vont-ils attirer les moustiques ?

Quelles sont les zones du tracé de la ligne 2 qui sont actuellement inondables?

Restera-t-il des zones inondables après les travaux? Dans l'affirmative pouvez-vous préciser l'importance de ces zones ?, Les fréquences ?, Les hauteurs d'eau ?, et les incidences sur la circulation du tram ?.

Réponse du Maître d'Ouvrage

Les bassins de rétention sont créés dans le but de d'écarter par stockage les débits d'écoulement lors de forts épisodes pluviaux, et de les retarder pour protéger l'aval.

Leur fonction dure ainsi quelques heures seulement, en dehors desquelles ils sont secs et aménagés en espaces verts. Ils ne jouent donc aucun rôle dans la prolifération des moustiques.

Comme indiqué au dossier Loi sur l'Eau, instruit préalablement avec les services de l'Etat compétents (M.I.S.E.) dans le cadre de l'Instruction Mixte, le tramway ne traverse aucune zone inondable au sens du P.P.R.I. (Plan de Prévention des Risques d'Inondations), avec mise à jour des zones Mermoz, Moulin de Semalem et Pradiers.

Par contre lors de très gros orages, certaines zones ponctuelles du tracé connaissent une montée des eaux sur chaussée, de très courte durée, jouant ainsi le rôle de bassins de rétention naturels acceptés jusqu'à présent. Ces zones ont fait systématiquement l'objet d'instruction entre le projet tramway et les communes concernées pour coordonner les travaux nécessaires et les financements respectifs, dans l'intérêt des riverains et des usagers de ces voies, et assurer la circulation du tramway par tous les temps.

Il s'agit :

- du boulevard Pedro de Luna (cf. question 3-Lantissargues),
- du carrefour du boulevard de l'Aéroport International et du carrefour Epidaure/Moulin de Semalem (cf. question 2),
- de la place du 11 Novembre et du quartier des Beaux Arts (cf. question 2-Chambéry)
- de l'avenue de la Justice (pont submersible du Lez), traitée par la reconstruction hors d'eau des ouvrages d'art,
- de la RN113 à l'Aube Rouge, traitée au dossier Loi Eau aux chap. 4.11.4 page 137, et surtout au chap. 4.12 pages 139 à 163 (bassin du Salaison), que l'on retrouve dans le dossier Loi Eau du BEL (Boulevard Est de Liaison).

Sur ce dernier point, TaM a conduit une étude hydraulique très complète, pour fédérer les divers acteurs concernés (Ville de Montpellier, Ville de Castelnaud, Ville du Crès, Conseil Général et Etat/DDE), définir les actions immédiates et à terme à mener par chacun, et réaliser au niveau du projet tramway les mesures conservatoires nécessaires.

Ainsi le projet tramway réalise sa mise hors d'eau décennale immédiate. Cette occurrence sera améliorée ensuite par d'autres actions à plus long terme.

La circulation du tramway est ainsi préservée tout au long de son trajet.

Analyse de la commission

Moustiques : La CE prend acte des explications données par le MO en ce qui concerne les moustiques.

Zones inondables sur le tracé de la ligne 2 : La CE prend acte des explications données en matière de protection du tracé de la ligne 2 contre les inondations. Toutefois, la CE constate que certaines zones du tracé de la ligne 2 seront inondées par temps d'orage, ce qui perturbera la circulation du tramway.



DEPARTEMENT DE L'HERAULT

ENQUETE PUBLIQUE

REALISATION DE LA DEUXIEME

LIGNE DE TRAMWAY

DE

MONTPELLIER

TITRE I V

CONCLUSIONS et AVIS

DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

SUR LA

DECLARATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU



CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Les travaux prévus paraissent cohérents. Les ouvertures des points de blocage la diminution du charriage des détritrus par la création de bassins et l'amélioration d'écoulement n'amènent pas d'observations franchement défavorables.

Toutefois la commission d'enquête attire l'attention du Maître d'ouvrage sur certains points particuliers du tracé mis à l'enquête sur :

- l'obligation de faire réaliser tous les travaux qui se rapportent aux risques inondation avant le début des travaux de réalisation du tramway
- la réalisation de la passerelle rue du Courlis avec son support au centre du Lez qui risque de gêner le libre écoulement des eaux par fort débit
- La nécessité pour la commune de recalibrer le Lantissargues sur tout son parcours jusqu'à son exutoire.
- La nécessité de bien prendre en compte toutes les arrivées d'eau pour le recalibrage du Chambéry
- Le renforcement des berges du Lez sur lesquelles devraient reposer les appuis pour la réalisation de la passerelle de la rue du Courlis au débouché du Verdanson

Malgré ces recommandations et considérant, que cette enquête publique s'est déroulée dans les conditions prévues par les textes législatifs et réglementaires en vigueur et notamment quant à la constitution du dossier, la publicité, et son déroulement

Considérant également qu'un maximum de personnes, élus, Associations, ont pu s'exprimer librement en se présentant dans les mairies concernées par l'enquête ou par correspondance

La commission d'enquête émet à l'unanimité

UN AVIS FAVORABLE

A l'autorisation requise au titre de l'article 10 de la loi n° 92.3 du 3 janvier 1992 sur l'eau pour les travaux prévus **sous condition que la déclaration d'utilité publique du projet de réalisation de la deuxième ligne du tramway de Montpellier soit prononcée**

Fait le 22 janvier 2004

Le Président
Michel Lafay

Assesseurs

Michel Paressant

Jacques Lanquetin

Benoît de la Rue du Can

Claude Fayt

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

ENQUETE PUBLIQUE

REALISATION DE LA DEUXIEME

LIGNE DE TRAMWAY

DE

MONTPELLIER

TITRE V

RAPPORT ET CONCLUSIONS

DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

SUR LA

MISE EN COMPATIBILITE DES POS



TITRE V
CONCLUSIONS ET AVIS
DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE
SUR LES COMMUNES DE
SAINT JEAN DE VEDAS – MONTPELLIER – CASTELNAU LE LEZ - JACOU

1 - PREAMBULE

Conjointement à l'enquête de demande préalable à la déclaration d'utilité publique, pour la réalisation de la ligne 2 du tramway de l'Agglomération de Montpellier, de la demande d'expropriation, de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, une enquête de mise en compatibilité des POS de Saint Jean de Védas, Montpellier, Castelnau le Lez et Jacou a été menée

RAPPEL DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE

2 – PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUÊTE

De nombreux critères ont guidé le choix de la partie technologique pour la deuxième ligne de transport en commun en site propre de l'agglomération à savoir :

- le mode de transport doit être non polluant et plus généralement respectueux de l'environnement urbain
- il doit être performant pour les usagers et pour la collectivité
- il doit garantir une parfaite accessibilité à tous ce qui implique la mise en place d'un véhicule à plancher bas
- sa capacité doit être compatible avec les flux attendus, y compris à long terme
- il doit offrir une garantie de pérennité
- il doit à l'échelle de l'Agglomération, présenter un caractère structurant pour les déplacements de manière à être capable d'attirer vers les transports en commun une nouvelle clientèle
- Il doit enfin, pouvoir s'inscrire harmonieusement dans un réseau existant bus+tramway pour former un ensemble cohérent du point de vue de l'usager.

Par délibération en date du 26 septembre 2001 le Conseil de la Communauté d'Agglomération de Montpellier a adopté un tracé préférentiel suite à la concertation organisée avec la population, et des associations

Ce tracé préférentiel dessert successivement du Sud-Ouest au Nord Est :

- l'entrée de la commune de Saint Jean de Védas
- la future ZAC des Grisettes à Montpellier
- les quartiers d'habitats de la Croix d'Argent et de Lemasson
- le futur quartier du nouveau St Roch
- la gare routière et ferroviaire
- le secteur du boulevard de Strasbourg
- la partie Est d'Antigone

- les berges du Verdanson à proximité de la Pompignane
- le Parc à Ballon
- le sud du quartier des Aubes
- le Corum
- le quartier des Beaux-Arts
- Le sud du quartier d'Aiguelongue
- le centre de la commune de Castenau-le-lez
- les secteurs d'activités et de commerces le long de l'avenue de l'Europe (RN 113)
- la commune et le collège de la voie Domitienne au Crès
- le lycée Georges Pompidou à Castelnau le lez
- le Sud de la commune de Jacou.

D'une longueur commerciale de 19,8 Km cette ligne est réalisée en voie double sur 12,5 Km du tracé ; les extrémités de ligne sont prévues à voie unique. Cette ligne offre des connexions avec la ligne 1. Elle comprend 4 parkings d'échanges et 5 parkings de proximité, répartis le long de son tracé, comportant 1930 places de stationnement à l'ouverture de la ligne, pour privilégier la captation des voitures en extrémités de ligne. Seize stations pôles d'échanges tramway-bus la jalonnent pour favoriser la complémentarité avec le réseau de bus

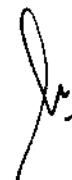
La détermination de la position des 34 stations prévues, dont deux différées en attente de l'urbanisation, tient compte de multiples facteurs tels que:

- les principaux lieux de résidences et d'emplois
- les établissements scolaires et universitaires
- les connexions avec les autres modes de transports
- Les potentialités de localisation des parcs relais
- l'accès piétons dans le contexte urbain
- L'intervalle optimum de répartition des stations.

Tous les aménagements urbains seront réalisés pour améliorer le confort de tous les usagers, et à fortiori des personnes handicapées. L'aménagement des carrefours et traversées sera conçu pour assurer la continuité des cheminements piétonniers qui seront améliorés ou créés

Pour les besoins du projet 25 ouvrages d'art seront soit modifiés soit créés ou reconstruits ou supprimés. Ce sont :

- le pont du chemin du Rieucoulon
- le pont du ruisseau du Rieucoulon
- l'ouvrage de l'avenue de la Liberté/avenue de Maurin
- le pont de l'avenue Dubout/avenue de Maurin
- Le pont de l'avenue Dubout /SNCF
- L'élargissement du pont de Sète
- La rampe du pont de Sète
- Le pont de Sète
- Le parking des gares
- La rampe du parking des gares
- Le pont de Lattes
- Le mur de soutènement le long des berges du Verdanson
- La passerelle sur le Lez
- Le franchissement du Verdanson entre la rue de la Pépinière et des Pradiers
- La passerelle sur le Verdanson
- Le recalibrage du Verdanson entre l'avenue Mermoz et l'avenue Vallois



- La couverture existante du Verdanson entre la place du 11 novembre et l'avenue du professeur Vallois
- Le viaduc Citadelle
- L'ouvrage d'art de la couverture du Verdanson
- Le franchissement du Verdanson (rue Proudhon)
- Le pont sur le Lez
- La trémie Charles de Gaulle
- Le tunnel des Montels
- La passerelle Sablassou
- La passerelle de la station Voie Domitia
- Le passage inférieur de la RD 65

Ce réseau de tramway sera alimenté en énergie électrique – 750 V en courant continu – à partir du réseau haute tension d'EDF.

La fréquentation prévue, en heure de pointe du soir, pourrait atteindre 5300 voyageurs

Le coût prévisionnel comporte différentes phases et se décompose en :

- Les acquisitions foncières
- Les travaux préparatoires
- La réalisation de la plate-forme
- La construction et l'équipement des quais et des stations
- La construction des ouvrages d'art
- Les travaux sur voies modifiées par le projet
- Le réaménagement du centre de maintenance de la Jeune Parque
- Les études, la fabrication, et la mise en service des véhicules
- Les frais d'étude, de procédures, de surveillance de chantier etc.

Pour financer le montant de l'investissement s'élevant à 424 millions d'euros HT la Communauté d'Agglomération sollicite une subvention auprès de l'Etat et des Collectivités locales Régionales et Départementales. Le solde de 278 sera autofinancé par la Communauté d'Agglomération et par un emprunt dont la charge annuelle sera remboursée :

- par les recettes supplémentaires dégagées par la croissance de la fréquentation du réseau
- par l'augmentation de la productivité.
- par des recettes propres de la Communauté d'Agglomération.

3 - DOSSIER SOUMIS A ENQUETE

Un dossier comportant :

- Une note de présentation
- Un dossier de mise en compatibilité des POS
 - ♦ Commune de Saint Jean de Védas
 - ♦ ville de Montpellier
 - Une note explicative et de synthèse
 - Mise en compatibilité des POS ouest et Est (1994 et 1995)
 - Mise en compatibilité du POS 1998
 - ♦ Commune de Castelnau
 - ♦ Commune de Jacou

4- INCIDENCES de la DUP sur les DOCUMENTS d'URBANISME

- 1 – Modifications dans les emplacements réservés déjà portés au POS
- 2 – Création d'emplacements réservés qui résultent des besoins spécifiques au projet de tramway et de ses opérations d'accompagnement,
- 3 – Modifications incidentes d'Espaces Boisés Classés (EBC), consécutives au projet par lui-même et à ses opérations d'accompagnement,
- 4 - Modification du règlement de certaines zones afin d'ouvrir le droit d'utilisation des sols aux équipements publics d'infrastructures.

Saint Jean de Védas

Surface des emplacements réservés pour le projet, dans le cadre de la mise en compatibilité des POS, par type de zones :

Zones	Superficie totale de la zone (en Ha)	Surface concernée par le projet de tramway deuxième ligne
Zones urbaines (U)	301	0
Zones d'urbanisation future (NA)	377.50	6.5
ZAC de la Condamine	Non renseigné	2.6
Zones agricoles (NC)	187	0
Zones de protection de la nature, de risques et de nuisances (ND)	422.50	1.2
Superficie totale	1288	10.3

Modification des emplacements réservés :

- R10 : réservation pour aménagement d'un équipement public vert paysager : terrain d'aventure et d'équipements sportifs au bénéfice de la commune.
- N4 : élargissement de la RN 112 au bénéfice de l'état
- D3 élargissement de la RN 132 au bénéfice du département
- C29 aménagement d'une voirie structurante pour la zone d'activité au bénéfice de la commune.

Création d'emplacements réservés :

- C31 : Extensions parking d'échange "ST Jean Le Sec"

Modification EBC :

- Néant.

Impact sur les Servitudes d'Utilité Publique (SUP) :

- Néant.

Modification du règlement de certaines zones :

- Néant : Le projet de la ligne 2 du tramway se situe partiellement dans la ZAC "Devès de la Condamine" et en bordure immédiate de la ZAC de Mas de Grille ; Le PAZ de la ZAC "Devès de Condamine" ne nécessite aucune mise en compatibilité.

Montpellier

Surface des emplacements réservés pour le projet dans le cadre de la mise en compatibilité des POS, par type de zones :

Zones	Superficie totale de la zone (en Ha)	Surface concernée par le projet de tramway deuxième ligne
-------	---	--

Zones urbaines (U)	3 057.50	25
Zones d'urbanisation future (NA et NB)	1 231.04	3.75
Zones agricoles (NC)	511.50	6
Zones de protection de la nature, de risques et de nuisances (ND)	886.64	1
Superficie totale	5 688	35.75
Espaces Boisés Classés	435 ha	0.44 ha environ

Modification des emplacements réservés :

- R23 et R102 : Création d'un parc public paysager accueillant équipements de sport, de loisirs et de quartier – chemin de Poutignon au bénéfice de la commune
- N2 : Avenue du Colonel Pavelet du carefour Flandres-Dunkerque jusqu'au rond point Paul Louis Bret au bénéfice de l'Etat,
- R33 : création de la maison pour tous "Antigone Strasbourg", d'un square public, de parking et de voirie d'accès,
- C17 : aménagement de l'Avenue d'Angoulême et Avenue de Maurin au bénéfice de la commune,
- C21 : aménagement de la Rue Montasinos / Pioch de Boutonnet au bénéfice de la commune,
- C32 : aménagement de l'Avenue Albert Dubout de l'échangeur du Boulevard de la Perruque jusqu'à l'Avenue du Professeur Etienne Antonelli au bénéfice de la commune,
- C36 : aménagement de la voie nouvelle de liaison entre l'Avenue Mermoz et le carrefour de l'aéroport international au bénéfice de la commune,
- C45 : Aménagement de la rue Michel Vernière au bénéfice de la commune,
- R76 : création d'équipement scolaire d'accueil de la petite enfance – Avenue de la Justice de Castelnau au bénéfice de la commune.

Création d'emplacement réservé :

- C105 : opération tramway 2^{ème} ligne (parking d'échanges + voies)

Modifications EBC :

- EBC1 : Mas de Bagnères. Surface impactée : 173 m2
- EBC2 : angle avenue Villeneuve d'Angoulême et de la rue Henri Roseau, où l'emprise est réduite de quelques mètres carrés le long de la propriété riveraine. Surface impactée : 177 m2
- EBC3 : parc Tastavin avec une réduction d'emprise de 421 m2 environ (entrée du parc recomposée),
- EBC4 : réduction d'emprise de l'ordre de 40 m2 (bande étroite en façade), au droit de l'avenue de Maurin (entre Bd Bertelot et rue des Payroliers)
- EBC5 : espace boisé de la rue du Pont de Lattes. Surface impactée : environ 400 m2
- EBC6 : boulevard des Consuls de Mer sur une surface totale de 500m2 environ (alignement de platanes),
- EBC7 : rue d'Epidaure. Surface 40 m2
- EBC8 : autour du stade du Père Prévost pour la reconstruction du stade. Surface impactée : 781 m2
- EBC9 : Avenue de la Justice de Castelnau (au droit du Jardin des Pivoines). Surface impactée : 1850 m2

Modification de la zone Bu liée au Verdanson :

- Le recalibrage du Verdanson entraînera de fait la suppression de la zone inondable.

Modification de prescription de recul :

- Suppression de la prescription de recul sur toute la longueur du terrain du dépôt de la Jeune Parque au droit de l'avenue du Colonel Pavelet.

Impact sur les Servitudes d'Utilité Publique (SUP)

- Servitudes relatives à la conservation du patrimoine :
 - o La 2^{ème} ligne borde le secteur sauvegardé à la gare

- La 2^{ème} ligne est amenée à traverser des périmètres de 500m (issus des servitudes AC1 liées aux monuments classés et inscrits à l'inventaire des monuments historiques) sans covisibilité.
 - La 2^{ème} ligne longe, à une certaine distance, le site inscrit du Mas Nouguier, en limite de St Jean de Védas et passe, de façon éloignée, en contre-bas du site classé du domaine de Méric, en limite de Castelnau le Lez.
- (Consultation avec avis favorable :
- du Service Départemental de l'Architecture et de Patrimoine,
 - de la Direction Régionale de l'Environnement.)
- Servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et équipements :
- Consultation de différents intervenants :
- Avenue Villeneuve d'Angoulême : Réseaux Transport Electricité (RTE) pour déplacement de canalisations électriques ;
 - Avenue de la Justice : coordination technique pour un réseau de communication téléphonique et télégraphique (servitude pt3).
 - Au droit des voies SNCF (servitude t1)
- Servitudes relatives à la salubrité et à la sécurité publique :
- Servitudes de voisinage (Int1) : cimetière protestant (au droit du Boulevard de Strasbourg), cimetière Saint Lazare (au droit de l'Avenue de la Justice de Castelnau)

Modification du règlement de certaines zones :

- Les PAZ des ZAC concernées (Garosud, Port Marianne / Consuls de Mer, Antogone, Jardin aux Pivoines) ne nécessitent aucune modification de règlement.
- Le PAZ de ZAC Garosud nécessite :
 - La suppression de l'emplacement réservé N2,
 - Une modification partielle de la prescription de recul, au droit de l'Avenue du Colonel Pavelet sur la longueur du terrain de dépôt de la Jeune Parque.
- Les PAZ des ZAC "Port Marianne / Consuls de Mer" et "Jardin aux Pivoines " nécessitent une adaptation de l'emprise d'Espaces Boisés Classés : EBC6 et EBC9.

CASTELNAU LE LEZ

Surface des emplacements réservés pour le projet dans le cadre de la mise en compatibilité des POS , par type de zones :

Zones	Superficie totale de la zone (en Ha)	Surface concernée par le projet de tramway deuxième ligne
Zones urbaines (U)	381,8	10
Zones d'urbanisation future (NA et NB)	338,2	2
Zones agricoles (NC)	280,0	1,25
Zones de protection de la nature, de risques et de nuisances (ND)	118,0	4,50
Superficie totale	1118,0	17,75

Modification des emplacements réservés :

- D2b correspond à l'aménagement de la RD21 : section comprise entre le carrefour avec la RN113 et la voie ferrée au bénéfice du Département.
- C8 correspond au réaménagement du carrefour, et à l'ouverture de la rue de Provence.
- C11 correspond à l'aménagement de la rue des Perrières, calibrage à 10 m d'emprise au bénéfice de la Commune.
- C20 correspond à un aménagement de l'ouvrage SNCF, au bénéfice de la SNCF.

- C22 correspond à l'élargissement à 10 m de la rue Puech Saint Pierre, au bénéfice de l'Etat.
- N1 correspond à l'aménagement d'une contre allée à la RN 113, au bénéfice de l'Etat.
L'emplacement réservé ER N1 est ponctuellement réduit en son extrémité dans le carrefour RN 113 / rue Adénauer.
- D3 correspond à l'aménagement de la RD65E - Voie de contournement Est à 2x2 voies entre la RD65 et la RN113, au bénéfice du Département.
- D1 à titre d'information, demandé par le Département : élargissement de la RD65, (passage à 2x2 voies) au bénéfice du Département.

Création d'emplacement réservé :

- C23 correspond à l'emplacement réservé pour l'opération 2^{ème} ligne de tramway (construction de la plate-forme 2 voies du tramway) au bénéfice de l'Agglomération, à l'intérieur de D3 modifié.
- C24 correspond à l'emplacement réservé pour la réalisation des extensions des parkings d'échanges de l'opération 2^{ème} ligne de tramway, au bénéfice de l'Agglomération.

Modifications EBC :

Le projet 2^{ème} ligne de tramway, concerne ponctuellement (surface impactée environ 100 mètres) une pinède en Espace Boisé Classé, en limite de commune de Jacou.

Impact sur les Servitudes d'Utilité Publique (SUP)

- Servitudes relatives à la conservation du patrimoine :

Le projet de la ligne 2 longe le périmètre de 500 mètres (issu de la servitude AC1) de l'église classée Saint Jean.

Par ailleurs, la ligne 2 traverse sur le site de la "Garrigue basse", le périmètre de 500m (issu de la servitude AC1) des vestiges de la Via Domitia inscrits à l'inventaire des monuments historiques.

- Servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et équipements :

Au droit de la RN113 (de l'embranchement de l'avenue des centurions jusqu'à l'avenue Adénauer) coordination technique pour un réseau de communication téléphonique et télégraphique (servitude pt3).

Le long de la limite communale entre Castelnau-le-Lez et le Crès, convention passée avec BRL (Bas Rhône Languedoc) pour la déviation de la canalisation souterraine d'eau brute (servitude A2).

Le périmètre de Protection Eloignée (PPE) du forage 1, 2, 3 Jeu du Mail (La Crouzette) sur tout le tracé.

Le périmètre de Protection Rapprochée (PPR issus de la servitude AS1) et PPE des Forges du Crès, depuis le clos des Aubes Rouges jusqu'au parking Pompidou.

- Servitudes relatives à la salubrité et à la sécurité publique :

Néant

Modification du règlement de certaines zones :

Néant

JACOU

Modification des emplacements réservés :

NÉANT

Création d'emplacement réservé :

NEANT

Modifications EBC :

Le projet 2^{ème} ligne de tramway concerne une pinède en espace boisé classé en limite de commune avec Castelnau-le-Lez dont le périmètre est modifié en conséquence (réduction d'environ 400 m2).

Modification de prescription de recul :

NEANT

Impact sur les Servitudes d'Utilité Publique (SUP)

NEANT

Modification du règlement de certaines zones :

NEANT



DEPARTEMENT DE L'HERAULT

ENQUETE PUBLIQUE

REALISATION DE LA DEUXIEME

LIGNE DE TRAMWAY

DE

MONTPELLIER

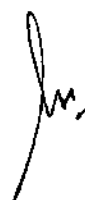
TITRE V

CONCLUSIONS ET AVIS

DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

SUR LA

MISE EN COMPATIBILITE DES POS



AVIS
de la
COMMISSION d'ENQUETE

Monsieur le Préfet de l'Hérault a décidé de soumettre à enquêtes publiques conjointes une demande déposée par la Communauté d'Agglomération de Montpellier en vue de la réalisation de la ligne 2 du tramway sur les communes de Castelnau Le Lez, Jacou, Montpellier et Saint Jean de Védas.

Pour conduire ces enquêtes Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montpellier a désigné par décision n° 2003-211 du 3 juillet 2003 une commission d'enquête de cinq membres.

L'enquête publique organisée entre le 15 septembre et le 31 octobre 2003 pour la mise en compatibilité des POS des communes de Castelnau Le Lez, Jacou, Montpellier et Saint Jean de Védas, préalablement à la réalisation de la ligne 2 du tramway, s'est déroulée dans des conditions relativement satisfaisantes.

Le dossier présenté était complet, conforme à la réglementation et au projet de voirie présenté.

Aucune observation n'a été formulée par le public ni sur la forme ni sur le fond du dossier.

Considérant que les demandes de mise en compatibilité des POS des Communes concernées :
Saint Jean de Védas, Montpellier, Castelnau-le-Lez et Jacou :

- sont nécessaires pour la réalisation de la ligne 2 du tramway, telle qu'elle est présentée dans le dossier de DUP mis à l'enquête.
- N'ont pas amené au cours de l'enquête d'observations de la part du public
- La diminution de l'espace boisé classé de la Résidence "Les Pivoines" EBC9, n'est plus concerné par l'opération, compte tenu de la modification demandée et acceptée par le Maître d'Ouvrage

La Commission d'enquête émet un

AVIS FAVORABLE

à la mise en compatibilité des POS des Communes de Saint Jean de Védas, Montpellier, Castelnau-le-Lez et Jacou ;

Sous réserve que celles-ci soient nécessaires à la réalisation du tracé de la 2^{ème} ligne de tramway, tel qu'il résultera de la Déclaration d'Utilité Publique.

Fait le 22 janvier 2004

Le Président

M. Paressant

Assesseurs

J. Lanquetin

B. de La Rue du Can

C. Fayt

M. Lafay

