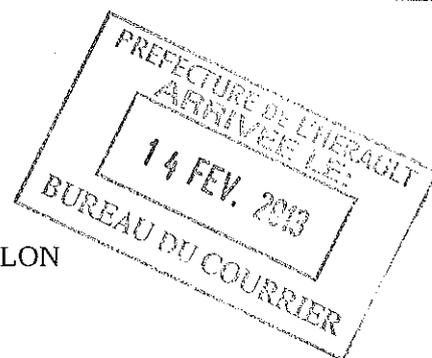




Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
Languedoc-Roussillon

Montpellier, le 13 FEV. 2013

Service Aménagement  
Division Évaluation Environnementale

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon

à

Nos réf. : 60-2013  
Vos réf. :  
Affaire suivie par : Pierre DROSS  
Pierre.dross@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 04.34.46.66.86 – Fax : 04.67.15.68.00  
Courriel : ee.sa.dreal-langrou@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur le Préfet de l'Hérault  
DRCL/Bureau de l'Environnement  
34, Place des martyrs de la résistance  
34062 MONTPELLIER CEDEX 2

**Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet de création de la ligne 5 du tramway de l'Agglomération de Montpellier**

Par courrier du 7 janvier 2013, la DREAL a été saisie, pour avis de l'autorité compétente en matière d'environnement prévu par l'article L.122-1 du code de l'environnement, sur le dossier de demande de déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne 5 du tramway de l'Agglomération de Montpellier. Cette demande a été déposée par la Communauté d'Agglomération de Montpellier, maître d'ouvrage de l'opération.

**Présentation du projet :**

L'agglomération de Montpellier a lancé, depuis une quinzaine d'années, la réalisation d'un réseau de tramway desservant une grande partie de son territoire. Après la mise en service des lignes 3 et 4 en avril 2012, il est prévu de réaliser une ligne 5 en complétant l'anneau autour du cœur de ville que constitue la ligne 4 et en desservant :

- vers le nord, les quartiers de Montpellier dans le secteur d'Agropolis, en accompagnement du développement du pôle d'excellence universitaire du campus, et les communes de Montferrier-sur-Lez, Clapier et, ultérieurement dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique séparée, Prades-le-Lez ;
- vers le sud-ouest, des quartiers en voie de densification et de requalification, comme l'Ovalie et le site de l'École d'Application de l'Infanterie, et la commune de Lavérune.

**Cadre juridique :**

En application de l'article R.122-13 du code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement donne son avis sur le dossier comprenant l'étude d'impact dans les deux mois suivant sa réception, soit au plus tard le 18 mars 2013.

Horaires d'ouverture : 8h30-12h30 / 13h30-17h30  
Tél. : 33 (0) 4 34 46 64 00 – fax : 33 (0) 4 67 15 68 00  
520 allées Henri II de Montmorency  
34064 Montpellier cedex 02

Il s'agit d'un avis simple qui porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il vise en particulier à éclairer le public et doit être transmis au pétitionnaire et joint au dossier d'enquête publique.

#### **Principaux enjeux du territoire identifiés par l'autorité environnementale :**

Le projet étant situé principalement en zone urbaine, il est susceptible d'avoir des effets sur les commodités de voisinage (bruits, vibrations, odeurs) ainsi que l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique. La phase travaux causera inévitablement, comme cela a été constaté lors de la réalisation des lignes précédentes, des perturbations de la circulation, de la vie des riverains et du fonctionnement des activités.

Il aura aussi un effet notable sur le paysage urbain traversé, en général, qui mérite une attention plus particulière sur certains secteurs emblématiques comme :

- les sites classés : le bois de Montmaur, traversé, et le Jardin des Plantes, longé par le projet ;
- le secteur sauvegardé comprenant l'Ecusson et ses abords ainsi que les Zones de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager, notamment celle du quartier Gambetta-Figuerolles-Clémenceau.

Il est aussi susceptible d'avoir des effets sur le risque d'inondation, car il traverse des secteurs déjà soumis à ce risque du fait du ruissellement pluvial, qui pourrait être aggravé, et des cours d'eau.

Dans quelques secteurs plus naturels liés aux cours d'eau et à leur zone inondable, le projet est susceptible d'avoir des effets sur la faune, la flore et les habitats naturels ; il s'agit principalement :

- de la Mosson, traversée en limite de la commune de Lavérune, où elle fait l'objet d'un classement en Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 1 (Vallée de la Mosson de Grabels à Saint-Jean-de-Védas) ;
- et du Lez, traversé entre Montferrier-sur-lez et Clapier et, ultérieurement, longé lors du prolongement vers Prades-le-Lez, qui est, lui aussi, classé en ZNIEFF de type 1 (Rivières du Lirou et du Lez) mais aussi intégré au réseau « Natura 2000 » (Site d'Intérêt Communautaire « Le Lez »).

#### **Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement dans le projet :**

L'étude d'impact comporte bien l'ensemble des éléments prévus à l'article R.122-5 du code de l'environnement et ces éléments sont proportionnés aux enjeux du projet, avec quelques réserves mineures.

En ce qui concerne l'état initial, les effets du projet et les mesures prévues, et pour les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale, l'étude :

- analyse les effets du projet sur les commodités de voisinage et la santé et montre qu'en exploitation, il aura un effet positif en matière de nuisances sonores, de qualité de l'air et plus généralement, pour tout ce qui concerne les commodités de voisinage et la santé à l'exception du secteur du giratoire de Geneveaux, sur la route de Lavérune, qui sera transformé en carrefour dénivelé par la création d'un viaduc susceptible d'aggraver les nuisances sonores subies par les riverains. Ce point particulier sera traité par la mise en place de murs antibruit ;
- décrit les effets du chantier, bien connus de tous ceux qui ont subis les chantiers des lignes précédentes, et propose des mesures adaptées pour les réduire. La description de ces mesures reste assez générique, mais cela paraît inévitable pour un chantier de cette importance, pour lequel les modalités d'exécution des travaux ne seront définies que lors des études de réalisation et précisées dans le cadre de l'organisation de chantier. Les mesures prévues concernent principalement la limitation des nuisances sonores et des poussières et la gestion de la circulation ; il est prévu que ces mesures soient inscrites dans les marchés de

travaux et qu'un suivi soit organisé lors du chantier. Ces principes sont bien adaptés pour ramener à un niveau minimal les nuisances, mais il n'est pas envisageable de les supprimer. Il est aussi prévu des indemnisations pour les pertes d'exploitation qui en découleront pour les commerçants ;

– montre qu'en dehors de la phase chantier, l'effet du projet sur le paysage urbain est largement positif puisqu'il s'intègre dans une requalification des espaces urbains. L'étude d'impact présente plusieurs coupes-type illustrant l'intégration de la voie de tram dans les voiries et précise l'intégration dans les secteurs les plus emblématiques. On doit cependant relever que, même si des efforts sont réalisés pour intégrer la ligne aérienne de contact, assurant l'alimentation électrique des véhicules, le choix de ce mode d'alimentation complique l'intégration paysagère de la ligne, en particulier dans les secteurs les plus emblématiques. Le dossier justifie ce choix par la nécessité d'interopérabilité des rames entre les différentes lignes. L'autorité environnementale admet qu'il serait, en effet, certainement compliqué et plus onéreux d'avoir, sur le même réseau, des rames fonctionnant avec des systèmes d'alimentation différents. Parmi les secteurs les plus emblématiques, on peut relever deux aménagements remarquables : l'insertion sur le boulevard Henri IV, devant le jardin des plantes, permettra de préserver les deux alignements de platanes et prévoit des mesures spécifiques pour ne pas endommager leur système racinaire ; le projet d'aménagement de la station « Peyrou » située en secteur sauvegardé, au pied du Palais de Justice, comporte des ascenseurs intégrés aux murs et des aménagements en verre pour l'abri de la station et la canalisation de l'accès sur la terrasse du Palais de Justice. Pour la traversée du site classé du bois de Montmaur, le long de la rue Arthur Young, le choix d'intégrer la voie de tramway dans l'emprise de la rue existante, entre une voie à sens unique et une voie verte, permet d'éviter toute emprise nouvelle sur le site classé et même le risque d'atteinte à la lisière du bois du fait du tramway ou de son alimentation électrique, au sud de la rue. Cependant, si le dossier mentionne le risque d'incendie et précise qu'une bande de 50 mètres devra être débroussaillée de part et d'autre de la ligne de tramway, il ne précise pas les impacts paysagers de ce débroussaillage sur la lisière du bois de Montmaur ;

– prend en compte l'ensemble des traversées de cours d'eau et montre que le projet n'aggraverait pas les conséquences des crues. Elle prend aussi en compte le ruissellement pluvial grâce à une conception générale destinée à ne pas augmenter les surfaces imperméabilisées et donc le ruissellement et par des études spécifiques sur les secteurs déjà soumis au risque de ruissellement : elle permet de conclure que le projet n'aura pas d'effet sur le ruissellement existant dans le secteur Place Domitienne/Route de Mende ; pour le secteur Rue Lepic / Avenue Clémenceau, elle indique que le projet améliorera la situation en cas de pluie moyenne à forte (durée de retour de 2 ou 10 ans) mais augmentera légèrement le niveau de la ligne d'eau en cas de pluie très forte (durée de retour 100 ans) et prévoit, en mesure compensatoire, la mise en place de batardeaux sur les seuils des immeubles concernés ;

– décrit, sur la base des éléments bibliographiques disponibles et de campagnes d'inventaires naturalistes suffisantes, l'état initial du milieu naturel et montre que si le projet ne présente pas de risque pour la faune et la flore en phase d'exploitation, des précautions sont nécessaires, en phase travaux, pour éviter des incidences significatives sur le Site d'Intérêt Communautaire « Le Lez » et des destructions d'espèces protégées ou de leurs habitats, notamment une libellule protégée, la Cordulie à Corps fin. Les mesures de gestion proposées nécessitent la participation d'un écologue pour le suivi du chantier et le balisage des zones sensibles.

Par ailleurs, le dossier comprend bien :

- une description du projet complète et claire,
- une analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus qui prend bien en compte les projets qui ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique et ceux qui ont fait l'objet d'une étude d'impact et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été rendu public. Ce chapitre répond aux exigences réglementaires en matière de prise en compte des effets cumulés des projets ;

- une esquisse des principales solutions de substitutions et les raisons pour lesquelles le projet a été retenu : ce chapitre présente clairement les choix réalisés, et leurs motivations, en matière de mode de transport et de tracé de la ligne, avec une démarche en deux étapes portant sur le corridor puis le tracé de la ligne par secteur ; il faut tout de même remarquer que si les quatre parcs-relais prévus sont bien décrits dans la présentation du projet et pris en compte pour l'évaluation des effets du projet sur l'environnement, l'étude n'indique pas si d'autres emplacements ont été envisagés pour ces parcs relais et les raisons pour lesquelles ces emplacements ont été retenus ;
- une analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et de son articulation avec les divers plans, schémas et programmes, qui montre la nécessité de mise en compatibilité de plusieurs plans locaux d'urbanisme mais ne soulève pas de problème de fond. En particulier, la réalisation de la ligne 5 s'intègre dans le Plan Local de Déplacement de Montpellier, outil non réglementaire de mise en œuvre du Plan de Déplacement Urbain dans l'objectif de limiter les saturations en centre-ville et de partager l'espace ;
- les présentations des méthodes utilisées pour élaborer l'étude d'impact, des difficultés rencontrées et des auteurs de l'étude qui montrent une démarche pertinente et adaptée aux enjeux du projet ;
- un volet spécifique aux infrastructures de transport qui présente l'intérêt du projet en matière d'amélioration de la desserte, de gain de temps pour les habitants, de consommation énergétique et d'émission de polluants locaux et de gaz à effet de serre ;
- une appréciation de l'impact du programme constitué par l'ensemble de la ligne 5, c'est à dire le projet actuel et son prolongement jusqu'à Prades-le-Lez. Ce prolongement n'a pas été intégré dans la procédure actuelle de déclaration d'utilité publique pour ne pas retarder le lancement de l'opération alors qu'il nécessite encore une phase de concertation et d'étude. Ce découpage est bien compatible avec les exigences du code de l'environnement en matière d'appréciation des impacts des programmes de travaux. Cependant le dossier indique que la réalisation de la ligne 5 nécessitera l'extension des deux centres de remisages des rames (le dépôt des Hirondelles et le dépôt de la Jeune Parque) et que l'extension du centre de la Jeune Parque fera l'objet d'une procédure séparée au titre de la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement ; la soumission à une telle procédure laisse présager, a priori, un risque d'effets négatifs sur l'environnement. En conséquence, l'extension de ces centres devrait être mentionnée dans l'appréciation des impacts du programme ;
- un résumé non technique clair et bien adapté aux enjeux du projet et à l'information du public.

### **Conclusion :**

Le dossier de demande de déclaration d'utilité publique de la ligne 5 du tramway de Montpellier comporte bien l'ensemble des éléments prévus par la réglementation des études d'impact et ces éléments sont, globalement, bien proportionnés aux enjeux du projet.

Ce dossier montre une très bonne prise en compte de l'environnement dans la conception du projet mais aussi la nécessité d'une organisation rigoureuse du chantier pour éviter ou limiter au niveau minimum certains effets néfastes sur l'environnement, notamment en ce qui concerne les nuisances du chantier pour la population et les risques d'atteinte au paysage et au milieu naturel.

L'autorité environnementale recommande :

- de compléter l'appréciation des impacts du programme en prenant en compte l'extension des deux centres de remisage des rames ;
- de présenter les solutions envisagées pour l'implantation des parcs relais et les raisons des choix présentés ;

- de préciser les impacts paysagers sur la lisière du bois de Montmaur des débroussailllements nécessaires, le long de la rue Arthur Young, pour la protection contre le risque d'incendie ;
- qu'en application de l'article R.122-14 du code de l'environnement, la décision de déclaration d'utilité publique mentionne les mesures nécessaires pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement notamment dans les domaines suivants : protections antibruit, effets sur la faune et la flore, aménagements paysagers dans les sites les plus emblématiques.

Pour le Préfet et par délégation

  
Le Directeur Régional Adjoint  
de l'Environnement, de l'Aménagement  
et du Logement Languedoc-Roussillon

**Francis CHARPENTIER**