DEPARTEMENT DE L'HERAULT

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

OPERATION DE LA LIGNE 5

DU TRAMWAY DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

ENQUÊTE PUBLIQUE, PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DES TRAVAUX ET DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES DE LAVERUNE SAINT JEAN DE VEDAS, MONTPELLIER, MONTFERRIER SUR LEZ ET CLAPIERS

(Enquête publique du10 avril 2013 au 13 mai 2013)

RAPPORT, CONCLUSIONS, ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Commission d'enquête

Jean-François Démoulin Bernard Boullet Claude Rouviére

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

OPERATION DE LA LIGNE 5

DU TRAMWAY DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

ENQUÊTE PUBLIQUE, PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DES TRAVAUX ET DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES DE LAVERUNE SAINT JEAN DE VEDAS, MONTPELLIER, MONTFERRIER SUR LEZ ET CLAPIERS

(Enquête publique du10 avril 2013 au 13 mai 2013)

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Commission d'enquête

Jean-François Démoulin Bernard Boullet Claude Rouviére

1 PARTIE 1 : RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE 7

1.1 GENERALITES 7
1.1.1 PREAMBULE 7
1.1.2 OBJET DE L'ENQUÊTE 7
1.1.3 CADRE REGLEMENTAIRE 8
1.1.4 LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER (CAM) 8
1.1.5 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET 9
1.1.6 HISTORIQUE ET CONTEXTE DU DOSSIER 12

1.2 ELABORATION DU PROJET ET BILAN DE LA CONCERTATION 13
1.2.1 BILAN DE LA CONCERTATION 13
1.2.2 CHOIX DU TRACE RETENU 14
1.2.3 LES OBJECTIFS ET LES ENJEUX 16
1.2.4 COÛT DE L'OPERATION 17

1.3 PROCEDURE ADMINISTRATIVE 18
1.3.1 DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE 18
1.3.2 ARRÊTE D'OUVERTURE 19
1.3.3 DOCUMENTS SOUMIS A L'ENQUÊTE 19
1.3.4 AVIS FORMULES PAR LES AUTORITES ADMINISTRATIVES 22
1.3.5 CONFORMITE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION DU TERRITOIRE 23

1.4 ORGANISATION PREPARATION ET EXECUTION DE L'ENQUÊTE 23
1.4.1 PREPARATION DE L'ENQUÊTE 23
1.4.1.1 VISITE DES LIEUX 23
1.4.1.2 ORGANISATION DES PERMANENCES 24
1.4.1.3 REUNION AVEC LA CAM 26
1.4.1.4 CONTRÔLE ET VISA DU DOSSIER 26
1.4.1.5 LA PUBLICITE LEGALE 27
1.4.1.6 LA PUBLICITE COMPLEMENTAIRE 27
1.4.2 EXECUTION DE L'ENQUÊTE 28
1.4.2.1 MOYENS MIS A LA DISPOSTION DE LA COMMISSION 28
1.4.2.2 ORGANISATION D'UNE REUNION PUBLIQUE 28
1.4.2.3 DECISION DE PROLONGER L'ENQUÊTE 28
1.4.2.4 REPORT DU DELAI POUR LA REMISE DU RAPPORT 29
1.4.2.5 INCIDENTS RENCONTRES 29
1.4.2.6 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE 29

1.5 OBSERVATIONS RECUEILLIES EN COURS D'ENQUÊTE 29
1.5.1 METHODOLOGIE APPLIQUEE 29
1.5.2 LES PRINCIPAUX THEMES 31
1.5.3 CLASSEMENT COMPTABLE DES OBSERVATIONS ET PETITIONS 32
1.5.4 REPERCUSSION DES QUESTIONS ET OBSERVATIONS A LA CAM ET ME MOIRE EN REPONSE REPERCUTION 32
1.5.5 OBSERVATIONS DU PUBLIC, QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM ET COMMENTAIRE DE LA COMMISSION 34
1.5.5.1 PREAMBULE DE SYNTHESE 34
1.5.5.2 INVENTAIRE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC 36
1.5.5.3 LISTE DES LETTRES DEPOSEES AU SIEGE DE L'ENQUÊTE ET DANS LES COMMUNES 45
1.5.5.4 Theme T1 - Le dossier 48
1.5.5.5 Theme T2 - L'infrastructure 56
1.5.5.6 Theme T3 - Les travaux 123
1.5.5.7 Theme T4 - Le stationnement 130
1.5.5.8 Theme T5 - L'environnement 139

1.5.5.9 Theme T6 - L'intermodalité 153
1.5.5.10 Theme T7 - l'aspect socio-economique 162
1.5.5.11 Theme T8 - Les riverains directement impactés 176
1.5.5.12 Theme T9 - les questions spécifiques 186
1.5.5.13 Theme T10 - divers 200
1.5.5.14 Theme T11 - hors sujet 203
1.5.5.15 Theme T12 - contre le projet 206
1.5.5.16 207
1.5.5.17 Theme T13 - pour le projet 207
1.5.5.18 Theme T14 - demande de mesures compensatoires 213
1.5.6 CONSTAT ET SYNTHESE 219

1 PARTIE 1 : RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1.1 GENERALITES

1.1.1 PREAMBULE

Créer un réseau de tramways et plus particulièrement une ligne supplémentaire dans une grande ville est une entreprise complexe. Les objectifs paraissent clairs et répondent bien à des attentes en matière de transport public. C'est notamment une bonne alternative à l'utilisation de la voiture individuelle. Les moyens pour y parvenir sont par contre beaucoup plus difficiles à cerner car il faut mettre en place des actions dans de nombreux domaines avec des aspects multiples.

Le domaine technique qui est en pleine évolution, le domaine humain avec une population de plus en plus exigeante, le domaine de l'environnement, le domaine de l'urbanisme et le domaine réglementaire. De plus il ne faut pas oublier les aspects politiques et financiers qui sont les moteurs d'une telle entreprise.

Les premières difficultés apparaissent lorsqu'il faut choisir un tracé le plus pertinent possible dans une ville ou dans des quartiers où le tramway n'était pas prévu. Où faut-il implanter les voies et les stations sans faire trop de dégâts en conciliant l'intérêt public avec l'intérêt privé ?

C'est pour répondre à cette question essentielle, que la CAM a lancé dés 2011, des concertations avec des débats auprès du public. Le projet de la ligne 5 du tram de la Communauté de l'agglomération de Montpellier vient compléter le réseau des 4 lignes réalisées depuis 2000. Le dossier, qui a demandé 2 ans d'études et 3 concertations auprès du public, a fait l'objet d'une enquête publique, le rapport, l'avis et les conclusions de la Commission d'enquête sont consignés dans le présent rapport.

1.1.2 OBJET DE L'ENQUÊTE

Le présent dossier a pour objet de présenter **le rapport de la commission d'enquête, suivi de ses avis et de ses conclusions motivées,** relatif à l'enquête préalable à une déclaration d'utilité publique (DUP), au profit de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, du projet de création de la ligne 5 de tramway "tronçon Lavérune – Clapiers", emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

L'objet de cette enquête publique est d'analyser tous les éléments permettant de dire si le projet peut être déclaré d'utilité publique, de recueillir toutes les observations du public sur ce sujet et de faire en sorte que toutes les procédures permettant au public d'être informé soient mises en œuvre.

La Communauté d'Agglomération de Montpellier qui regroupe 31 communes a la compétence pour l'organisation et la maîtrise des transports publics dans l'espace de son territoire. Dans le cadre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) approuvé le 17 février 2006 et du Plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé le 26 juillet 2012, elle a mis en œuvre quatre lignes de tramways dont les objectifs ont été rapidement atteints et même dépassés pour certaines. La ligne 5 vient compléter ce dispositif en irriguant les secteurs « plaines ouest » pour les communes de St Jean-de-Vedas et

Lavérune, le secteur « Cœur d'agglomération » pour la commune de Montpellier et les secteurs « vallée du Lez » au nord – est pour les communes de Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

1.1.3 CADRE REGLEMENTAIRE

Le présent dossier d'enquête publique porte sur la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne de tramway n° 5 de l'Agglomération de Montpellier, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

Les principaux textes qui s'appliquent à cette enquête publique sont les suivants :

- ✓ Code de l'expropriation : articles L11-1 à L11-7 et R11-1 à R11-3

L'article L11-1-II précise que « *l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de travaux, d'aménagements, de constructions ou d'ouvrages constituant une opération mentionnée à l'article L123-2 du code de l'environnement est régie par le chapitre III du titre II du livre I du même code* ». Dans le cas de cette enquête, c'est donc le code de l'environnement qui va s'appliquer.

- ✓ Code de l'environnement : articles L123-1 à L123-19 et R123-1 à R123-27

En application des articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement et de son annexe, les projets de transports guidés, dont font partie les tramways, sont soumis à étude d'impact. De ce fait ils sont soumis à enquête publique d'après l'article L123-2 du code de l'environnement et l'enquête publique se déroule selon les modalités des articles L123-1 à L123-19 et R123-1 à R123-27 de ce même code.

- ✓ Code de l'urbanisme : articles L123-14 et L123-14-2 en vigueur depuis le 1er janvier 2013 (ordonnance n°2012-11 du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme).

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence.

1.1.4 LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER (CAM)

Note de la Commission : Dans le corps du rapport, la Communauté d'Agglomération de Montpellier sera désignée par le sigle CAM.

Depuis le 1er août 2001, la CAM a pris la suite du District de Montpellier créé en janvier 1965. Elargie à 38 communes, la Communauté d'Agglomération est dans sa configuration actuelle depuis le 1 er janvier 2005, après le retrait de 7 communes. Elle regroupe donc aujourd'hui 31 communes.

Au recensement de 2008, le territoire regroupant ces 31 communes accueillait une population de 409 113 habitants sur une superficie de 435 km2.

La population poursuit sa croissance à un rythme de 5 600 habitants supplémentaires par an. Le rythme de croissance de la CAM est plus rapide que celui enregistré dans des agglomérations comparables par leur taille et leurs caractéristiques socio-économiques. L'attractivité de la ville Montpellier s'étend largement au-delà des limites de l'agglomération, et même de celle l'aire urbaine qui comptabilisait 75 communes en 1999, lesquelles progressent au même rythme que celui de l'agglomération.

Les caractéristiques socio-économiques de la CAM sont celles d'un territoire attractif qui se développe. Les emplois sont fortement concentrés dans Montpellier et dans quelques unes de ses communes limitrophes, notamment Lattes, Saint- Jean-de-Védas, Castelnau le Lez et Pérols.

De ce fait cette concentration entraine des flux importants de déplacements domicile-travail pour les actifs dont le lieu de travail ne se situe pas dans la commune où ils résident. Les déplacements sont plus nombreux, et les distances parcourues s'allongent, car l'attractivité de Montpellier s'étend, comme nous l'avons vu, au-delà des frontières de l'agglomération et même au-delà des limites de l'aire urbaine. L'accès à la ville-centre, malgré le développement des infrastructures de transports et de l'offre en transports collectifs, demeure difficile et les embouteillages sont fréquents.

Parallèlement au fort développement démographique et économique de la ville-centre et de l'agglomération, pour faire face aux besoins de toujours plus d'habitants, de nombreux équipements publics et de multiples infrastructures ont été réalisés et mis en service.

La Communauté d'Agglomération exerce les compétences obligatoires fixées par la loi au nombre de quatre, parmi lesquelles il faut distinguer l'organisation des transports urbains qui intéresse particulièrement cette enquête publique. Elle exerce également ses compétences dans d'autres domaines, dits optionnels et des compétences facultatives, que nous ne détaillerons pas dans cette rubrique.

La forte croissance démographique et économique que connaît la Communauté d'Agglomération de Montpellier depuis deux décennies devrait se poursuivre encore sur les 30 prochaines années selon l'INSEE. L'implantation des parcs d'activités proches des lieux d'habitations entraîne une concentration des nouveaux emplois qui sont plus faciles à desservir avec les transports collectifs.

C'est dans ce cadre que les quatre premières lignes de tramway remplissent pleinement leurs objectifs et que la Communauté d'Agglomération de Montpellier a décidé le lancement de la ligne n°5 pour compléter le dispositif de desserte de la population.

En tant que maître d'ouvrage de l'opération, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a défini le programme au travers de toutes ses instances décisionnelles. Elle doit en assurer le financement et mobiliser tous les acteurs intervenant dans sa réalisation. Pour mener à bien cette mission, elle s'est adjoint un mandataire, la société des Transports de l'Agglomération de Montpellier (TaM) au terme d'une convention passée en application de la loi MOP, qui doit assurer les études et la réalisation du projet pour son compte.

1.1.5 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

NATURE DU PROJET

Le Projet s'inscrit dans la politique de développement des réseaux de transport de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Son territoire s'étend sur 435 km^2, il constitue le périmètre des transports urbains.

Avec ses 31 communes la CAM compte plus de 410 000 habitants en forte croissance démographique, de nombreux établissements de santé, des pôles universitaires de très grandes capacités, de nombreux équipements culturels et sportifs. De plus elle poursuit sa politique de création de parcs d'activités pour rapprocher les emplois des habitats.

Comme il a été indiqué dans le paragraphe précédent, la CAM exerce de plein droit un certain nombre de compétences en lieu et place des communes qui la composent. En matière d'aménagement urbain et de transport, elle intervient au titre de ses compétences obligatoires (loi Chevènement du 12 juillet 1999).

Le paragraphe 1.1.4 développe les aspects socio-économiques majeurs qui ont conduit à la décision de créer une cinquième ligne de tramway en complément des quatre existantes. Elle vient renforcer l'armature déjà en place sur un axe sud-ouest /nord et permet également le bouclage de la ligne 4..

Le Projet, s'inscrit dans la continuité des grandes orientations fixées pour le réseau de transport public :
Couverture spatiale et desserte du centre de l'Agglomération, au profit du plus grand nombre.
Développement du lien social en reliant les territoires en difficulté.
Organisation, multiplication et facilitation des échanges par le maillage du réseau.
Evolution des services en combinant les itinéraires des lignes.
Renforcement de l'interconnexion avec les réseaux régionaux et départementaux.
Optimisation de l'exploitation du réseau.
La ligne 5 prend également en compte les objectifs spécifiques qui lui ont été attribués par délibération du Conseil communautaire du 21 avril 2011, notamment celui de **poursuivre la construction d'un réseau maillé performant de transports publics, pour diminuer la dépendance automobile.**

Il est à noter que, une fois réalisé le bouclage de la ligne 4, celle-ci fonctionnera comme une ligne circulaire qui renforcera le maillage des territoires et les liens intercommunaux en desservant plusieurs pôles de développement urbains en projet ou en cours de réalisation.

CARACTERISTIQUES DU PROJET

Communes impactées et desservies (RNT 11)	**5 communes sont impactées par l'implantation du projet** : Lavérune, St Jean de Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers. **4 communes sont desservies** Lavérune, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers. Saint Jean de Védas est déjà desservie par la ligne 2.
Longueur de la ligne(RNT 11)	**15,7 km**
Nombre de stations (RNT 11)	**25 stations** dont : **4 communes avec la ligne 1** : Albert 1er – Stade Philippidès – Boutonnet – Saint Eloi **3 communes avec la ligne 4** : Saint-Denis – Saint Guilhem – Peyrou.
Nombre de voies **(RNT 10 / Vol B p124)**	**D'une façon générale le tracé de la ligne 5 est à 2 voies**. **Les secteurs à 1 voie** sont situés au niveau de ses extrémités ouest et nord, ainsi le tracé comporte 3 sections en voie unique sur un linéaire total de 2,5 km environ : Secteur 1 : Lavérune - Gennevaux Secteur 2 : Paul Fajon – Les Bouisses Secteur 3 : Après Girac jusqu'à Clapiers
Longueur moyenne d'inter-station (RNT 11)	Périphérie : 1057 m Faubourgs : 550 m Centre ville : 492 m
Pôles d'échange ligne de tramway	Saint-Denis ➔L3 Saint Guilhem ➔ L4 Peyrou ➔L4 Place Albert 1er ➔ L1, L4 Stade Philipides ➔ L1 Boutonnet ➔ L1 Saint Eloi ➔ L1

Fréquence	**Tronçon central**: toutes les 6 minutes en heure de pointe. **Branches** : toutes les 12 minutes en heure de pointe.
Ouvrages d'art et cours d'eau proches de la ligne (RNT 14/Vol B p123)	Ouvrage de franchissement de la Mosson (nouveau) Viaduc du carrefour Gennevaux (nouveau) Franchissement du Lantissargues dans le parc Montcalm (ouvrage de remplacement) Ouvrage de franchissement du Verdanson (existant) Traversée du ruisseau de la Valette avenue d'Agropolis (ouvrage de remplacement) Ouvrage de franchissement de la Lironde avenue d'Agropolis (nouveau) Ouvrage de franchissement du Lez (nouveau) Traversée du ruisseau Loriol (ouvrage de remplacement)
Nombre de rames (**RNT 11)**	**18 rames en ligne aux heures de pointe** 2 rames en réserve
Conditions d'exploitation **(NE98)**	**Le tramway circule sur la voirie**, dans un site propre qui lui est réservé. Les rails encastrés au sol permettent l'utilisation de la plate-forme par les piétons, les véhicules de secours et de sécurité et son franchissement par les véhicules routiers et les cyclistes. **Les rames circulent en général à une vitesse maximale de 50 km/heure et sont <u>pilotées à vue</u> par un conducteur**. Certaines sections pourront être parcourues à **des vitesses atteignant 70 km/h** dans les zones moins denses où le tramway se situe à l'écart des autres circulations.
Le Système d'Aide à l'Exploitation (SAE)	**Le SAE contribue à la gestion centralisée de chacune des lignes**, il permet en particulier de : suivre la marche des rames réguler par des départs sur ordre recueillir et traiter des données de trafic et d'exploitation informer les usagers sur les perturbations du réseau
Le Poste de Commandes Centralisées (PCC)	**Le PCC regroupera** : le SAE le système de gestion de configuration des équipements le système d'aide à l'information des voyageurs l'interphonie d'alarme et la surveillance video des stations
Autres systèmes	D'autres systèmes de commande assurent la coordination avec l'ensemble des lignes de bus et la commande des feux aux carrefours.
Voies partagées avec d'autres lignes **(Vol E p21-22)**	Tronçon commun avec la ligne 1 de tramway existante : **de la place Albert 1er à Saint Eloi** Tronçon commun avec les lignes 3 et 4 de tramway existantes : Place Saint-Denis – Cours Gambetta – Rue du Faubourg de la Saunerie – Place Edouard Adam – Rue André Miche
Types de pose de voies (RNT16)	Plusieurs types seront implantés **en fonction du niveau de vibration à obtenir** (en particulier lors de la traversée de secteurs urbains denses, ou de contraintes environnementales) comme par

	exemple le franchissement des ouvrages d'art. La poses de voies sur traverses permet d'envisager toute la gamme de revêtements existants (enrobés, pavés en pierre ou en béton, végétalisé, ballast, stabilisé, dalles…
Implantation de la ligne Aérienne de Contact (LAC) (RNT14**)**	Les LAC acheminent l'énergie électrique de traction produite par les sous-stations jusqu'aux rames de tramway. Elles ont également pour fonction l'échange de puissance entre les rames en phase de freinage électrique et les rames en phase de traction. Cette option a été choisie car une suppression partielle de la ligne aérienne, en lui substituant un système d'alimentation par le sol, , n'aurait pas permis d'assurer l'interopérabilité des rames sur l'ensemble du réseau.
Parcs relais (RNT16)	Pour permettre le rabattement des automobilistes sur la ligne. Parking de proximité à l'entrée de Lavérune : 60 places Parking-tramway au Rond point Gennevaux : 450 places Parking de proximité au Rond point de Montferrier-sur-Lez : 100 places Parking-tramway au Rond point de Girac : 450 places La capacité de ces parkings peut évoluer en fonction des besoins. La capacité totale actuelle de 1060 places est extensible à 1560.
Les Centres de Maintenance et de Remisage (RNT 18)	La ligne 5 nécessitera le remisage et la maintenance de 20 nouvelles rames qui seront réparties entre les 2 centres déjà existants (Hirondelles et Jeune Parque). Ces centres seront adaptés pour recevoir ce matériel supplémentaire.

1.1.6 HISTORIQUE ET CONTEXTE DU DOSSIER

C'est dans les années 1990 que les premières réflexions, sur les différents modes de transport, ont eu lieu au niveau de la CAM. A l'époque les transports s'effectuaient en voiture et en bus.. Cette situation générant de sérieuses difficultés en matière de trafic et de stationnement. C'est en 1998 que la décision a été prise de réaliser la ligne 1 qui constitue un axe majeur de la politique des déplacements de Montpellier Agglomération. Le tram de l'agglomération de Montpellier existe donc depuis juillet 2000 et actuellement 4 lignes sont en service.

la ligne 1 : Mosson - Odysseum. Cette première ligne d'une longueur de 15,2 km constitue un axe majeur qui est orienté nord-ouest / sud-est

la ligne 2 : Saint-Jean-de-Védas - Jacou. Cette ligne d'une longueur de 19,7 km s'oriente sur un axe nord-est / sud-ouest et dessert 4 communes périphériques.

la ligne 3 : Juvignac - Lattes-. Cette ligne d'une longueur de 19,8 km se situe sur l'axe de développement de l'agglomération en direction du littoral en desservant le territoire de l'EcoCité.

la ligne 4 - Cette ligne est dénommée la "Circulade" en raison de sa fonction de ligne circulaire autour de l'hyper centre, elle permet d'assurer des relations inter-quartiers et la

desserte d'équipements structurants de l'agglomération en une seule correspondance avec les autres lignes du réseau.

la ligne 5 : Lavérune - Clapiers : Cette ligne d'une longueur de 15.7km pourrait être opérationnelle en 2017 entre Lavèrune au Sud et Clapiers au Nord, elle permettrait la densification du réseau en cœur d'agglomération avec la desserte de secteurs clés notamment les universités et permettrait le bouclage de la ligne 4.

A ce jour ce mode de transport doux est considéré par les utilisateurs comme un succès. C'est sur la base de ce constat que la future ligne a été étudiée et programmée. Elle devrait être mise en service en 2017. La CAM bénéficie d'une solide expérience puisque 4 lignes sont opérationnelles à ce jour.

1.2 ELABORATION DU PROJET ET BILAN DE LA CONCERTATION

1.2.1 BILAN DE LA CONCERTATION

Le projet a fait l'objet d'une concertation conformément à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme qui stipule que le présent dossier doit faire " l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées". Les modalités de cette concertation ont été définies par délibération de la Communauté d'agglomération du 21 avril 2011. La Commission nationale a été saisie et a répondu par lettre en date du 8 juin 2011 que le projet ne présentait pas un caractère national au sens de la loi et qu'un débat public n'était pas nécessaire. Deux bilans de la concertation, l'un intermédiaire, l'autre définitif, ont été tirés. Ils font l'objet des délibérations de la Communauté d'agglomération du 17 avril 2012 et du 30 octobre 2012. Une concertation préalable des services de l'Etat a été effectuée en accord avec les services de la Préfecture de l'Hérault. A cet effet un travail collaboratif a été réalisé avec la DREAL, la DRAC, et la DDTM. Un examen conjoint, au titre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, a fait l'objet d'un examen du Préfet et des personnes désignées par le code de l'urbanisme.

Les principales étapes administratives ont été les suivantes :

- ✓ Le programme d'opération de la ligne 5 du tramway entre les communes de Lavérune, Clapiers et Prades-le-Lez. a été approuvé le 3 juillet 2009 par le Conseil de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.
- ✓ Les modalités de la concertation préalable ont été fixées par délibération en date du 21 avril 2011.
- ✓ Conformément à l'article R.123-8 du code de l'environnement le bilan de la concertation a été tiré et consigné dans la délibération du 30 octobre 2012

La concertation s'est déroulée en 3 phases.

Première phase de consultation, avis de la population sur le projet (avril à octobre 2011)

Cette concertation a eu lieu sur les communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Clapiers; Montferrier-sur-Lez, Prades-le-Lez et dans les maisons de l'agglomération de Montpellier et Prades-le-Lez. Des moyens logistiques importants ont été mis en place pour permettre une bonne information (Panneaux et bornes tactiles interactives, mise à disposition de registres, informations sur un site internet avec création d'un forum, publication dans la presse....).

Sur un total de 359 personnes (dont 2 pétitions) 43 % des avis étaient favorables au tracé de base, 42 % favorables au projet mais n'approuvant pas le tracé dans son ensemble.

Deuxième phase de consultation, choix du tracé (décembre 2011 à février 2012)

Du point de vue logistique le même dispositif a été utilisé. Parmi les principales remarques il faut noter :

- ✓ Sur la commune de Prades-le-Lez, l'emplacement du terminus divise la population.
- ✓ Sur la commune de Clapiers, il est demandé une station au niveau de la médiathèque.
- ✓ Sur la commune de Montpellier, il est demandé, la desserte du campus Sup Agro, du zoo et du stade Yves du Manoir. Il y a des inquiétudes sur le passage du tram dans le parc .Montcalm.
- ✓ Sur la commune de Lavérune; la question de l'accès depuis le rond-point Paul Fajon est posée et des questions sont formulées sur l'emplacement du parking à l'entrée du village.
- ✓ 6 réunions publiques ont eu lieu entre le 08 décembre 2011 et le 7 février 2012 et plus de 750 personnes se sont déplacées pour s'informer sur le projet.
- ✓ Il a été constaté à l'issue de cette deuxième phase que le programme de l'opération et ses objectifs étaient bien accueillis. Le Conseil Communautaire a approuvé le 17 avril 2012 le bilan intermédiaire de concertation.

Troisième phase de consultation, (juin à juillet 2012)

Le conseil d'Agglomération du 28 Juin 2012 a demandé de procéder à l'étude comparative de 2 tracés pour la desserte de Prades-le-Lez et 6 réunions publiques ont été organisées entre le18 Juin 2012 et le 2 Juillet 2012 afin de présenter les insertions. Plus de 300 personnes se sont déplacées pour s'informer sur le projet. Le mercredi 17 octobre 2012 les résultats de l'étude comparative ont été donnés et le tracé par la route de Mende a été abandonné.
On peut retenir que 580 personnes se sont exprimées sur ces registres ou sur le site internet et environ 1 000 personnes ont été présentes aux réunions de concertation. Le site a été très visité 170 000 pages vues pour 87 500 visiteurs uniques).

<u>On peut donc conclure globalement que la concertation a fait apparaître les résultats suivants :</u>

- ✓ Sur Lavérune, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, l'insertion de la ligne a été plutôt bien acceptée
- ✓ Sur Montpellier, la traversée du parc Montcalm est posée et fait débat.
- ✓ Sur Prades-le-Lez, la traversée du village n'est pas réglée

1.2.2 CHOIX DU TRACE RETENU

Les raisons du choix du tracé retenu sont clairement définies dans le dossier et notamment dans la notice explicative. Ce choix s'est effectué en plusieurs phases:

Phase 1 : Choix du corridor afin que la ligne 5 complète la couverture spatiale avec les 4 autres lignes.

Phase 2 : Choix du tracé réalisé en 3 étapes

- ✓ Découpage en 6 secteurs

- ✓ Hypothèses de tracé par secteur
- ✓ Analyse et comparaison par secteur

Secteurs	Nombres d'hypothèses retenues	Variantes analysées	Variantes retenues
1 Lavérune-Paul Fajon	6	2	Variante B en antennes
2 Paul Fajon-Place du 8 mai 1945	9	3	Variante D tracé par le parc Montcalm
3 Place du 8 mai 1945-Place Albert 1er	10	1	Variante F avenue George Clémenceau
4 Place Albert 1er-Place de la voie Domitienne	5	2	Variante A avenue du Professeur Grasset
5 Saint-Eloi-Agropolis	7	3	Variante A route de Mende
6 Hortus Clapiers	3	3	Variante A avenue Agropolis

Dans le dossier figurent des tableaux de synthèse qui permettent de comparer les variantes en fonction de différents critères et justifient le choix de la solution retenue par secteur.

Le tracé retenu est celui qui figure au dossier. Il part de Lavérune pour arriver à Clapiers. La partie Clapiers Prades-le-Lez n'a pas été traitée dans le dossier, elle fera l'objet d'une autre tranche. Il est important de noter que l'étude d'impact porte sur l'ensemble du tracé depuis Lavérune jusqu'à Prades- le-Lez.

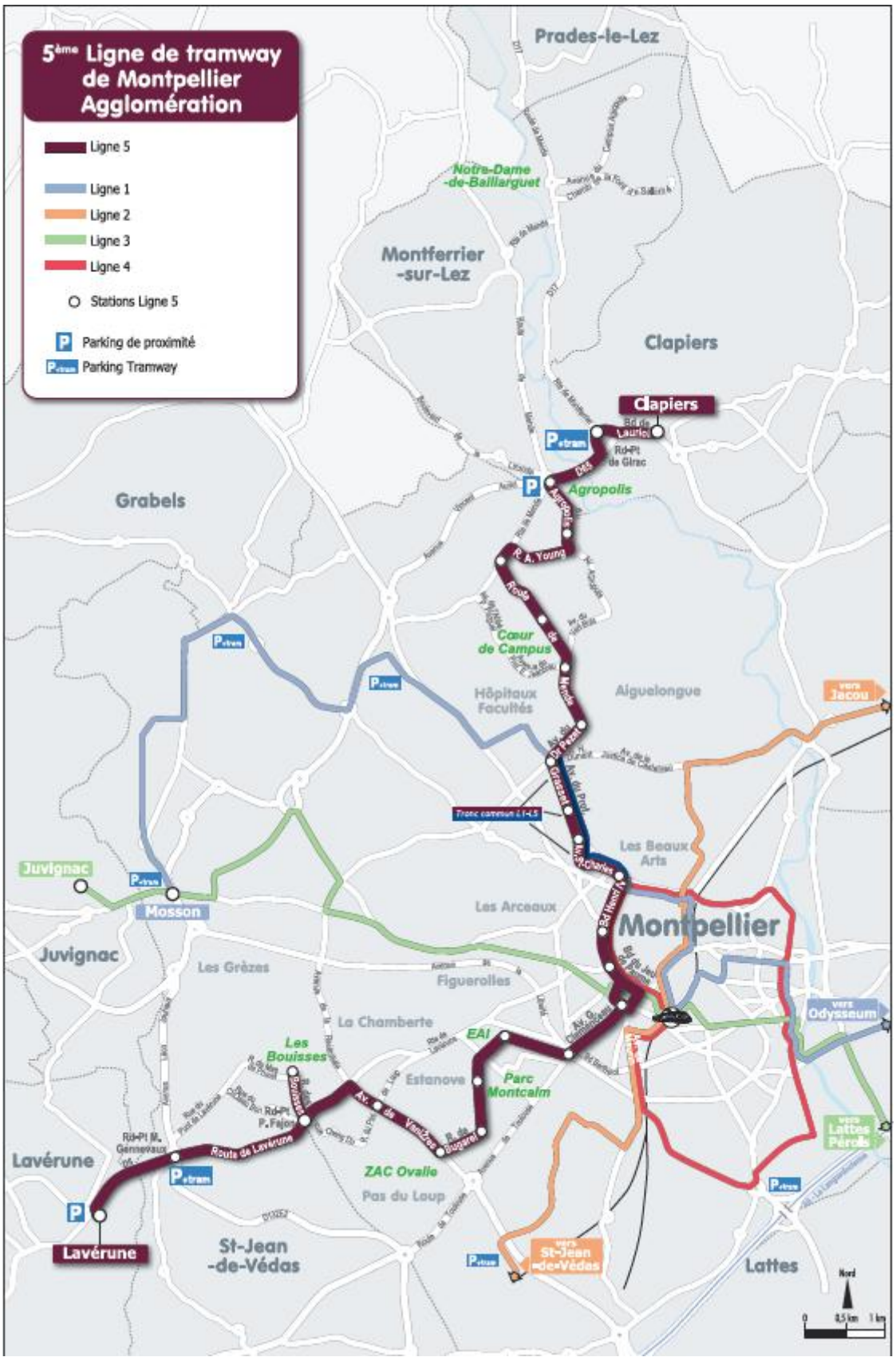
Le cheminement du corridor peut se décrire de la manière suivante.

Au départ de Lavérune, la ligne 5 suivra la route de Lavérune pour rejoindre le rond-point Gennevaux où sera aménagé un grand parking d'échanges. La ligne 5 se poursuivra sur la route de Lavérune jusqu'au rond-point Paul Fajon, où elle rejoindra une antenne qui empruntera la rue des Bouisses.

La ligne 5 empruntera ensuite l'avenue de Vanières et reliera le nouvel écoquartier Ovalie et son stade de rugby Yves du Manoir, passera par la rue de Bugarel et le parc Montcalm, en desservant les secteurs Paul Valery - Pas du Loup - Val de Croze et du quartier Estanove. La ligne traversera ensuite le site de l'ancienne Ecole d'Application de l'Infanterie et rejoindra ensuite l'avenue Georges Clemenceau depuis la place du 8 mai 1945. La ligne 5 desservira ensuite le centre historique par les boulevards du Jeu de Paume, Ledru Rollin, Professeur Vialleton et Henri IV pour se connecter à la ligne 1 au Nord de l'Ecusson à la station Albert 1er, et permettre le bouclage de la ligne 4.

Utilisant en tronc commun la ligne 1 sur quatre stations, la ligne 5 rejoindra le Campus Montpellier Sud de France par l'avenue du Docteur Pezet pour ensuite suivre la route de Mende afin de rallier le pole agronomique Agropolis. La ligne 5 se poursuivra ensuite vers la commune de Montferrier-sur-Lez pour se terminer à la Médiathèque de Clapiers Un grand parking d'échanges est prévu au niveau du rond-point de Girac.

Le tracé est indiqué sur le plan ci après



1.2.3 LES OBJECTIFS ET LES ENJEUX

Les objectifs et les enjeux sont décrits avec précision dans le dossier.

Nous pouvons retenir notamment :

- ✓ La diminution de la dépendance automobile avec la création de parkings relais.
- ✓ L'amélioration de la densification du réseau avec la combinaison des itinéraires et des correspondances entre lignes.
- ✓ La desserte des pôles d'emplois, d'habitat, des grands équipements tels que les établissements scolaires et universitaires, des centres de recherches, des lieux sportifs et de loisirs.
- ✓ L'amélioration du paysage urbain le long de la ligne avec une requalification des artères principales.
- ✓ Le développement des transports doux tels que le vélo et la marche à pied.
- ✓ La diminution de la pollution atmosphérique.
- ✓ Desserte des communes périurbaines du territoire de l'Agglomération.

1.2.4 COÛT DE L'OPERATION

Investissement

Le coût global du projet s'élève à 350 millions d'euros HT en valeur 2009, soit une estimation moyenne de 22,3 millions d'euros par km. Cette dépense correspond aux postes suivants :

POSTE	**N°**	**Estimation** en K€2009 HT	**Pourcentage**
Frais de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre	1	62 118	18 %
Acquisitions foncières	2	17 950	5 %
Déviation de réseaux	3	35 155	10 %
Travaux préparatoires	4	6 895	2 %
Ouvrages d'art	5	20 694	6 %
Plateforme	6	9 269	3 %
Voie spécifique tramway	7	37 596	11 %
Revêtement du site propre	8	11 552	3 %
Voirie et espaces publics	9	16 871	5 %
Equipements urbains	10	10 507	3 %
Signalisation routière	11	4 599	1 %
Stations	12	8 320	2 %
Alimentation en énergie de traction	13	21 284	6 %
Courants faibles et PCC	14	13 340	4 %
Dépôt	15	8 800	2 %
Matériel roulant	16	62 150	18 %
Opérations induites	17	2 900	1 %
TOTAL		**350 000**	**100 %**

L'échéance des dépenses s'étale sur 7 années de 2012 à 2018. Les exercices 2014, 2015 et 2016 sont les plus importants avec des montants respectifs de 87, 106 et 99 millions d'euros.

Coût en faveur de l'environnement

Une enveloppe de 52 millions d'euros est prévue pour compenser les effets du projet, avec des mesures associées, soit près de 15% du coût global du projet. Ces mesures portent notamment sur la qualité de l'air, la compensation des surfaces imperméabilisées, le milieu naturel et biologique, la protection des biens et du patrimoine, la création de pistes cyclables le long de la ligne. Il faut noter aussi les mesures pour la protection des nuisances et des mesures d'accompagnement. Le projet prévoit la plantation d'arbres. Le bilan entre les arbres arrachés et les arbres plantés est positif, il est de 1000 arbres supplémentaires.

Financement du projet

Le plan de financement est le suivant :

Subventions	30%
Emprunts	50%
Autofinancement	20%

Coût d'exploitation du réseau

Par rapport à la situation actuelle la mise en service de la ligne 5 amène un surcoût d'exploitation de 4 024 000 d'euros (en valeur 2009). L'augmentation des recettes attendues est estimée à 4 800 000 d'euros (en valeur 2009) pour l'année 2017 et de 6 600 000 d'euros (en valeur 2009) pour l'année 2019. En conclusion la ligne 5 amène un surcoût d'exploitation mais ce dernier est largement compensé par de meilleures recettes.

1.3 PROCEDURE ADMINISTRATIVE

1.3.1 DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête a été constituée par décision n°E13000017/34 de Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier, en date du 29 janvier 2013. Cette commission d'enquête, signataire du présent rapport est constituée des membres suivants :

Président :

Jean-François Démoulin, Ingénieur ETP retraité

Membres titulaires :

Bernard Boullet, Ingénieur du conservatoire national des arts et métiers retraité

Claude Rouviére, Directeur des services techniques du CHU de Montpellier retraité

Membre suppléant

Bruno Méallonnier, retraité de France Télécom.

En cas d'empêchement de M. Jean-François Démoulin il est prévu que la présidence soit assurée par M. Bernard Boullet.

La désignation des membres de la Commission d'enquête a fait l'objet d'une vérification afin d'avoir l'assurance qu'il n'y avait pas d'incompatibilité entre le Maître d'ouvrage et les

commissaires enquêteurs. Des déclarations sur l'honneur ont été signées par les membres de la commission afin d'apporter la preuve qu'ils pouvaient s'exprimer en toute liberté et objectivité.

Le membre suppléant de la Commission d'enquête a participé aux principaux travaux préparatoires avant l'ouverture de l'enquête et un dossier lui a été remis. Sa mission s'arrête là. Il est désigné pour remplacer les membres titulaires de la Commission qui seraient empêchés d'assurer leur mission. Dans ce but, il a été informé régulièrement des travaux de la Commission sans participer à ceux-ci, ni à l'élaboration du rapport et de l'avis motivé, conformément à la réglementation.

1.3.2 ARRÊTE D'OUVERTURE

Le Code de l'environnement, dans son Article R123-9, indique que l'autorité compétente, pour ouvrir et organiser l'enquête, précise par arrêté, quinze jours au moins avant l'ouverture d'enquête et après **concertation** avec le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, les 12 points que cet article mentionne.
La rédaction de l'avis d'enquête, destiné à l'affichage pour information au public, fait également partie de cette concertation, en conformité avec l'article R123-11.
L'élaboration de ces deux documents (arrêté et avis) a été effectuée, avec les représentants de la Préfecture, en portant une attention particulière pour que toutes les recommandations réglementaires soient soigneusement prises en compte.
Cette opération s'est traduite par plusieurs « aller-retour » de ces documents entre la Commission et la Préfecture avec le soutien des services juridiques de la CAM, quand cela s'est avéré nécessaire.
La décision d'ouverture de l'enquête publique a été concrétisée par l'Arrêté préfectoral n° 2013-I-548 du 18 mars 2013 de Monsieur le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault.

1.3.3 DOCUMENTS SOUMIS A L'ENQUÊTE

Un premier dossier a été remis à la commission d'enquête en Préfecture le 25 février 2013. C'est un document volumineux constitué de 3 classeurs et plus de 1500 pages.

Les documents ont été établis par le Groupement EGIS RAIL qui est spécialisé dans ce type d'étude.

Il a été contrôlé par les services de l'Etat. Il comprend les principales pièces exigées par la législation en vigueur (Article R.123-8 du code de l'environnement).

La commission d'enquête a pris connaissance du dossier pour en effectuer un examen approfondi. Le dossier est bien documenté et constitué avec beaucoup de rigueur, il apparaît comme le résultat d'un travail complet.

Le petit document plastifié "Présentation générale du dossier" constitue un guide de lecture utile pour le public.

Un résumé non technique de l'étude d'impact de 69 pages permet au public de prendre une première connaissance du dossier.

Le contenu de l'étude d'impact est présenté sous une forme pédagogique avec de nombreux encadrés pour expliquer des termes ou des concepts et présenter des résumés sur les sujets abordés.

La Commission a cependant noté quelques insuffisances : le repérage des parcelles impactées apparaît comme relativement difficile, certains plans ou documents cartographiques sont de très

mauvaise qualité et parfois illisibles, les éléments constitutifs du dossier ne comportent pas de dates de mise à jour permettant ainsi d'en situer l'ancienneté et d'assurer la cohérence des dossiers mis à la disposition du public dans tous les lieux prévus par l'arrêté préfectoral.

Lors de la réunion du 5 mars 2013 avec la CAM, la Commission d'enquête a fait part des remarques suivantes :

- ✓ Le dossier est à compléter par les avis des autorités administratives (ARS, DDTM...) et des Personnes Publiques Associées.
- ✓ La date de création des documents est à indiquer.
- ✓ Il faut améliorer la lisibilité de certaines cartes par des agrandissements qui les rendent plus nets, donc lisibles et exploitables par le public.
- ✓ Il faut produire la délibération de la CAM sur l'approbation de la phase de concertation, selon l'article 300-2 du Code de l'urbanisme.
- ✓ Le dossier doit être officiellement certifié par la Préfecture

La Commission d'enquête a demandé, pour son usage :

- ✓ un plan général de la totalité de l'emprise de la DUP, sur fonds de plans cadastraux, afin de mieux renseigner le public sur les parcelles qui, le cas échéant, seraient impactées.
- ✓ le bilan complet de la concertation.
- ✓ le plan de communication destiné au public, élaboré et mis en œuvre par la CAM, sur l'opération relative à l'enquête publique concernant le Projet de création de la ligne de tramway n° 5.

Le 28 mars 2013, la Commission a reçu les dossiers définitifs qu'elle a vérifiés pour 0conformité.

Ce dossier, mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, est composé de 10 volumes répartis dans 3 classeurs. Il est important de noter que ce dossier volumineux de l'ordre de 1500 pages était consultable dans les 6 lieux prescrits par l'arrêté préfectoral n° 2013-I-548 du 18 mars 2013 et en Préfecture. Il était également consultable sur le site de la CAM comme indiqué dans l'arrêté préfectoral. Sa composition répond aux nouveaux textes concernant l'enquête publique et comporte le volet nécessaire de mise en compatibilité des PLU des 5 communes.

Ce dossier comprend :

<u>Classeur 1/3</u>

Volume A (64 pages) Objet de l'enquête et insertion dans la procédure

Dans ce volume sont décrits les acteurs, les objectifs, l'intérêt général et les grandes caractéristiques fonctionnelles du projet. La liste des textes réglementaires qui régissent l'enquête sont mentionnés avec un rappel de la procédure administrative. Il est ensuite fait état de la concertation et du bilan.

Volume B (144 pages) La notice explicative

Ce volume replace le projet dans son contexte, justifie les choix du point de vue mode de transport et tracé. Le projet est ensuite présenté avec ses principales composantes techniques et ses caractéristiques. Des indications sont données sur le trafic prévisionnel sur les niveaux

acoustiques sur le coût d'investissement prévisionnel et sur le planning prévisionnel du projet.

Volume C Le plan de situation

Deux plans permettent de situer le projet dans son environnement.

Volume D Le plan général des travaux

Ce plan à l'échelle du 1/10 000 indique la localisation des différents travaux projetés, suivant leur nature (ligne, stations, parcs relais, ouvrages d'art et centre de maintenance)

Volume E (86 pages) Caractéristiques principales des ouvrages

Ce volume complète le volume C et fournit des plans d'insertion par secteur.

Volume F (5 pages) Appréciation sommaire des dépenses

Donne une indication sur les principaux postes de dépenses.

Classeur 2/3

V**olume G (873 pages) Etude d'impact**

Du fait de l'importance des travaux cette pièce est imposée par la réglementation, c'est un document fondamental qui comprend les chapitres suivants:

- Le résumé non technique.
- La description du projet.
- L'analyse de l'état initial du site et de son environnement.
- L'analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures associées.
- L'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.
- L'esquisse des principales solutions de substitution et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu.
- La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables, ainsi que son articulation avec les plans, schémas et programmes.
- Mesures prévues pour éviter et compenser les effets du projet sur l'environnement.
- La présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les effets sur l'environnement.
- La description des difficultés éventuelles rencontrées pour réaliser cette étude.
- Les noms et qualités des auteurs de l'étude d'impact
- Etudes des dangers pour les installations classées pour l'environnement.
- L'appréciation des impacts de l'ensemble du programme.
- Eléments spécifiques aux infrastructures de transport.
- Le dossier d'évaluation des incidences sur la zone Natura 2000.

Classeur 3/3

Volume H (84 pages) Evaluation socio-économique

Dans ce volume on retrouve une description sur les objectifs, les raisons du choix du projet et les impacts. Il y a ensuite des indications sur les coûts et un bilan économique.

Volume I (208 pages) Mise en compatibilité des PLU

Cette mise en compatibilité porte sur les communes de : Laverune, Saint Jean de Vedas, de Montpellier, Montferrier sur Lez et Clapiers.
Pour chaque commune il est fourni une description du projet et les modifications à apporter aux documents d'urbanisme.

Volume J (63 pages) Avis des autorités administratives en charge du dossier et réponses du maître d'ouvrage

Ce volume contient l'avis de l'autorité environnementale, les avis rendus obligatoires par les textes réglementaire, ainsi que les avis émis sur le projet.
Les réponses du Maitre d'Ouvrage aux différentes observations sont fournies.

En conclusion, la Commission d'enquête considère que le Dossier d'enquête est conforme à la réglementation en vigueur, il est important et très documenté en raison de la complexité de l'opération, toutefois il apparaît qu'il permettra de donner une bonne information au public sur le Projet présenté. Il est à noter que le guide de lecture et le Résumé non technique sont de bons supports pour une approche progressive de l'ensemble du dossier et en particulier de l'étude d'impact.

1.3.4 AVIS FORMULES PAR LES AUTORITES ADMINISTRATIVES

Par délibération du 26 mai 2009, modifiée le 3 juillet 2009, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a approuvé le programme de l'opération comprenant son coût prévisionnel, son tracé, ainsi que ses variantes ; le programme approuvé comprenait le tracé entre le quartier Ovalie sur la commune de Montpellier et la commune de Clapiers, les extensions Nord jusqu'à Prades-Le-Lez et Ouest jusqu'à Lavérune.

A la suite de l'accord des cinq communes concernées par le tracé, la Communauté d'Agglomération de Montpellier (CAM) a délibéré pour fixer les objectifs et les modalités de la concertation en date du 21avril 2011. Le bilan définitif de la concertation, ainsi que le programme définitif de l'opération ont été approuvés par délibération de la CAM le 30 octobre 2012.

Pendant toutes ces phases administratives et en parallèle avec les observations recueillies dans les réunions de concertation auprès du public, l'élaboration du projet par les équipes de la TaM et de la maîtrise d'œuvre s'est poursuivie également en concertation avec les services de l'Etat : Préfecture de l'Hérault, DREAL, DRAC, DDTM34, Commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

Avis de l'Autorité Environnementale représentée par la DREAL.

L'Autorité Environnementale a été sollicitée le 7 janvier 2013 pour donner un avis sur le dossier en application de l'article R122-13 du code de l'environnement. (Cet avis simple a pour but d'informer le public sur la façon dont est traité l'environnement et sur la qualité de l'étude d'impact). Un avis favorable a été donné par la DREAL le 13 février 2013 assorti de quatre recommandations.

Elles ont été prises en compte par le maître d'ouvrage et intégrées dans le dossier d'enquête publique.

Avis du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

En application de l'article L341-14 du code de l'environnement, l'avis du ministre chargé de l'écologie a été sollicité concernant les sites classés du Bois de Montmaur et du Jardin des Plantes. Un avis favorable a été donné par le ministre assorti de deux recommandations qui ont été intégrées dans le dossier.

Réunion de concertation sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 5 communes du 14 février 2013.

Cette réunion prévue aux articles L123-14-2 et R123-23-1 du code de l'urbanisme regroupe, à l'initiative de la Préfecture, les maires des 5 communes, toutes les personnes publiques associées, le maître d'ouvrage de l'opération. Un accord favorable est donné par tous les participants pour une mise en compatibilité des documents d'urbanisme des différentes communes concernées par le projet de la ligne 5 du tramway.

Avis de la DDTM 34 en date du 17 décembre 2012 et Avis de l' ARS en date du 11 décembre 2012.

Ces deux documents ont été ajoutés au dossier d'enquête publique à la demande de la Commission d'enquête.

L' avis de la DDTM 34 porte sur les rubriques suivantes : risque incendie, Natura 2000/ Biodiversité, Transports/ Conformité PDU, Bruit, Déchets inertes. Il est assorti de recommandations et de demandes de précisions.

L' avis de l'ARS porte sur les rubriques suivantes : protection des nappes, des captages et des réseaux publics d'Eau Potable, Bruit et Air et il est également assorti de recommandations.

Le maître d'ouvrage a adressé un mémoire en réponse de 17 pages le 17 janvier 2013 en indiquant la suite donnée à chacune des observations. L'ARS a répondu par courrier du 31 janvier 2013 que ces réponses répondent globalement à ses observations.

1.3.5 CONFORMITE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION DU TERRITOIRE

Dans le dossier sont fournis des éléments et des références précises qui confirment que le projet s'inscrit bien dans les grandes orientations fixées par les documents de planification du territoire et principalement le SCOT et le PDU.

1.4 ORGANISATION PREPARATION ET EXECUTION DE L'ENQUÊTE

1.4.1 PREPARATION DE L'ENQUÊTE

1.4.1.1 VISITE DES LIEUX

La commission d'enquête s'est déplacée à diverses reprises pour avoir une meilleure connaissance de la réalité de terrain.

Le 5 mars 2013, lors de la première réunion avec le maître d'ouvrage, la CAM, accompagnée d'un représentant de la ville de Montpellier, a organisé en minibus, pour la Commission d'enquête, une visite du tracé et des sites du projet. Cette première visite a permis à la Commission de se faire une idée globale de la topographie des lieux, du relief, de l'urbanisation, de la diversité des quartiers

traversés et des grands axes de communication. Notre attention a été attirée sur les points singuliers susceptibles de poser problème : notamment le Centre commercial Montpellier-village, le secteur de Bugarel, le parc Montcalm, la caserne Guillot, la rue Lepic, le quartier Clémenceau, le Peyrou et le boulevard Henri IV.

Le 26 mars 2013, la Commission d'enquête a effectué une marche à pied sur la quasi totalité du tracé depuis Lavérune jusqu'à Clapiers, sauf les deux extrémités faites en voiture. Cette marche nous a permis de visualiser avec précision l'ensemble du tracé, de contrôler l'affichage des panneaux support de l'avis d'enquête et a été très utile lors de nos permanences pour renseigner le public avec la connaissance que nous avions du tracé.

Le 28 mars 2013, la CAM a organisé une visite du centre de maintenance des Hirondelles situé à La Paillade. Cette visite a permis à la Commission d'appréhender les difficultés de la maintenance et la nécessité de standardiser le matériel, les équipements et les procédures.

Le 24 avril 2013, la Commission d'enquête s'est rendue sur place pour répondre à deux demandes du public. La première demande concernait le centre commercial de Montpellier-village où les commerçants et les copropriétaires (une dizaine) ont pu expliquer leur requête pendant une heure. La deuxième demande concernait le centre commercial Ovalie situé avenue de Vanières où les commerçants et le propriétaire du centre (7 personnes) ont développé leur crainte de voir modifier l'accès au centre et de voir disparaître des places de parkings . Le compte rendu de ces deux visites est joint en annexe.

Ce même jour, 3 visites des lieux ont été effectuées par la Commission d'enquête pour mieux comprendre sur le terrain les difficultés exposées par le public lors des permanences. Ces visites ont eu lieu :

- ✓ rue de Bugarel et dans le parc Montcalm.
- ✓ avenue G. Clémenceau avec visite du garage-parking situé au n°3 de l'avenue.
- ✓ rue Durand. Ce lieu n'est pas sur le tracé, mais la déposition de l'Association de la rue Durand nous a amené à faire cette visite pour en comprendre toute la dimension.

Le 25 avril 2013, après la permanence de Clapiers, visite des lieux du petit centre commercial situé entre le Giratoire de Girac et la Médiathèque de Clapiers en compagnie de Monsieur Thierry TEULADE et Madame VALCORUL PEPIN Luidina. Monsieur Thierry TEULADE a ensuite tenu à nous présenter sa proposition de variante de tracé, entre le giratoire de Girac et le terminus de Clapiers, qu'il situe du côté de l'établissement BOTANIC.

Le 30 avril 2013, visite du secteur Bugarel-Montcalm par le Président de la Commission d'enquête pour consolider notre compréhension des problèmes posés par le public et estimer les impacts potentiels sur les Résidences et plus particulièrement celle des Hauts d'Argency.

Le 6 mai 2013, visite de la Résidence des Hauts d'Argency par le Président de la Commission d'enquête avec Monsieur Manzano et Monsieur Feuvrier, se déclarant représentant des résidents. Cette visite a permis de constater, à partir de jalons implantés dans la propriété, l'importance des expropriations nécessaires pour répondre au Projet. Celles-ci imposant la suppression d'espaces verts et des emplacements de parking. Il est à noter qu'un bâtiment est très proche de l'emprise de la future ligne avec les conséquences qui peuvent en découler.

1.4.1.2 ORGANISATION DES PERMANENCES

Les dates et lieux de permanences ont été définies par l'arrêté préfectoral n° 2013-I-548 du 18 mars 2012 selon les modalités suivantes :

LIEUX PERMANENCES	DATE DES PERMANENCES	HEURES DES PERMANENCES
Hôtel de l'Agglomération de Montpellier **(Siège de l'enquête)**	Mercredi 10 avril	9h00 à 12h00
Mairie de Lavèrune	Lundi 15 avril	14h00 à 17h00
Mairie de Montpellie	Mardi 23 avril	14h00 à 17h00
Mairie de Clapiers	Jeudi 25 avril	9h00 à 12h00
Mairie de Montferrier-Sur-Lez	Vendredi 3 Mai	9h00 à 12h00
Mairie de Saint-Jean-de-Védas	Lundi 6 Mai	14h00 à 17h00
Hôtel de l'Agglomération de Montpellier **(Siège de l'enquête)**	Lundi 13 Mai	13h00 à 17h00

La Commission s'est rendue sur tous les lieux de permanence pour s'assurer de la bonne organisation de celles-ci, en vérifiant notamment que :

- La salle de réception du public par les commissaires enquêteurs est adaptée.
- Les locaux disposent d'une salle d'accueil du public, indépendante de la salle réservée aux permanences des commissaires enquêteurs.
- Des dispositions sont prises pour recevoir les personnes à mobilité réduite.
- Un emplacement a été réservé pour l'accueil du public par les hôtesses/hôtes mis à disposition par la CAM tout au long de l'enquête. Ceux-ci ayant pour mission :

_ d’apporter, aux personnes qui le souhaitent, une aide, pour la consultation des dossiers, l’utilisation des bornes tactiles présentant le projet et le dossier, l’accès aux registres d’enquête.

_ de garantir que l’intégrité des pièces mises à disposition du public était assurée jusqu’à la clôture de l’enquête.

_ d’établir une comptabilité, à titre statistique, des personnes qui se sont intéressées à l’enquête.

- Des moyens matériels étaient disponibles pour effectuer une sauvegarde journalière des dépositions consignées sur les registres d’enquête, les documents remis, les courriers adressés à la Commission d’enquête et assurer une communication en temps réel de celles-ci, aux commissaires enquêteurs.

La Commission s’est assurée auprès de la CAM, que les hôtesses/hôtes allaient recevoir une formation pour l’accueil et sur leur rôle qui devaient strictement se limiter à l’aide des personnes pour accéder aux moyens mis en place pour la consultation du dossier et l’accès aux registres.

1.4.1.3 REUNION AVEC LA CAM

Plusieurs réunions avec le maître d'ouvrage ont été organisées avant et pendant l'enquête publique. Leur but était d'appréhender le dossier d'enquête dans toutes ses dimensions, de questionner le maître d'ouvrage sur les points à améliorer, de demander des explications et de définir tous les points matériels d'organisation et de déroulement de l'enquête.

Le 25 février 2013 première réunion de présentation du projet à la Préfecture de l'Hérault.

Le 5 mars 2013 réunion de présentation du projet par Mr Robert SUBRA vice Président de CAM, suivie d'une visite du tracé de la ligne 5 en mini-bus.

Le 14 mars 2013 réunion de mise au point pour le lancement de l'enquête. Un procès-verbal de cette réunion est joint en annexe.

Le 28 mars 2013 visite du Centre de maintenance de tramway des Hirondelles.

Le 2 mai 2013 réunion avec le maître d'ouvrage pour le sensibiliser aux observations connues à ce jour et demander des explications sur certains points du dossier. Un ordre du jour de cette réunion est joint en annexe.

Le 22 mai 2013 remise au maître d'ouvrage du procès-verbal de fin d'enquête.

Le 5 juin 2013 remise du mémoire en réponse par le maître d'ouvrage.

1.4.1.4 CONTRÔLE ET VISA DU DOSSIER

Le 5 avril 2013, les dossiers certifiés par la Préfecture, à déposer dans les lieux d'enquête, ont été remis à la Commission dans les bureaux de la CAM. La Commission a pu constater que les

remarques qu'elle avait émises sur le dossier avaient été prises en compte. En conséquence, les dossiers ont été visés et les registres renseignés et paraphés par les commissaires enquêteurs.

1.4.1.5 LA PUBLICITE LEGALE

Une copie des constats d'huissier mandaté par la CAM certifiant la présence des panneaux sur site et des avis d'enquête est jointe en annexe. La publicité légale faisant connaître l'ouverture de l'enquête au public a été faite par voie de presse dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département de l' HERAULT.

MIDI LIBRE le samedi 23 mars 2013, un rectificatif le vendredi 29 mars 2013 et le samedi 13 avril 2013.

L' HERAULT DU JOUR le samedi 23 mars 2013, un rectificatif le vendredi 29 mars 2013 et le samedi 13 avril 2013.

Une copie de ces six journaux référencés ci-dessus est jointe en annexe.

La Communauté d'Agglomération de Montpellier ainsi que les cinq communes concernées, Lavérune, St-Jean-de-Vedas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, ont fait publier l'ouverture de l'enquête par voie d'affichage sur les panneaux municipaux recevant les publications officielles.

Les certificats d'affichage établis par le maire de chaque commune, ainsi que par le Président de la CAM sont joints en annexe.

D'autre part la CAM a fait procéder à un affichage de l'avis d'enquête sur des panneaux d'affichage au format A2 sur fond jaune (conformément à la réglementation) implantés le long du tracé de la ligne 5. La commission d'enquête a procédé au contrôle de présence de ces panneaux lors de la reconnaissance du circuit à pied et en voiture le 26 mars 2013. Elle a demandé à la CAM de rajouter quelques panneaux supplémentaires dans des points singuliers pour améliorer l'information du public.

Le plan de positionnement de ces panneaux sur un plan masse réduit de l'opération est joint en pièce annexe.

1.4.1.6 LA PUBLICITE COMPLEMENTAIRE

En plus de la publicité légale décrite ci-dessus, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a établi un plan de communication très complet et varié destiné à informer le plus grand nombre de personnes.

- ✓ Des annonces presses Midi Libre 7 et 28 avril, La Gazette 11 et 25 avril, Hérault du Jour 6 et 23 avril 2013.
- ✓ Des annonces presses Midi Libre dans les pages consacrées aux communes, pour annoncer les dates et horaires de permanences des commissaires-enquêteurs :
    - o Montpellier les 9 et 22 avril, 12 mai
    - o Lavérune le 14 avril
    - o Clapiers le 24 avril
    - o Montferrier-sur-Lez le 2 mai
    - o St Jean-de-Vedas le 5 mai

- ✓ Distribution de 36 900 exemplaires dans les boites aux lettres du « corridor » de la ligne 5 d'une brochure de présentation et 2 100 exemplaires disponibles dans les lieux d'enquêtes et les Maisons d'agglomération.
- ✓ Mise en place de bornes interactives d'information sur tous les lieux d'enquête permettant la consultation du dossier d'enquête.
- ✓ Mise en place du site internet www.ligne5-montpellier-agglo.com permettant une consultation du dossier en ligne. (Le site a reçu 4468 visites du 8 avril au 13 mai 2013)
- ✓ Présence d'une hôtesse/un hôte pour accueillir et assurer le bon déroulement de l'enquête sur les six lieux d'enquête.
- ✓ Magazine Montpellier agglo n°11 – avril 2013 page 5.

Les communes ont, quant à elles, utilisé leurs supports de communication habituels :

- ✓ panneaux d'affichage lumineux.
- ✓ parution dans les bulletins municipaux lorsque leur date de diffusion était compatible avec les dates d'enquête.
- ✓ information sur les sites internet.

Le plan de communication de la CAM est joint en annexe.

1.4.2 EXECUTION DE L'ENQUÊTE

1.4.2.1 MOYENS MIS A LA DISPOSTION DE LA COMMISSION

Pendant toute la durée de la procédure d'enquête la CAM a mis à la disposition de la Commission d'enquête une logistique adaptée à la situation et a désigné une correspondante, Madame Marie-Christine DUMUR de la Direction Générale de la TaM, Responsable Communication Institutionnelle et Projets Tramway, afin d'assurer une communication rapide et efficace entre le Président de la Commission d'enquête et la CAM. Sur le plan matériel la CAM a mis à la disposition des Commissaires enquêteurs un bureau et à la demande une salle de réunion. Un ordinateur portable et une imprimante ont été également prêtés afin de permettre à la Commission de travailler, de stocker et d'imprimer des documents liés à l'enquête

Dans les mairies et à l'Agglomération de Montpellier siège de l'enquête, des hôtesses/hôtes ont été présents pendant les heures d'ouvertures. Ces personnes avaient la recommandation stricte de ne pas parler du Projet soumis à l'enquête et de s'en tenir à la mission d'accueil du public, d'aide à la manipulation des bornes interactives, à la consultation du dossier et de présenter le registre d'enquête, afin de faciliter l'enregistrement des dépositions.

Un système de transmission, par copie des dépositions (sur registres ou par lettres), à partir de tous les lieux d'enquête, a été mis en place pour alimenter les commissaires enquêteurs en temps réel (décalage de 24h).

1.4.2.2 ORGANISATION D'UNE REUNION PUBLIQUE

L'organisation d'une réunion publique n'a pas paru nécessaire à la Commission, compte tenu du fait que la publicité de l'enquête et l'information du public ont été satisfaisantes.

1.4.2.3 DECISION DE PROLONGER L'ENQUÊTE

Pour les mêmes raisons qu'au paragraphe précédent, la prolongation de la durée de l'enquête n'a pas paru nécessaire.

1.4.2.4 REPORT DU DELAI POUR LA REMISE DU RAPPORT

Par lettre en date du 6 juin 2013 la Commission d'enquête a demandé à Monsieur le Préfet de l'Hérault, une prolongation de délai, pour la remise de son rapport de son avis et de ses conclusions. Un report de délai a été accordé avec une date de remise fixée au 28 juin au plus tard. (Voir lettre en annexe)

1.4.2.5 INCIDENTS RENCONTRES

Pendant la durée de l'enquête aucun incident n'a été signalé. L'enquête publique s'est déroulée dans un climat serein et dans de bonnes conditions.

1.4.2.6 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE

Un registre renseigné et paraphé par l'un des membres de la commission a été mis à disposition du public dans chacune des 5 mairies de St-Jean-de-Védas, Lavérune, Montpellier, Montferrier-sur-Lez, Clapiers et au siège de l'enquête à la Communauté d'Agglomération de Montpellier (CAM) dès **le mercredi 10 avril 2013**, premier jour d'enquête.

Au fur et mesure que les registres étaient complètement remplis, les hôtesses/Hôtes, mis à disposition par la CAM dans chacun des six lieux d'enquête, ont ajouté un nouveau registre paraphé.

Le lundi 13 mai 2013 à 17 heures l'enquête a été clôturée comme prévu au siège de l'enquête. Malgré l'afflux important de personnes venues à la CAM déposer une lettre, rencontrer l'un des membres de la Commission et écrire leur déposition sur le registre, tout le public a pu être reçu, écouté, renseigné dans le bon ordre.

A partir du mardi 14 mai 9 h, la Commission d'enquête a pu récupérer tous les registres, ainsi que les courriers et les pétitions, les clôturer et procéder au travail de classement des observations par thèmes en vu de les soumettre au maître d'ouvrage.

1.5 OBSERVATIONS RECUEILLIES EN COURS D'ENQUÊTE

1.5.1 METHODOLOGIE APPLIQUEE

Le traitement des observations recueillies est une phase majeure dans le déroulement d'une enquête publique. De la qualité de ce traitement dépend la qualité de résultat de plusieurs objectifs que la Commission d'enquête s'est donnée d'atteindre :

- ✓ L'écoute attentive du public
- ✓ La compréhension des questions évoquées sur les registres d'enquête, les documents remis, les courriers adressés à la Commission

- ✓ L'inventaire précis des observations générées par les dépositions
- ✓ L'analyse objective de chaque déposition
- ✓ Le classement par thèmes et sous-thèmes de chacune des observations
- ✓ La recherche des problématiques et des enjeux mis en évidence au cours de l'enquête
- ✓ La pertinence des questions à poser au Maître d'ouvrage
- ✓ La construction et la rédaction du Procès verbal de Synthèse adressé au Maître d'ouvrage
- ✓ L'objectivité et la précision des réponses apportées par le Maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse

Puis :

- ✓ L'analyse et la synthèse des observations
- ✓ La construction de l'Avis motivé des commissaires enquêteurs

La Commission a défini des principes pour répondre à ces objectifs :

« L'observation » est l'unité de traitement, garantissant ainsi qu'une réponse serait apportée à tous les déposants.
Toute observation doit trouver sa place dans un thème ou un sous thème qui, par principe, en regroupe plusieurs de même nature.
Les thèmes et sous thèmes sont la base de traitement des problématiques et des enjeux révélés par l'enquête. Les questions au Maître d'ouvrage doivent en découler.

Méthode de classement des observations

Il a été construit en utilisant les sigles suivants :

Chaque déposition **est repérée par le lieu où elle a été consignée suivi d'un numéro d'ordre afin de faciliter la recherche de la formulation originale, telle qu'elle est mentionnée sur le registre d'enquête, si besoin était.**

Lieu de consignation **: selon le lieu de déposition des registres.**

Hôtel de l'agglomération de Montpellier	CAM
Mairie de LAVERUNE :	LAVE
Mairie de MONTPELLIER	MTP
Mairie de CLAPIERS	CLAP
Mairie de MONTFERRIER-SUR-LEZ	MOSL
Mairie de SAINT-JEAN-DE-VEDAS	SJDV

DEP **: Déposition écrite avec son n° d'ordre sur le registre d'enquête**
Obs **: Observation écrite avec son n° de rang dans la déposition.**

Une déposition pouvant comporter plusieurs observations, celles-ci ont été classées avec un numéro, attribué par la Commission d'enquête, pour assurer la clarté du traitement de chacune d'elle.
Exemple : « CAM-DEP1-Obs1 » **indique que c'est la première observation de la première déposition sur le registre d'enquête de l'Hôtel de l'agglomération de Montpellier.**

Chaque observation est donc porteuse d'un repère unique qui assure sa « traçabilité » depuis son dépôt jusqu'à son traitement par la Commission d'enquête. Ce repère a également permis d'identifier chaque observation dans les échanges entre la Commission et le Maître d'ouvrage, auprès duquel, toutes ont été soumises pour obtenir une réponse de la part de celui-ci.

Aides à la lecture :

Pour faciliter la lecture du rapport, la Commission a défini quelques principes :
Personnalisation des caractères de police pour distinguer les différents acteurs intervenant dans l'enquête :

- ✓ Observations du public ➔ Times New Roman, simple.
- ✓ Commentaires de la Commission ➔ Times New Roman, gras.
- ✓ Réponses de la CAM ➔ Arial bleu sur support informatique, Arial gris sur support papier.

Regroupement pour chaque traitement des thèmes et sous thèmes des :

- ✓ Observations du public ;
- ✓ Réponses de la Communauté d'Agglomération de Montpellier (CAM), Maître d'ouvrage.
- ✓ Commentaires de la Commission d'enquête.
- ✓ Avis de la Commission d'enquête.

1.5.2 LES PRINCIPAUX THEMES

REF	Intitulé	Contenu
T1	**Le dossier**	T1.1 Présentation T1.2 Mise en ligne
T2	**L'infrastructure**	T2.1 Le tracé T2.2 Les stations T2.3 Les accès riverains T2.4 La sécurité T2.5 La circulation des voitures
T3	**Les travaux**	T3.1 Les impacts T3.2 La coordination T3.3 Les pertes d'exploitation T3.4 Le phasage T3.5 Les accès des riverains
T4	**Le stationnement**	T4.1 Les parkings relais T4.2 Le stationnement au niveau des stations T4.3 Le stationnement supprimé T4.4 Le stationnement des riverains
T5	**L'environnement**	T5.1 Les impacts visuels sur les humains T5.2 Le développement durable. T5.3 Le patrimoine.. T5.4 Les impacts sur la flore T5.5 Les impacts sur la faune T5.6 Le bruit, les vibrations..
T6	**L'inter modalité**	T6.1 L'intégration et la complémentarité du tram avec les autres modes de transport. T6.2 Les transports doux...
T7	**L'aspect socio-économique**	T7.1 Coût du projet T7.2 Le financement.
T8	**Les riverains directement impactés**	

T9	**Les questions spécifiques**	
T10	**Divers**	
T11	**Hors sujet**	
T12	**Contre le projet**	
T13	**Pour le projet**	
T14	**Les mesures compensatoires**	
T15	**Compatibilité avec les PLU**	

1.5.3 CLASSEMENT COMPTABLE DES OBSERVATIONS ET PETITIONS

Au total le bilan des interventions du public peut se résumer avec les chiffres du tableau suivant :

Lieux d'enquêtes	Nombre de registres	Nombre de dépositions sur les registres	Nombre de lettres reçues à la CAM	Nombre de lettres reçues dans les cinq mairies
St JEAN DE VEDAS	1	34		9
LAVERUNE	2	49		1
MONTPELLIER	3	62		11
MONTFERRIER-SUR-LEZ	1	17		4
CLAPIERS	1	19		4
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER	8	135	93	
TOTAL	**16**	**316**	**93**	**29**

Remarque de la Commission : les 29 lettres reçues dans les cinq mairies ont été traités avec les registres, car, très souvent elles venaient en complément des dépositions. Les 93 lettres reçues à la CAM ont été traitées indépendamment.

1.5.4 REPERCUSSION DES QUESTIONS ET OBSERVATIONS A LA CAM ET ME MOIRE EN REPONSE REPERCUTION

La commission d'enquête avait connaissance des observations du public pratiquement en temps réel, car les registres étaient scannés et diffusés par voie informatique aux commissaires enquêteurs avec

un différé de 24 heures. D'autre part deux demi-journées d'audition avaient été consacrées aux principales associations qui s'étaient exprimées au cours de la phase de concertation. Ainsi la Commission a pu se faire, en temps réel, une idée des préoccupations du public.

Dès le mardi 14 mai 2013, la commission était en possession des registres avec toutes les observations déposées et des courriers reçus au 13 mai, jour de clôture de l'enquête. Par la suite quatre courriers reçus par la poste et jugés recevables ont été intégrés dans la liste des lettres. Par contre six documents ont été classés non recevables:

- ✓ Quatre lettres postées après le 13 mai 2013
- ✓ Deux e-mails, car ce mode d'expédition était exclu par l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique.

Un important travail a alors été effectué par la Commission, il s'est déroulé en plusieurs opérations :

- ✓ Lecture et analyse de toutes les dépositions sans exception, en provenance des registres, des lettres et documents remis.
- ✓ Repérage dans les dépositions des différentes observations qu'elles ont engendrées.
- ✓ Classement de toutes les observations par thème et sous-thèmes.
- ✓ Elaboration de la liste exhaustive de tous les déposants avec repérage des thèmes qu'ils adressent.
- ✓ Rédaction, sous forme résumée, de chaque observation et mise en forme des questions de la Commission, en vue de la construction du "Procès-Verbal de Synthèse" à remettre au maître d'ouvrage, conformément à la réglementation en vigueur.

Le Procès-Verbal de Synthèse, regroupant l'ensemble des observations et des questions de la Commission a été remis dans le délai imparti, à la CAM maître d'ouvrage, sous forme papier et clef USB pour faciliter le traitement informatique, au cours d'une réunion de présentation du document tenue le **mercredi 22 mai 2013**. Ce Procès-Verbal appelait un Mémoire en réponse de la CAM dans les quinze jours.

Le maître d'ouvrage a remis à la Commission **le Mémoire en réponse** le **mercredi 5 juin 2013** au cours d'une réunion.

Il restait donc 8 jours à la Commission pour déposer le Rapport et les Conclusions motivées. Compte-tenu du travail d'analyse à faire et du nombre important d'observations du public, la Commission a décidé de demander un report de 15 jours au Préfet pour la remise de ces documents. Le délai a été accordé par la Préfecture (voir en annexe l'échange de correspondance sur ce sujet).

Le Mémoire en réponse, qui reprend l'intégralité du Procès-verbal de Synthèse, est joint en annexe.

1.5.5 OBSERVATIONS DU PUBLIC, QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM ET COMMENTAIRE DE LA COMMISSION

1.5.5.1 PREAMBULE DE SYNTHESE

L'enquête s'est déroulée normalement, sans incident notable avec une assez bonne participation du public, des associations et des élus.

Sur l'ensemble du tracé il est possible d'avoir, à partir des dépositions écrites, des lettres et des documents reçus, une vision globale sur les réactions suscitées par le dossier présenté par la CAM. Ces réactions se sont exprimées sous forme de questions, de demandes d'information et parfois d'opposition au projet. Ces réactions ont été corroborées lors des 6 permanences pendant lesquelles les 3 commissaires enquêteurs ont été à l'écoute du public. Une audience importante a été accordée aux associations concernées par l'enquête et des relances ont été faites par les membres de la Commission d'enquête afin d'obtenir leur participation. Des rendez-vous ont été accordés les 17 et 18 avril 2013 à 9 associations, dont la plupart ont participé à la concertation.

La Commission a effectué une marche à pied sur l'ensemble du tracé le 26 mars 2013.

Dans le temps imparti la Commission d'enquête a fait une lecture attentive des **16 registres qui représentent 316 dépositions et 93 lettres** afin de restituer à la CAM les points sensibles et les questions importantes qui sont résumés ci après.

Gennevaux

Ce secteur suscite des réactions au niveau de l'ouvrage d'art prévu pour le tram et pour préparer le passage de la future rocade. Des voix s'élèvent contre cet ouvrage qui apportera des nuisances en matière de bruit et qui représente un investissement très important qui semble être financé par la TAM.

Route de Lavérune

On enregistre sur le secteur entre le rond-point Maurice Gennevaux et le rond-point Paul Fajon des réactions de riverains sur l'impact en matière de bruit, de stationnement et d'accès. Des demandes sont formulées pour que l'emprise du tram se fasse de façon équitable entre les deux communes.

Montpellier village

Le centre commercial est impacté par le tracé du tram et des demandes sont formulées pour le maintien du parking existant et le repositionnement du tracé qui devrait s'écarter vers l'extérieur. Il est demandé une seule entrée rue des Bouisses. La Commission a effectué une visite des lieux le 24 avril 2013 et a reçu sur place les doléances des commerçants et copropriétaires.

Centre commercial avenue de Vanières

Monsieur Planes propriétaire de la station Total et du centre commercial demande la conservation d'un accès direct et d'une sortie directe sur l'avenue de Vanières. Il n'est pas d'accord avec le projet de la TAM qui risque de nuire à l'activité commerciale et néglige l'aspect vitrine de ce centre qui emploie 40 personnes. La Commission a effectué une visite des lieux le 24 avril 2013 et a obtenu des explications précises sur les demandes des commerçants.

Station TOTAL

Des adaptations mineures sont demandées Elles portent sur des problèmes d'accès avenue Maurice Planès.

Les immeubles rue de Bugarel

Les habitants des immeubles implantés dans cette rue et plus particulièrement les occupants de la Résidence des Hauts d'Argency sont inquiets et parfois opposés au passage de la ligne 5. En effet cette rue est étroite et il n'est pas possible, sans des acquisitions foncières importantes, de faire cohabiter les 2 lignes du tram, une piste cyclable, 2 trottoirs et une voie pour les voitures. A priori il faut 17 m et la rue a une largeur de 11 m. Plusieurs personnes proposent des solutions pour réduire l'emprise indiquée dans le projet. Une personne propose de mettre en place un tracé en boucle avec la rue de Foncouverte.

La Commission s'est déplacée 4 fois sur les lieux et le Président de la Commission d'enquête a effectué en présence de Monsieur Manzano et de Monsieur Feuvrier une visite le 6 mai à l'intérieur de la résidence.

Le parc Montcalm

Une action a été lancée notamment par l'ARFA pour le maintien a priori total du parc en espaces verts. Une délibération du 26 mars 2012 de la Commune de Montpellier définit dans les grandes lignes le devenir des 38 hectares sur la base d'un programme de référence intégrant un parc de 150 000m2 et un programme indicatif de construction de 240 723 m2. L'association ARFA s'est mobilisée et son Président Alain Darney a fait campagne contre la traversée du Parc avec de nombreuses actions auprès des médias : Presse, télévision et réunions publiques. Cette association a été reçue par la Commission d'enquête le 18 avril 2013 et a pu exposer son point de vue. En conclusion l'ARFA refuse le passage du tram dans le parc et a déposé une pétition avec 7817 signatures. Le Député de l'Hérault Jean-Louis Roumégas a demandé à être entendu par la Commission d'enquête et a été écouté le 26 avril 2013. Cet élu a fait part de son opposition au tracé de la ligne 5 qui passe dans le parc Montcalm et a proposé de revenir au tracé C (Pas du Loup-Lavérune) qui a été éliminé par la TAM.

La place du 8 mai

Des problèmes d'aménagements de cette place se posent avec une station sous le pont. Cette question a été souvent posée par le public.

L'avenue Georges Clémenceau

Une station supplémentaire au milieu de l'avenue et vers le lycée est fortement demandée par le public et les commerçants. Elle pose un problème de sécurité et de stationnement pour les étudiants.

L'accès au parking privé. A la suite d'une visite sur place le 24 avril, il semble difficile sans préjudice important pour les 30 copropriétaires de supprimer le parking 3 avenue G Clémenceau. Peut-on déplacer la station Saint Denis de 25 m vers le lycée ?

Le stationnement avenue G Clémenceau est une question récurrente. Elle concerne les livraisons, et les accès pour un marchand de pizzas et un loueur de voitures. Le problème du stationnement minute devant le lycée Clémenceau est posé ainsi que le trafic routier et la circulation des piétons au niveau de la rue Balard. La question de l'accès au parking Gambetta est également évoquée.

L'ensemble des observations décrit **l'attente positive du public et des commerçants envers la ligne 5, mais en même temps ils craignent les conséquences négatives de sa réalisation.** Pour les particuliers il y a les conditions de circulation et d'accès à leur habitation ; pour les commerçants, il

y a le risque de stationnement pour les clients, le problème des livraisons. Mais globalement ils attendent une requalification de cette avenue qui a perdu son charme d'antan et un nouvel élan qui permettrait de redynamiser l'économie.

Le Peyrou

Une association la SPPET milite en faveur d'une alimentation par le sol dans ce secteur emblématique de Montpellier à l'instar du tram de Bordeaux et s'inquiète sur la position de la station notamment sur son dimensionnement.

Place Albert 1er

Les habitants du 9 Bd Henri IV réagissent sur la position et la longueur de la station qui bloque leur accès.

1.5.5.2 INVENTAIRE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Registre d'enquête de l'Agglomération de Montpellier :
135 dépositions écrites et 0 dépositions orales
Total des observations : 160

La CAM a été désignée comme siège de l'enquête et 89 lettres ont été enregistrées. Elles sont codifiées dans un tableau joint en annexe. D'autre part 29 lettres ont été déposées et enregistrées dans les registres des 5 mairies.

Liste des déposants dont les observations sont reprises dans le « classement par thème » :

CAM-DEP1- Obs1 et 2 Docteur LATRILHLE CC Montpellier Village	T2.1/.T4.4
CAM-DEP2- Obs1Maison de retraite Protestante-Alpi	T2.3
CAM-DEP3- Obs1et 2.Carine VERHOVEN	T2.2/T11
CAM-DEP4- Obs1 Michel Bozzola	T1.2
CAM-DEP5- Obs1Christophe TARDY	T2.2
CAM-DEP6- Obs1 et 2 Sophie Houpiart DUPRE	T2.2
CAM-DEP7- Obs1 Carine VERHOVEN	T11
CAM-DEP8- Obs1 et 2 Jean-Marie COSTE	T2.2/T2.3
CAM-DEP9- Obs1et 2 André PASSET	T2.2/T2.3
CAM-DEP10- Obs1 G NUFFER	T12
CAM-DEP11- Obs1 Francine DOURDOU	T2.1
CAM-DEP12- Obs1et 2 Catherine POULIQUEN	T2.2/T2.3
CAM-DEP13- Obs1 B LAMY	T9
CAM-DEP14- Obs1 Illisible	T1.1
CAM-DEP15- Obs1. M GRAIE	T2.1
CAM-DEP16- Obs1et 2 M.MALZAC	T13
CAM-DEP17- Obs1G BOSSUET	T13
CAM-DEP18- Obs1. B GUEGAN	T2.2
CAM-DEP19- Obs1et 2 Giséle MAYORAL	T2.1
CAM-DEP20- Obs1 Georges PONS	T2.1
CAM-DEP21- Obs1M. et Madame G CASTAING	T12
CAM-DEP22- Obs1. M. et Madame Gérard CALVET	T2.1
CAM-DEP23-.Obs 1 et 2 Abdellah AKARAZ	T2.2/T4.4
CAM-DEP24- Obs1 Daniel TESSON	T2.1

CAM-DEP25- Obs1 Joêlle LAUGIER	T2.1
CAM-DEP26- Obs1 Dao Houzai Favorable au projet	T13
CAM-DEP27- Obs1 Alain Lavigne	T6
CAM-DEP28- Obs1 Jougla	T2.1
CAM-DEP29- Obs1 Evelyne RAMOS LAURENT	T2.1/T14
CAM-DEP30- Obs1 Jean Claude ROSA	T9
CAM-DEP31- Obs1 Illisible Quartier Estanove	T9/T13
CAM-DEP32- Obs1 PIOTR BELOTCHKINE 26 Rue Bertrand de Born	T13
CAM-DEP33- Obs1 Françoise XXXX 6 Rue du Nord Montpellier	T2.1
CAM-DEP34- Obs1 Guy SIMON 6 Rue du Nord Montpellier	T2.1
CAM-DEP35- Obs1 Gérard RENZETTI 2 avenue G Clémenceau	T4.3
CAM-DEP36- Obs1 Fatha ADAHLALI 597 chemin de Moulares Montpellier	T13
CAM-DEP37- Obs1 Alain Darney 171 Rue de la Bégude Montpellier	T2.1
CAM-DEP38- Obs1 Jacques BOOYRON	T13
CAM-DEP39- Obs1 Madeleine RAVENET 186 Rue de la Bégude MTP	T12
CAM-DEP40- Obs1 Ilissible Appartement Ht D'Argency	T12
CAM-DEP41- Obs1 Jérome MOTHIN	T9
CAM-DEP42- Obs1 Nicolas GUY	T9
CAM-DEP43- Obs1 Fabrice PAGES Président des "hauts de Boutonnet"	T13
CAM-DEP44- Obs1 Serge et Ilhem POUAKOW	T9
CAM-DEP45- Obs1et 2 M. CANN 783 Rue Bugarel Bat A	T12
CAM-DEP46- Obs1Guy HEBERT 19 avenue G Clemenceau	T9
CAM-DEP47- Obs1M; et Mme illisible 1055 rue de Foncouverte MTP	T2.1
CAM-DEP48- Obs1Association Ville Montpellier Nord Dépôt d'un dossier	T2.2
CAM-DEP49- Obs1Mercèdes DANONVILLE	T13
CAM-DEP50- Obs1Marie Line BERTHUIT	T13
CAM-DEP51- Obs1Yvon Platet 6 rue des Vestales MTP	T10
CAM-DEP52- Obs1Joël TCHAVIKIAN (Conseil syndical Le Turin)	T8
CAM-DEP53- Obs1et 2 Joël TCHAVIKIAN (A titre personnel)	T9/T13
CAM-DEP54- Obs1 Michel MEJEAN 3 rue du commerce 34000	T2.2
CAM-DEP55- Obs1 Claudine Baudouin rue de Bugarel Les hauts d'Argency	T2.1
CAM-DEP56- Obs1 Nicole Michel 617 rue de Bugarel	T2.1
CAM-DEP57- Obs1 Myriam Mijon 04 67 13 60 76	T13
CAM-DEP58- Obs1 Michèle BARDET Les hauts d'Argency	T2.1/T13
CAM-DEP59- Obs1Andrée Jamin Les hauts d'Argency	T9
CAM-DEP60- Obs1 Nicole Asperges Les Hauts d'Argency	T2.1
CAM-DEP61- Obs1 et 2 Mme CODANT Le Puech d'Argent Bt A5 Avenue de Planes	T2.1/T4.4
CAM-DEP62- Obs1 et 2 Catherine Bombled 139 Rue de la Piscine MTP	T2.1/T5.1
CAM-DEP63- Obs1 Louis POUGET 71 allée du vieux mas 34 070	T13
CAM-DEP64- Obs1Mme Odile GAILHAC Les hauts d'Argency	T2.1
CAM-DEP65- Obs1 E Hilaire Avenue Lepic	T9
CAM-DEP66- Obs1Yves BARRAL	T13
CAM-DEP67- Obs1et 2 Barbara AMMAN	T2.1/T12
CAM-DEP68- Obs1, 2 et 3Nazir RAJABALY	T2.1/T2.2/T12
CAM-DEP69- Obs1Pierre BERENGUIER 300 Av A de Musset	T2.1/T9
CAM-DEP70- Obs1, 2 et 3Nathalie MEDEIROS 617 rue de Bugarel	T2.1/T9
CAM-DEP71- Obs1Gérard CICOLELLA 25 rue Hippolyte MTP	T13
CAM-DEP72- Obs1Pierre oscar FUZIER	T2.1
CAM-DEP73- Obs1César da COSTA 9 Bd Henry IV MTP	T2.2
CAM-DEP74- Obs1et 2 Bernard DUBOIS 45 avenue Jacques CARTIER	T13/T5.4
CAM-DEP75- Obs1 Mesdames Massol résidence Les hauts d'Argency	T8
CAM-DEP76- Obs1M.CARTON 9 rue des Glaîeuls	T2.1
CAM-DEP77- Obs1 illisible	T6.1
CAM-DEP78- Obs1illisible	T14
CAM-DEP79- Obs1Mme Garrigues St Georges D'orques	T9
CAM-DEP80- Obs1illisible	T8
CAM-DEP81- Obs1Michèle ZEMOR 8 rue Chaptal	T2.2
CAM-DEP82- Obs1Christophe GERVAISE 371 rue de la Begude	T13
CAM-DEP83- Obs1Christian MOTTO 39 avenue G Clémenceau	T2.2/T4.4
CAM-DEP84- Obs1Stephan BARRON 3bis rue Labbé	T2.1/T6.1/T2.2
CAM-DEP85- Obs1Magali CHEVALIER Croix d'Argent	T2.1

CAM-DEP86- Obs1M.et Mme G OLIVE	T13.
CAM-DEP86bis- Obs1 M.et Mme SCHOENIG	T2.1
CAM-DEP87 Obs1François BOE	T13
CAM-DEP88 Francine ANANIAN	T2.1/T2.2/T2.5
CAM-DEP89 Obs1Illisible	T6.1
CAM-DEP90 Obs1Maguelone et Jérome Moynier	T13
CAM-DEP91 Obs1Christian RISPE	T9
CAM-DEP92 Obs1Illisible	T8
CAM-DEP93 Obs1 et 2Martine CORMOULS	T2.1/T2.2
CAM-DEP94 Obs1Martine DIEURY-LEDESERT	T2.1/T2.2
CAM-DEP95 Obs1M. etMme LAPEYRERE	T2.1
CAM-DEP96 Obs1Dépôt de deux dossiers	
CAM-DEP97 Obs1 Martine CORMOULS	T5.4
CAM-DEP98 Obs1Raphael AZAIS de VERGERON	T2.1
CAM-DEP99 Obs1Agnes MEDETI Dépôt d'un dossier	
CAM-DEP100 Obs1Jean-David VINDIGNI	T12
CAM-DEP101Obs1Jean-Claude CHAUCHARD	T2.1
CAM-DEP102Obs1Jean-Louis LAFON	T2.1
CAM-DEP103Obs1François BAREIZE	T2.1
CAM-DEP104Obs1Joëlle LALUC Dépôt d'une lettre	
CAM-DEP105Obs1Michel CAREMON	T2.5
CAM-DEP106Obs1LUCE NOURIGAT Dépôt d'un dossier	
CAM-DEP107Obs1Pascal BELTRA Déposition à Laverune	
CAM-DEP108Obs1Alain ARCAMBAL	T8
CAM-DEP109Obs1SPEF Dépose un courrier	
CAM-DEP110Obs1Jacqueline BATLLE	T5.4
CAM-DEP111Obs1Christine XXXQUIEVREUX Dépôt d'une lettre	
CAM-DEP112Obs1Ronan MONOT Réponse donnée par le CE	
CAM-DEP113Obs1Mme MURAY	T9
CAM-DEP114Obs1Michel PLANES Dépôt d'un dossier	
CAM-DEP115Obs1 Michel PLANES Dépôt d'un dossier	
CAM-DEP116Obs1Patricia LEVE	T8
CAM-DEP117Obs1Jean Claude ROSA	T9
CAM-DEP118Obs1Paroisse St Bernadette	T9
CAM-DEP119Obs1illisible	T2.1
CAM-DEP120Obs1 Mathieu GEORGES LALANDE Marion	T2.2
CAM-DEP121Obs1Anne BENVOCCHI	T2.2
CAM-DEP122ObsMartine DIEURY-LEDESERT	T2.1
CAM-DEP123Obs1Geneviève MAGNE	T2.5
CAM-DEP124Obs1Bernard PEREZ	T6.1
CAM-DEP125Obs1Christine DUTTO Dépôt d'une lettre +pétition	T6.1
CAM-DEP126 Association rue Durand Dépôt d'une lettre+pétition	
CAM-DEP127Obs1 Gérard LENZETTI	T2.3
CAM-DEP128Obs1Marie Elisabeth GALICHON	T9
CAM-DEP129Obs1Michel BENADDI	T2.1
CAM-DEP130Obs1 Michel BENADDI (Président village 1)	T2.1
CAM-DEP131Obs1Yves GIRAL	T2.1
CAM-DEP132Obs1Alain KLETHI Dépôt de 2 dossiers	
CAM-DEP133Obs1Jacqueline MEJEAN Dépôt de 2 dossiers SupAgro et INRA	
CAM-DEP134Obs1Laurent VITIS SCI	T2.1
CAM-DEP135Obs1Bruno CONWAY	T2.2

<u>Registre d'enquête de la Mairie Montpellier</u>

62 dépositions écrites et 0 dépositions orales
Total des observations : 85
Liste des déposants dont les observations sont reprises dans le « classement par thèmes » :

REGISTRE N°1

MTP-DEP1-Obs 1-2-3-4-5-6 - Melle BLANCHIN Colette Montpellier T5-4/T2-4/T5-3/T2-1/T5-6/T3-2
MTP-DEP2- Obs 1-2-3 Une personne (identité non déclinée) pour M. le Président de l'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RUE DURAND, 12 rue Durand 34000 Montpellier T1-1/T14/T9
MTP-DEP3- Obs 1-2 – M. JUSTAMEN Jean Michel Montpellier T2-1/T9
MTP-DEP4 – Mme BARAILLER Montpellier-Ecusson T13
MTP-DEP5 – Mme YAPI Patricia, PCA de SAS MICOLAS INTERMARCHE, 41 Ave G Clémenceau Montpellier T2-3
MTP-DEP6 – M.ESCOFFIER, 3 rue Colline du Vivarais Montpellier T2-3
MTP-DEP7 – M.PLANES Michel, Gérant de la SCI du Puech (Centre commercial du Puech, 2750, Bld Paul Valery/Ave de Vannières) T2-3
MTP-DEP8 – Obs 1-2-3 - M. BRUGNIAUX Patrice, commerçant (Biomonde) 28, Ave Georges Clémenceau, Montpellier T2-2/T4-4/T3-5
MTP-DEP9 – Obs 1-2-3 - M. SEMPERE T2-1/T3-1/T3-1
MTP-DEP10 – Obs 1-2-3 - Mme SEMPERE T2-1/T2-4/T5-1
MTP-DEP11 – Mesdames BAULLER adèle, TURMEAU, LAMBOUR, BELLAVENNE, SOULAIROL T8
MTP-DEP12 – non signée T8
MTP-DEP13 – Mme JOLIVOT Colette – Les Hauts d'Argency D9, 617 rue de Bugarel Montpellier T2-1
Remise d'une lettre adressée à M. le Président de la Commission d'enquête du 23-04-2013
MTP – DEP14 – M. et Mme REY, Résidence Les Hauts d'Argency, rue de Bugarel, Monpellier
Remise d'un document « Incidence du passage de la ligne 5 du tramway dans la rue de Bugarel sur la Résidence des Hauts d'Argency » T2-1
MTP – DEP15 – M. RABIER Dominique, 617 rue de Bugarel Bât D9, Montpellier T2-1
Remise d'une lettre du 23-04-13 à M. le Commissaire enquêteur pour transmission à M. le Préfet
MTP – DEP16 – Mme Geneviève LETANG et Christiane BOUDOURIC, 422 Ave Maurice Planès, Montpellier T8
Dépôt d'un document explicatif
MTP – DEP17 – Mme YAPI, PCA de la SAS MICOLAS (Intermarché), 41 Ave Georges Clémenceau Montpellier T2-3
MTP – DEP18 – Mme HOUPIART-DUPRE Sophie, Pharmacie Clémenceau, 30 Ave Clémenceau, Montpellier T2-2
MTP-DEP19 – Obs 1-2 - M.BRUNIAUX Patrice commerçant au 28, Ave Clémenceau, représentant M. PETIT du garage PETIT, 2 rue Enclos Fermaud, Montpellier T3-3 et T3-5/T2-2
MTP – DEP20 – Obs 1 – 2 – Mme VALMALLE Muriel, co-gérante de la Boulangerie de Montpellier-Village T4-3/T2-3
MTP – DEP21 – Obs 1-2 – Mme URTADO Eliane, habitante du quartier Clémenceau T13/T2-2
MTP – DEP22 – M.BOUDET Dalbin T2-1
MTP – DEP23 – M. R FEUVRIER, Les Hauts d'Argency D10, 617 rue de Bugarel, Montpellier
Remise lettre adressée à M. le Président de la Commission d'enquête du 23-04-2013 T2-1
MTP – DEP24 – M. B MONTIAUX, 29 impasse Galzy, Montpellier T2-1
MTP - DEP25 – M. SOLO Jean Jacques, kinésithérapeute, Les Hauts d'Argency Bât B4, 617 rue de Bugarel, Montpellier T2-1

REGISTRE N°2

MTP – DEP26 – M. GOULAIS Robert T2-1
MTP – DEP27 – Mme Michèle HERPIN, Vice Présidente de l'Association de la rue Durand, Montpellier T8
Remise au Commissaire enquêteur d'un courrier en date du 23-04-13 et d'un argumentaire sur : Quartier Gare-Laissac/Ligne bus 11 et Zone 20 Durand/Boucle St Denis-Pagezy-Observatoire/ note d'incidence et propositions
MTP – DEP28 – M. G BALLET T5-1
MTP – DEP29 – M. LAFON Jean Pierre T5-3
MTP – DEP30 – MmeDURAND Geneviève, 10, Avenue Lepic, Montpellier T2-1
Remise d'une lettre à M. le Président de la Commission d'enquête du 23-04-2013
MTP – DEP31 – D. NOUGUET, 1 Bld Vialleton, Montpellier T13
MTP – DEP32 – Obs 1,2 - M. et Mme BOUDET René, 650 rue de Bugarel, Montpellier T8/T3-5
MTP – DEP33 – Mme PAILLES Danielle 105 rue de la Belle T10
MTP – DEP34 – Mme SEQUIER-BLANC Annie, Présidente de la Pasquière, 7 ave Docteur Pezet, Montpellier T9
MTP – DEP35 – Mme COURBES Anne, 55 rue du 56e R.A Montpellier T13
MTP – DEP36 – M.BRODARD Maurice, 201 rue du Mas de Nègre, Montpellier T13
MTP – DEP37 – Mme BRODARD-GAILLARD Véronique, propriétaire des chambres d'hôtes « Clos de l'harmonie » 201 rue du Mas de Nègre, Montpellier T13
MTP - DEP38 – PourM.GAILLARD, rue du Mas de nègre, Montpellier T13

MTP – DEP39 – Mme MOLENE Maguelone T13
MTP – DEP40 – M BRODARD Frédéric, 201 bis rue du Mas de Nègre, Montpellier T13
MTP – DEP41 – LISLE Josette et BRODARD Jean Claude Ave Jean Prat, Montpellier T13
MTP – DEP42 – M. SOUCHON GuyLe Turin villa 5, 509 rue de Bugarel, Montpellier T13
MTP – DEP43 – Mme GOURBERE Aurélia, 2 rue Booth, Montpellier T13
MTP – DEP44 – M.MALLET Jean 4, rue Rossini, Montpellier T2-1
MTP - DEP45 – M. PARISI Salvatore Gérant de l'entreprise PIZZA HUT (vingtaine de salariés), 55 bis Ave G. Clémenceau (face à la place du 8 mai 45) T4-4
MTP – DEP46 – Melle BLANCHIN Colette T5-5

MTP – DEP47 – Obs 1,2 - M. ARCHER, 55 bis Ave G. Clémenceau Montpellier T9/T3-4
MTP – DEP48 – M. HERON Robert, Montpellier
 Courrier déposé « Sauvons le Parc Montcalm (Havre de calme et de verdure) T2-1
MTP – DEP49 – Mme ANDRE Marie-Thérèse, quartier Clémenceau-Rondelet T2-2
MTP – DEP50 – M.BESSON Didier, 32 rue Balard Montpellier T2-2
MTP – DEP51 – Obs 1,2 - Mme SEROT CHAÎBI T2-1/T2-2
MTP – DEP52 – M.LECONTE Henri et Mme FABRE Marguerite, 91 rue Jacques Tati, Montpellier T2-1
MTP – DEP53 – M.SAUVAN Michel Les Sorbiers II, 31 rue Alain, Montpellier T2-1
MTP – DEP - 54 – M SALMON Claude Résidence le Belvédère Ave Marius Carrieu, Montpellier T2-1
MTP – DEP55 – Mme NAUCHET-MONNIER Sophie, 617 rue de Bugarel, Les Hauts d'Argency BAT D9, Montpellier
MTP – DEP56 – Obs 1,2 - M.CAREMOLI Michel, 7 rue Saint Pierre, Montpellier T3-5/T2-2
MTP – DEP57 – Mme POUPON Nathalie, 91 rue JB Poquelin dit Molière, Montpellier T2-1

REGISTRE N°3

MTP – DEP58 – Obs 1,2 - Mme REISMAN Martine et FONTERGNE Michelle, 6 rue des Gémeaux, Montpellier T13/T6-2
MTP – DEP59 – M.CORONA Jean Luc 3, impasse Mozart, Montpellier
 Dépôt d'un document en forme de pétition (7 personnes) T2-2
MTP – DEP60 – M. HANNIN, 27 rue de la Vièle 30660 Gallargues le Montueux, propriétaire au 9 Bd Henri IV T2-2

PETITIONS

MTP- DEP61 – Installation de la cinquième ligne du tram avenue G. Clémenceau signées par 50 commerçants.

T9
L'ensemble des commerçants, Pharmaciens, restaurateurs, kinésithérapeutes et autres représentés par M. BRUNIAUX Patrice responsable du magasin BIOMONDE au n°28 et Mme HOUPIART-DUPRE responsable de la Pharmacie au n°30 de l'avenue, ont décidé de se mobiliser pour organiser des réunions de travail avec les responsables de ce projet afin d'obtenir satisfaction sur différents points.

MTP- DEP62 – Installation de la cinquième ligne du tram avenue G. Clémenceau signées par XXX clients. T9
L'ensemble des commerçants, Pharmaciens, restaurateurs, kinésithérapeutes et autres représentés par M. BRUNIAUX Patrice responsable du magasin BIOMONDE au n°28 et Mme HOUPIART-DUPRE responsable de la Pharmacie au n°30 de l'avenue, ont décidé de se mobiliser pour organiser des réunions de travail avec les responsables de ce projet afin d'obtenir satisfaction sur différents points.

Registre d'enquête de la mairie de CLAPIERS :

19 dépositions écrites et 0 dépositions orales
Total des observations : 22

Liste des déposants dont les observations sont reprises dans le « classement par thème » :
CLAP-DEP1- Obs1 M et Mme SAFARIAN T13
CLAP-DEP2- Obs1 et 2 J.L. GABORIT T1.1 et T4.1
CLAP-DEP3- Obs1 DAINAT T4.1
CLAP-DEP4- Obs1 NAVARRO, 1 rue du Bosc T6.1

CLAP-DEP5-Obs1 PINO Arthur T6.1
CLAP-DEP6-Obs1 Annie CHAYRIGUES T5.1
CLAP-DEP7-Obs1 Max GIBILY 614 route de Montpellier 34730 Prades Le Lez T4.1
CLAP-DEP8-Obs1 Gérard VAYSSADE T7.1
CLAP-DEP9-Obs1 Michèle DUFOUR T8
CLAP-DEP10-Obs1 Jean PEREZ T1.1
CLAP-DEP11-Obs1et 2 Art et Style Coiffure 100 route de Montferrier 34830 Clapiers Mr PEPIN Guillaume et Mme VALCORUL PEPIN Luidina son épouse + dépôt d'une lettre répertoriée B sur le registre de Clapiers T4.3 et T2.1
CLAP-DEP12-Obs1 Michel CHASTAING 1 rue Georges Brassens 34830 Clapiers T6.1
CLAP-DEP13-Obs1 Martine SEIGNEURIN 14, rue des Millepertuis 34830 Clapiers T13
CLAP-DEP14-Obs1 Guy FEDIERE 255 chemin de cabries 34830 Clapiers + dépôt d'une lettre répertoriée A dans le registre de Clapiers T11
CLAP-DEP15-Obs1 Signature illisible T13
CLAP-DEP16-Obs1 François SAUVEUR 76 rue Puech Marty Prades le lez T13
CLAP-DEP17-Obs1 Jean Pierre REILLES 740 rue PLO-MIDI Prades le lez T13
CLAP-DEP18-Obs1 et 2 Pascal GRATIAS 2240 route de Mende 34090 Montpellier + dépôt d'une letttre répertoriée C sur le registre de Clapiers T2.1et T7.1
CLAP-DEP19-Obs1 Groupe des élus écologistes du conseil municipal de Clapiers T9

Registre d'enquête de la mairie de LAVERUNE :
49 dépositions écrites et 0 dépositions orales
Total des observations : 64
Liste des déposants dont les observations sont reprises dans le « classement par thème » :

LAVE-DEP1A-Obs1 DELMARE 486 rue des BOUISSES MTP T4.2
LAVE-DEP1B-Obs1 Mme CAVADORE 1 rue du Pointu Laverune T6.2
LAVE-DEP1C-Obs1 R. GIGORD 2595 bld P. Valéry MTP T13
LAVE-DEP1-Obs1 S. CASTELLA T13
LAVE-DEP2-Obs1 et Obs2 Bernard BOUVIER T4.1
LAVE-DEP3-Obs1 H.BRUN (Château Bon rue de la Belle) T2.2
LAVE-DEP4-Obs1 et Obs2 Michel BLANC T5.1etT9
LAVE-DEP5-Obs1 et Obs2 Auguste CHEVALIER T13 et T2.2
LAVE-DEP6-Obs1, Obs2 et Obs3 M et Mme Guy ZANKINI 2459, route de Bionne T5.1 T2.1 et T2.3
LAVE-DEP7-Obs1Armand LAJARRIGE 885 rue de Foncouverte 34070 Montpellier T10
LAVE-DEP8-Obs1, Obs2 et Obs3 Association St Jean Environnement Gilles DOUCET Jean Paul REBOUIL T2.2 T6.2 et T5.2
LAVE-DEP9-Obs1 Michel SALOM 4 rue de la Croix 34880 Laverune T6.2
LAVE-DEP10-Obs1 Huguette LAFON Pignan T13
LAVE-DEP11-Obs1 Philippe MALOUZA Laverune T4.1
LAVE-DEP12-Obs1 A.Marie DIAZ 34 Lavérune T13
LAVE-DEP13-Obs1 Annie HERVE 34 Lavérune T13
LAVE-DEP14-Obs1 Nicolas de La Grange Lavérune T2.1
LAVE-DEP15-Obs1 Robert BOISSET, 3 plan des Bergers T13
LAVE-DEP16-Obs1 Jean MOULIN ancienne route de Montpellier Lavérune T8

LAVE-DEP17-Obs1 Antoinette MICALEF 2, impasse de …. Lavérune T13

LAVE-DEP18-Obs1 JP GOMEZ Lavérune T1.1

LAVE-DEP19-Obs1 Nom illisible T13

LAVE-DEP20-Obs1 et 2 ROUX T4.1etT6.1

LAVE-DEP21-Obs1 Nom illisible T3.1

LAVE-DEP22-Obs1 Boudon T13

LAVE-DEP23-Obs1 AMADOU Les Bouisses T13

LAVE-DEP24-Obs1 et 2 Signature illisible T2.1et T13

LAVE-DEP25-Obs1 Signature illisible T6.2

LAVE-DEP26-Obs1 ZOUBIR Karim Lavérune T13

LAVE-DEP27-Obs1 GASQUET Yves T13

LAVE-DEP28-Obs1 GRELIET Jean Marie 60 rue A. Lunel 34070 Montpellier T2.1

LAVE-DEP29-Obs1 François DEMONNAZ 3 impasse du mûrier T4.1

LAVE-DEP30-Obs1 TALI Simone T13

LAVE-DEP31-Obs1 Signature illisible T13

LAVE-DEP32-Obs1 Signature illisible T13

LAVE-DEP33-Obs1 Signature illisible T6.2

LAVE-DEP34-Obs1 Marie MORIN 5 rue Grenache 34850 Lavérune T4.1

LAVE-DEP35-Obs1 Charles MORIN 5 rue Grenache 34850 Lavérune T9 et T6.1

LAVE-DEP36-Obs1 Gèneviève SULTAN T13

LAVE-DEP37-Obs1 Signature illisible T3.1

LAVE-DEP38-Obs1 Signature illisible T13

LAVE-DEP39-Obs1 Signature illisible T13

LAVE-DEP40-Obs1 Pas de signature T13

LAVE-DEP41-Obs1Mme Vincent CELAR Domaine de Fourque 34990 Juvignac T6.2 et T2.5

LAVE-DEP42-Obs1 Michel BOUGET T4.2

LAVE-DEP43-Obs1,2,3 et 4 J.Claude et Pascal BELTRA Garrigues du pont Rond-point Maurice Gennevaux 34430 St Jean de Vedas T8 T2.4 T11 et T2.5

LAVE-DEP44-Obs1,2 et 3 Philippe LENOIR T6.1 T2.5 et T5.4

LAVE-DEP45-Obs1 Jérôme LORIOT4 rue … 34470 Pérols T2.2

LAVE-DEP46-Obs1 J.Paul CLARAC 4 rue des Aires 34880 Lavérune T13

Registre d'enquête de la mairie de MONTFERRIER-SUR-LEZ :
17 dépositions écrites et 0 dépositions orales
Total des observations : 23
Liste des déposants dont les observations sont reprises dans le « classement par thème » :

MOSL-DEP1-Obs1 NICAISE Arrêt bus 4 chemins T6.1
MOSL-DEP2-Obs1 L. de TONNEC T2.4
MOSL-DEP3-Obs1 signataire non identifié T6.1
MOSL-DEP4-Obs1 signataire non identifié T13

MOSL-DEP5-Obs1 et 2 signataire non identifié T13etT6.2
MOSL-DEP6-Obs1 déposition non signée T6.2
MOSL-DEP7-Obs1, 2 et 3 Georges MICHALOUD 599 rue de Fontcouverte
34070 Montpellier T7.1 , T2.1 et T1.1
MOSL-DEP8-Obs1 Colette DOMERGUE 1 chemin du Rapatel Montferrier-sur-Lez T13
MOSL-DEP9-Obs1 Madame DURU 620 rue des Bouisses 34070 Montpellier T4.2
MOSL-DEP10-Obs1 Association Forum Citoyen EAI et ses représentants T2.1
MOSL-DEP11-Obs1 Martine SAINT PIERRE 1 chemin de Versailles Montferrier T2.1
MOSL-DEP12-Obs1,2 ,3 et 4 Mr et Mme HELARY 1943 bd de la Lironde Monferrier
T2.5 , T7.1 , T6.1 et T2.1
MOSL-DEP13-Obs1 Bernard GUILLOUT 15 Les A...ts de la Dévèze Montferrier T4.1
MOSL-DEP14-Obs1 Michel FRAYSSE-MEIR Montferrier T6.1
MOSL-DEP15-Obs1 Jean-Christophe AVARRE et Estelle MASSERET5 rue du Four à Montferrier-sur-Lez
T7.1
MOSL-DEP16-Obs1 Jacqueline et Roland d'HAUTEVILLE 599bis rue Fontcouverte Montpellier
T2.1
MOSL-DEP17-Obs1 SOS Lez environnement 5 rue de Clos 34980 Montferrier-sur-Lez
T1.1

Registre d'enquête de la mairie de St JEAN DE VEDAS :
34 dépositions écrites et 0 dépositions orales
Total des observations : 54

Liste des déposants dont les observations sont reprises dans le « classement par thème » :

SJDV-DEP1-Obs1 Gérard ETIE 2 rue Félix Sahut 34070 Montpellier T9
SJDV-DEP2-Obs1 Louise Claud ROBERT 2 rue Félix Sahut 34070 Montpellier T9
SJDV-DEP3-Obs1 et 2 M.C. LEGER 9 bis Impasse des Hortensias 34490 St Jean de Vedas
T1.1 et T2.2
SJDV-DEP4-Obs1 et 2 Marie Line et Bernard GRIMAUD RANDON 620 chemin des oliviers 34430 St Jean de Vedas
T2.2 et T5.2
SJDV-DEP5-Obs1 M et Mme DELTOUR 107 av. St Maurice 34250 PALAVAS T5.2
SJDV-DEP6-Obs1 et 2 Mme et M DOUCET Gilles 9 rue des lilas SJV T2.2 et T6.1
SJDV-DEP7-Obs1, 2, 3 et 4 Association St Jean Environnement 9, rue des Baguenaudiers 34000 Montpellier Courrier déposé par Mme Martine THOMAS Présidente de l'association le 26 avril 2013 en relation avec la déposition LAVE-DEP8 faite à Lavérune T2.2 , T6.2 , T1.1 et T5.2
SJDV-DEP8-Obs1 et 2 M et Mme BALSAN Serge 802 chemin des Oliviers 34430 Saint jean de Vedas
T13 et T2.2
SJDV-DEP9-Obs1 M Clement LAVERNAY 7 rue du jardin de la reine 34000 Montpellier
T13
SJDV-DEP10-Obs1 et 2 Gérard MOULS, Noelle ROZIERES, Jacques LUYSSEN 124, 88, 144 rue Tourtourel Montpellier-Village. T5.6 et T2.1
SJDV-DEP11-Obs1,2 et 3 Alexandre LALAQUE 9 rue Colette 34430 St Jean de Vedas
T13, T5.6 et T3.5
SJDV-DEP12-Obs1 et 2 Saint PISCIOTTA 3170 route de Lavérune 34070 Montpellier
T9 et T11
SJDV-DEP13-Obs1 Raphaël MANZANO Les Hauts d'Argency B5 617 rue de Bugarel 34070 Montpellier + dépôt d'une lettre et d'un mémoire de 17 pages T9
SJDV-DEP14-Obs1 Marie-Laure CANAC – LAURAINE 14 rue du docteur Lachapelle 34080 Montpellier T2.2
SJDV-DEP15-Obs1 Arnaud LAJARRIGE et Florence KALFOUN 885 bât. B rue de Fontcouverte 34070 Montpellier 2 courriers déposés et en relation avec la déposition
LAVE-DEP7-Obs1 du registre de Lavérune T2.1
SJDV-DEP16-Obs1 Agnès HEDERT 885A rue de Fontcouverte indique qu'elle déposera un courrier le lundi 13 mai à la Maison d'Agglo.
SJDV-DEP17-Obs1 et 2 Philippe ROBIN retraité DDE (IDSR)2, impasse des amandiers 34570 PIGNAN
T2.4 et T2.1
SJDV-DEP18-Obs1 André REIGNE responsable de Securite Werke 9 avenue Georges Clémenceau
T2.3

SJDV-DEP19-Obs1 et 2 Christian DUPRAZ Conseiller général des Matelles, Vice-Président de Hérault-Transport, Directeur de recherche INRA T2.1 et T7.1
SJDV-DEP20-Obs1 Bruno VIALA 2799 route de Lavérune 34430 St Jean de Védas indique qu'un groupement de propriétaires, situés route de Lavérune entre la montée du Terral et le chemin des Oliviers, déposera un dossier.

SJDV-DEP21-Obs1 Mr PALIES 2753 route de Lavérune, Mr et Mme PARADIS 2773 route de Lavérune
SJDV-DEP22-Obs1,2 et 3 Mireille PELFORT 7 rue Paul BROUSSE à Montpellier
T2.2 , T3.2 et T3.5
SJDV-DEP23-Obs1 J. Louis CLAMOUSE 552 chemin des Oliviers St Jean de Vedas
T2.2
SJDV-DEP24-Obs1 Association Lotissement La Belle chez François MULERO 396 rue adrienne Boland 34070 Montpellier et dépôt d'un courrier classé G dans le registre 1 de St Jean de Vedas T5.6
SJDV-DEP25-Obs1,2 et 3 Dépot du courrier répertorié H dans le registre de St Jean de Vedas déposé par Bruno VIALA 2799 route de Lavérune 34430 St Jean de Vedas et représentant 9 copropriétaires T8 T11 et T2.3
SJDV-DEP26-Obs1 Jean Paul REBOUILLAT chemin des Oliviers St Jean de Vedas T11
SJDV-DEP27-Obs1 Jean Paul REBOUILLAT chemin des Oliviers St Jean de Vedas T2.2
SJDV-DEP28-Obs1 Jean Paul REBOUILLAT chemin des Oliviers St Jean de Vedas T2.1
SJDV-DEP29-Obs1,2,3 et 4 Elisabeth DAUSSIN rue du Pioch St Jean de Vedas T2.2 T6.1 T2.1 et T10
SJDV-DEP30-Obs1 Déposition non signée sur Station Les collines Estanove T2.3
SJDV-DEP31-Obs1 Michel MAGUET chemin des Oliviers St Jean de Vedas T2.2
SJDV-DEP32-Obs1 Christophe DUBOIS 19 place de la Mairie St Jean de Vedas Dépot d'un courrier répertorié I dans le registre de St Jean de Vedas T2.2
SJDV-DEP33-Obs1 Marc DAUSSIN rue du Pioch St Jean de Vedas T2.2
SJDV-DEP34-Obs1 A.M PETITJEAN T2.2

1.5.5.3 LISTE DES LETTRES DEPOSEES AU SIEGE DE L'ENQUÊTE ET DANS LES COMMUNES

Lieux	Auteur	Adresse	APPELATION	REF	Thèmes
Maison d'agglo de Montpellier	Christiane FERRAT	91 avenue Vert-Bois - Apt 5 - La Paquière - 34 090 Montpellier	A	**L1**	**T8**
	Olivier BARRIENDOS	7 rue des Vanneaux - 34 130 CANDILLARGUES	B	**L2**	**T8**
	COMITE DE QUARTIER CLERONDEGAMBE		C	**L3**	**T2.2/T2.5**
	Francis MAGNOULOUX		D	**L4**	**T2.2**
	Mario PERALDI	Les Hauts d'Argency - 783 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	E	**L5**	**T8**
	Christiane POURNIN	Les Hauts d'Argency - 783 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	F	**L6**	**T8**
	ARFA		G	**L7**	**T2.1**
	Monsieur JOUGLA	471 Rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	H	**L8**	**T2.1**
	VIVE MONTPELLIER NORD	133 allée du Mont Chauve - 34 090 Montpellier	I	**L9**	**T2.2**
	Cabinet infirmier	30 avenue Georges Clemenceau	J	**L10**	**T2.2**
	France JOULLIE		K	**L11**	**T2.1**
	Roger COMTAT	17 rue Charles de Coulomb - 34 070 Montpellier	L	**L12**	**T2.1**
	Nicole ASPERGES	Les Hauts d'Argency - 617 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	M	**L13**	**T2.1**
	Roselyne AMALRIC	Les Hauts d'Argency - 617 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	N	**L14**	**T2.1**
	Michel JULIER		O	**L15**	**T6.1**
	Roland LABOYE	131 rue Guillaume Janvier - 34 070 Montpellier	P	**L16**	**T2.1**
	Danielle CAMBON	Les Hauts d'Argency - 617 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	Q	**L17**	**T2.1**
	Michelle LABOYE	131 rue Guillaume Janvier - 34 070 Montpellier	R	**L18**	**T2.1**
	Association Velocite Languedoc		S	**L19**	**T6.2**
	Mesdames MASSOL	Les Hauts d'Argency - 617 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	T	**L20**	**T2.1**
	Assocation des "Riverains de la rue Durand"		U	**L21**	**T14**
	Riverains de la rue de la Bégude	rue de la Bégude - 34 070Montpellier	V	**L22**	**T2.2**
	Geneviève DURAND		W	**L23**	**T2.1**
	Association défense poumon vert		X	**L24**	**T2.1**
	Aurélien Derringer	25 Impasse Walter Scott - Montpellier	Y	**L25**	**T1.1**
	Forum citoyen EAI	2 rue W et C Booth 34070 Montpellier	Z	**L26**	**T2.1**
	Parti radical de gauche		AA	**L27**	**T2.1/T2.2**
	Carole Vaidy	7 rue des œillets 34 070 Montpellier	BB	**L28**	**T2.1**
	Collectif d'entreprise de l'avenue Clemenceau		CC	**L29**	**T2.2/T2.3/T3.5**
	Association Claire et Nette	10 Rue François Mireur - 34070 Montpellier	DD	**L30**	**T2.1**
	Georges Pons	Les Hauts d'Argency - 617 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	EE	**L31**	**T2.1**
	Monique Bernat	34 070 Montpellier	FF	**L32**	**T2.1**
	Michèle Berry	Les Hauts d'Argency - 617 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	GG	**L33**	**T2.1**
	Marion Dassonneville	Reçu par Email : non recevable	HH	**L34**	
	Nathalie Pechoux	192 rue de la Chênaie - 34 096	II	**L35**	**T2.2**

Lieux	Auteur	Adresse	APPELATION	REF	Thèmes
		Montpellier			
	Eric Barrellet	Les Hauts d'Argency - 617 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	JJ	**L36**	**T2.1**
	Romieu Stéphanie	70 Rue de Claret - 34 070 Montpellier	KK	**L37**	**T2.3**
	Association les Aiguelongues	71 Rue Laurent Chabry	LL	**L38**	**T13/T6.1**
	Denise BERRY		MM	**L39**	**T9/T2.1**
	Felix ALLARY	308 Rue de Fontcouverte - 34 090 Montpellier	NN	**L40**	**T2.1**
	Alain Darney	171 Rue de La Bégude	OO	**L41**	**T2.1**
	Association de la rue Durand		PP	**L42**	**T14**
	Eutique Jean-François	1 rue du Mas Saint Roch	QQ	**L43**	**T2.1**
	Arnaud / Deltour / Durand	Avenue Lepic	RR	**L44**	**T2.5**
	Christian et Nicole Gary	21 Rue Rossini - 34 070 Montpellier	SS	**L45**	**T2.1**
	Association Poumon Vert		TT	**L46**	**T2.1**
	Philippe Aymard	42 route de lavérune - 34 070 Montpellier	UU	**L47**	**T2.1**
	Marguerite Labonne	91 rue Jacques Tati - 34 070 Montpellier	VV	**L48**	**T2.1**
	Christian Grandjean	44 Rue Giacomi Puccini	WW	**L49**	**T2.1**
	Securit Werke	9 avenue Clemenceau	XX	**L50**	**T2.3**
	Mme Montserrat Ribes	42 route de lavérune - 34 070 Montpellier	YY	**L51**	**T2.1**
	Ovalie Providence	412 Avenue du Mondial de Rugby	ZZ	**L52**	**T2.1**
	Joelle Laluc	Les Hauts d'Argency - 783 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	AAA	**L53**	**T2.1**
	Bedel de Buzareingues		BBB	**L54**	**T9**
	Salvatore Parisi	55 bis avenue Clemenceau	CCC	**L55**	**T2.3**
	Christine Combarnous	65 rue Samuel Bassaget - 34 280 Carnon	DDD	**L56**	**T5.3**
	Jean-Pierre LAFON	51 Allée Jean de Beins - 34000 Montpellier	EEE	**L57**	**T5.3**
	Guilvard Eliane	Les Hauts d'Argency - 617 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	FFF	**L58**	**T2.1**
	Agnés Hébert	885 rue de Fontcouverte 34 070 Montpellier	GGG	**L59**	**T12**
	Arnaud Lajarrige	885 rue de Fontcouverte 34 070 Montpellier	HHH	**L60**	**T2.1**
	Petition Hauts d'Argency	Pétition	III	**L61**	**T4.3**
	FNAUT	1511 avenue du Père Soulas - 34 090 Montpellier	JJJ	**L62**	**T7.1**
	Sup agro		KKK	**L63**	**T2.1**
	Riverains de la rue Durand		LLL	**L64**	**T14**
	Alain Klethi	Les Hauts d'Argency - 716 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	MMM	**L65**	**T2.1**
	Alain Klethi	Les Hauts d'Argency - 716 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	NNN	**L66**	**T2.1**
	Petition pour l'amélioration de la ligne 11	89 personnes	OOO	**L67**	**T14**
	Christian Dupraz	14 rue Pagès - Montpellier	PPP	**L68**	**T2.1/T7.1**
	Vélocité	22 avenue du pont Juvénal - Montpellier	QQQ	**L69**	**T6.2**
	Jean-Louis Roumégas		RRR	**L70**	**T6.2/T2.2/T2.1**
	Hubert Barkate	17 Rue Rossini - 34 070 Montpellier	SSS	**L71**	**T2.1**
	François Baraize	4 rue Baudin 34000 Montpellier	TTT	**L72**	**T2.1/T7.1**

Lieux	Auteur	Adresse	APPELATION	REF	Thèmes
	Jean-Claude Rosa		UUU	**L73**	**T8**
	ARFA	171 rue de la Begude - 34 070 Montpellier	VVV	**L74**	**T2.1**
	Association Pavé	25 rue Dom Vaissette - 34 000 Montpellier	WWW	**L75**	**T2.2**
	Association Clerondegambe	Réunion débat 70 Personnes	XXX	**L76**	**T2.2/T2.5/T3.1**
	Alain Darney	171 rue de la Begude - 34 070 Montpellier	ZZZ	**L77**	**T2.1**
	Roland LABOYE	131 rue Guillaume Janvier - 34 070 Montpellier	AAAA	**L78**	**T2.1**
	Christine Combarnous	65 rue Samuel Bassaget - 34 280 Carnon	BBBB	**L79**	**T5.3**
	Chadelas-Quievreux Christine	6 bd Renouvier - 34 000 Montpellier	CCCC	**L80**	**T2.1**
	SCI du Puech	213 rue Gustave Flaubert - 34 070 Montpellier	DDDD	**L81**	**T8**
	Michel Planes	213 rue Gustave Flaubert - 34 070 Montpellier	EEEE	**L82**	**T8**
	Lafon Jean-Pierre	51 Allée Jean de Beins - 34000 Montpellier	FFFF	**l57**	**Doublon**
	Marion Dassonneville	9 boulevard IV - 34 000 Montpellier	GGGG	**L83**	**T2.2**
	Bernard Contamine	42 route de lavérune - 34 070 Montpellier	HHHH	**L84**	**T2.1**
	Association Pavé	25 rue Dom Vaissette - 34 000 Montpellier	IIII	**L75**	**Doublon**
AUTRE (courriers remis lors de permanence…)	Commerçants de Montpellier Village			**L85**	**T2.1/T4.4**
	Association Abri Languedocien	2256 Route de Mende - 34 090 Montpellier		**L86**	**T2.3**
	Pétition ARFA			**L87**	**T2.1**
	Marianne Brignatz			**L88**	**T2.3**
	M.et Mme PERIER	2 rue Blaize Pascal montpellier		**L89**	**T2.1**
Autres courriers recevables	André SALVY	Le Wagner 885 rue de Foncouverte 34070 Montpellier		**L90**	**T2.2**
	Jean FORT	1 impasse du hameau de Montlaur 34090 Montpellier		**L91**	**T5.4/T11/T2.5/T2.1**
	Mme BRUNET BERGER	Quartier Clémenceau		**L92**	**T13**
	Mme CALMET	40 Rue Joseph Hubert Saint Pierre 97410		**L93**	**T2.1**
Montferrier-sur-Lez	Jacqueline et Roland d'HAUTEVILLE	599 bis rue de Foncouverte - 34 070 Montpellier	A		**Traité avec les dépositions**
	Georges MICHALOUD	599 rue de Fontcouverte - 34 070 Montpellier	B		**Traité avec les dépositions**
	Françoise et Jean-Michel HELARY	1943 Boulevard de la Lironde - 34 980 Montferrier sur Lez	C		**Traité avec les dépositions**
	SOS Lez Environnement - Henri BRACCO	5 rue de Clos - 34 980 Montferrier sur Lez	D		**Traité avec les dépositions**
Clapiers	Guy FEDIERE	255 Chemin de Cabries - 34 830 CLAPIERS	A		**Traité avec les dépositions**
	M. et Mme PEPIN	100 Route de Montferrier - 34 830 CLAPIERS	B		**Traité avec les dépositions**
	Pascal GRATIAS	2240 Route de Mende - 34 090 Montpellier	C		**Traité avec les dépositions**
	Groupe des Elus Ecologistes de Clapiers	3 rue des Mourguettes - 34 830 CLAPIERS	D		**Traité avec les dépositions**
Lavérune	Auguste CHEVALIER	9 avenue Colonel Guizard - 34 880 LAVERUNE	A		**Traité avec les dépositions**
	Carole DURU	79 impasse des Bacchantes - 34 070 Montpellier	B		**Traité avec les dépositions**
Saint-Jean-de-Védas	Martine THOMAS - Association St Jean Environnement	9 rue des Baguenaudiers - 34 000 Montpellier	A		**Traité avec les dépositions**
	Raphaël MANZANO	Les Hauts d'Argency - 617 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	B		**Traité avec les dépositions**

Lieux	Auteur	Adresse	APPELATION	REF	Thèmes
	M. PISCIOTTA	3170 Route de Lavérune 34070 Montpellier	C		**Traité avec les dépositions**
	Arnaud Lajarrige	885 rue de Fontcouverte 34 070 Montpellier	D		**Traité avec les dépositions**
	Florence Kalfoun	885 rue de Fontcouverte 34 070 Montpellier	E		**Traité avec les dépositions**
	Conseil de Quartier n°3	34 430 Saint Jean de Védas	F		**Traité avec les dépositions**
	Association Lotissement La belle	396 Rue Adrienne Boland 34070 Montpellier	G		**Traité avec les dépositions**
	Groupe de propriétaires	Route de Lavérune	H		**Traité avec les dépositions**
	Christophe Dubois	19 av. de la Mairie 34 430 Saint Jean de Védas	I		**Traité avec les dépositions**
Mairie de Montpellier	Mario et Marcelle REY	Les Hauts d'Argency - 617 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	A		**Traité avec les dépositions**
	Dominique RABIER	Les Hauts d'Argency - 617 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	B		**Traité avec les dépositions**
	M. FEUVRIER	Les Hauts d'Argency - 617 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	C		**Traité avec les dépositions**
	Colette JOLIVOT	Les Hauts d'Argency - 617 rue de Bugarel - 34 070 Montpellier	D		**Traité avec les dépositions**
	Petition des Commerçants de l'avenue Clemenceau		E		**Traité avec les dépositions**
	Petition des Clients des commerçants de l'avenue Clemenceau		F		**Traité avec les dépositions**
	Madame HERPIN - Association des riverains de la rue Durand		G		**Traité avec les dépositions**
	Geneviève DURAND		H		**Traité avec les dépositions**
	Robert Heron		I		**Traité avec les dépositions**
	Sophie Vauchel Monnier		J		**Traité avec les dépositions**
	Riverains de l'impasse Mozard		K		**Traité avec les dépositions**

CAM	**93 lettres**
Communes	**29 lettres**
Total	**122 lettres**

1.5.5.4 Theme T1 - Le dossier

T1.1 Présentation du dossier

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP14- Obs1 Illisible

"Je n'ai pas pu trouver une légende ou une explication des sigles utilisés pour les cartes du tracé du tramway au demeurant très clair "

<u>MTP-DEP2- Obs 1</u> Une personne (identité non déclinée) pour M. le Président de l'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RUE DURAND, Montpellier.

<u>Concernant la présentation du Projet</u>

volume B notamment :

1 - rien sur la Restructuration du réseau Bus durant et après les travaux

- plan de la page 105 illisible à l'échelle de l'Ecusson faubourg et pour le quartier Durand-Gare entre Plan Cabanes et la Gare

- le tracé des lignes 6,7,8,12,16 à l'arrivée de la Gare rue Grand Saint Jean et Pagezy-Durand-Alger non précisé (*sur la page 105**).

Il est donc difficile d'en mesurer l'impact durant et après les travaux.

2 - Analyse du trafic VL page 134 :

le § 4.18 est introuvable pour analyser l'impact du projet sur la circulation (VL,PL,Bus) sur la rue Anatole France et entrée du tunnel, rue du Grand Saint Jean.

C'est une scorie

3 - Impact du Projet sur la circulation piétonne :

circulation très importante qui va être générée autour des arrêts de l'Observatoire, Saint Denis et Saint Guilhem. Les cheminements piétons entre ligne 5 et 2 ne sont pas analysés (entre Observatoire et Comédie ou gare). Le trafic piéton sur le boulevard Victor Hugo va être très augmenté alors que cette voie est dangereuse et les trottoirs sont saturés, non accessible au sens de la loi 105 de 2005 (*sur accessibilité des handicapés**), voir bruyante et polluée par GES !

4 - Impact sur la circulation des vélos/piétons :

l'accidentologie des chutes de vélos/piétons est en augmentation (se renseigner auprès des hôpitaux) ; pas de renseignements particulier pour trajet en 2 roues sur place Adam/ de l'Observatoire et Saint Denis !

5 - Impact du Projet sur la qualité de l'air :

Etat initial faiblement décrit notamment au droit des capteurs de St Denis (n°27). Le taux relevé de NO_2 et NO_x est le plus important de l'Agglo « 3 à 5 fois les valeurs moyennes), cela n'apparaît pas clairement : l'air est irrespirable sur Anatole France et rue du Grand St Jean (embouteillages VL/PL/Bus).

6 - Peu d'éléments concernant la compatibilité :

Avec la ZPPAUP de la Babote, avec la ZAC du Pôle d'échange multimodal de la Gare et la future ZAC du NQSR (Nouveau Quartier Saint Roch).

*Les ABF ont-ils été consultés, notamment sur l'aménagement de la Place Adam et d'une façon générale y-a-t-il eu réflexion entre les ABF, les techniciens des bureaux d'étude et les Associations pour l'aménagement de ce quartier ? **

7 – Gouvernance et concertation avec les Associations de quartier :

dans le Centre-Sud de l'Ecusson (St Denis-Rondelet-Durand…?) pas de trace visible dans le dossier.

CF volume A

8 - Faiblesse d'information sur le déroulement du chantier :

Quelle est la prioritisation des secteurs ?

L'Association préconise fortement que les travaux concernant le tramway commencent par le bouclage de la ligne 4, elle développera son argumentation dans un document qu'elle remettra avant la fin de l'enquête.*

9 - Volume G0 page 21 :

Le tracé des Aiguerelles est faux : il ne passe pas par la rue du Grand St Jean (pour info !).

** précisions apportées lors de la rencontre des représentants de l'Association des Riverains de la rue Durand à la permanence des Commissaires enquêteurs du 23 avril 2013 (Mme Michèle HERPIN Vice Présidente accompagnée d'un membre de l'Association).*

CLAP-DEP2-Obs1 J.L.GABORIT

est satisfait de la présentation du dossier (travail présenté impressionnant), mais note qu'il y a peu de perspectives d'impact visuel sur le tracé (4, sauf erreur).

CLAP-DEP10-Obs1 Jean PEREZ

"Dossier notoirement insuffisant.

Passage le long du mur antibruit à l'entrée de Clapiers Problème de sécurité

Coupure de la circulation au carrefour de Girac déjà encombré. Bouchon route de Prades. Passage à niveau.

3.Définition de la gare de Girac Niveau? Accès au parking. Problème de sécurité pour les piétons."

SJDV-DEP3-Obs1 M.C. LEGER 9 bis Impasse des Hortensias 34490 St Jean de Vedas

« Dans la mise en compatibilité du PLU pour St Jean de VEDAS les emplacements réservés CA1 ne sont pas suffisamment informatifs ».

Il signale également une « contradiction entre la section B Fig. 91 et la section E Fig. 23 … »

LAVE-DEP18-Obs1 JP GOMEZ Lavérune

« Dossier volumineux. Manque de temps pour le consulter tranquillement. Merci quand même. »

SJDV-DEP7-Obs 3 Association St Jean EnvironnementCourrier déposé par Mme Martine THOMAS Présidente de l'association le 26 avril 2013 en relation avec la déposition LAVE-DEP8 faite à Lavérune indique que

« sur le projet présenté, la modification du carrefour Gennevaux ne laisse pas apparaître les divers raccordements et dessertes avec les voies secondaires. Il est impératif que tous les accès actuels soient maintenus tout en améliorant la sécurité. »

MOSL-DEP7-Obs3 Georges MICHALOUD 599 rue de Fontcouverte 34070 Montpellier

considère que le dossier ne comporte pas d'étude d'impact pour le Parc Montcalm. Il décrit dans sa lettre de 8 pages la liste des espèces animales présentes dans le Parc Montcalm, ainsi qu'une structure végétale intéressante. Il demande que soit complétée l'étude d'impact existante par une étude sur le Parc Montcalm.

L25 Aurélien DERRINGER 25 impasse Walter Scott 34070 Montpellier

met en cause la qualité de l'étude d'impact dans la traversée du Parc Montcalm (voir lettre codifiée L25)

MOSL-DEP17-Obs1 SOS Lez environnement 5 rue de Clos 34980 Montferrier-sur-Lez déclare qu'un certain nombre d'éléments manquants leur empêche de donner un avis, en particulier la suppression du tronçon Girac/Prades le Lez et sur le tronçon Montferrier-sur-Lez/Clapiers. La procédure d'enquête publique serait rendue irrégulière du fait de l'imprécision des documents soumis à l'enquête.

Cette association demande l'annulation de la présente enquête publique.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

10 observations ont été déposées sur le thème de la présentation du dossier. Quelques personnes n'ont probablement pas pris le temps de chercher la solution proposée dans le dossier ; d'autres n'ont peut-être pas compris ou su lire les documents. Cependant deux observations mettent en cause la qualité de l'étude d'impact dans la traversée du Parc Montcalm.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T1.1 Q1 : Quelle est la position de la Communauté d'Agglomération de Montpellier (CAM) sur les supposés « manques » de l'étude d'impact dans la traversée du Parc Montcalm ?

T1.1 Q2 : Apporter les réponses aux observations de l'association de la rue Durand sur ce thème, en relation avec les autres dépositions de cette association regroupées dans le thème T14.

T1.1 Q3 : Quelle est la position de la CAM sur les déclarations de SOS Lez Environnement dans sa déposition du MOSL-DEP17-Obs1 ?

REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

T1.1 Q1 :

L'étude d'impact fait partie intégrante du dossier d'enquête publique, et en constitue le volume G, découpé en 14 sous-volumes. Elle a bien entendu fait l'objet d'un examen par « l'Autorité Environnementale » représentée par la DREAL Languedoc Roussillon, et dont avis en date du 13 février 2013 figure au volume J du dossier d'enquête publique.

Cet avis mentionne en conclusion : « 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 ».

Le parc Montcalm fait partie de l'ensemble plus vaste des anciens terrains de l'EAI (Ecole d'Application de l'Infanterie), qui a fait l'objet d'une vente de l'Etat à la ville de Montpellier objet de la délibération du Conseil Municipal de Montpellier du 26/03/2012. Il s'agit d'un ancien site militaire, comprenant les deux casernes Guillot et Lepic, et le parc Montcalm qui comprend en son sein des installations sportives (piscine, terrain d'athlétisme, parcours sportif…), des immeubles de logement et des immeubles de service : ancien mess, ateliers, bureaux administratifs…

Le parc a été ouvert au public par la Ville de Montpellier le 1er janvier 2011 suite au départ des militaires, à l'exception d'une partie du parc de 2,7 ha qui reste propriété de l'Etat et qui est occupée par la Gendarmerie Nationale. Comme prévu dans l'acte de vente entre l'Etat et la Ville de Montpellier, la ville s'est engagée à aménager ce vaste ensemble de l'EAI pour réaliser un programme de bâtiments représentant au total 240 723 m² de constructions, et à créer un parc d'une surface de 15 ha.

Comme énoncé dans le volume G2 « Analyse de l'état initial», page 197, le parc Montcalm est identifié comme un espace de promenade, et ne possède aucun statut de protection juridique ou réglementaire en matière d'environnement.

Par ailleurs, le volume G3 « Analyse des effets du projet», page 87, énonce bien que la ligne de tramway n'a pas d'impact sur le parc Montcalm, qu'elle longe en bordure ouest. De fait, le projet n'engendre aucune coupure de continuité écologique et intègre dans sa réalisation, la préservation des espaces verts avec la mise en place de protections autour de la plateforme. La réalisation d'une plateforme engazonnée renforce l'aspect végétal de cette partie traversée par le tramway.

Du point de vue naturaliste, le parc Montcalm présente un caractère très artificiel, de par sa fonction antérieure liée au site militaire de l'EAI. Comme indiqué en page 86 du volume G2 « Etat Initial », « deux secteurs ont été retenus pour être évalués du point de vue de leurs caractéristiques écologiques » : il s'agit des secteurs du Lez et de la Mosson. Le Parc Montcalm n'est pas situé dans les secteurs qui ont ainsi été identifiés ; abritant des espèces communes de plantes et d'oiseaux indigènes comme dans tout espace vert urbain sur la ville de Montpellier, il apparaît du point de vue faunistique et floristique comme une zone banale sans véritable connexion avec les populations d'espèces sauvages externes à l'agglomération.

De même sur le plan paysager et patrimonial, le recensement des zones de protection figurant en page 119 et suivantes du volume G2 « Etat Initial » ne fait apparaître aucune protection particulière concernant cet espace, ni du point de vue des sites (classés ou inscrits), ni du point de vue du patrimoine culturel.

Comme représenté dans les planches d'insertion figurant au volume E « Caractéristiques des ouvrages », un nombre limité d'arbres doit être supprimé pour le passage dans le parc Montcalm. Le bilan végétal du projet, présenté en page 26 du volume G3 « Analyse des effets du projet », est en outre très positif avec au global 600 arbres abattus pour 1600 arbres replantés sur l'ensemble du projet. En cohérence avec l'aménagement du parc qui sera réalisé par la ville de Montpellier, des arbres seront replantés dans le cadre du projet tramway à proximité de la plateforme.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La réponse est très bien argumentée avec des références au dossier et un rappel des engagements de la ville de Montpellier notamment dans la délibération du Conseil Municipal du 26/03/2012. Il est en effet important de noter que cet espace n'est pas classé ni répertorié en

tant que secteur protégé ou sauvegardé. La Commission a pris contact avec la DREAL à ce sujet le 5 mai 2013 et cette dernière a confirmé ce fait.

<u>T1.1 Q2</u> :

La CAM (Communauté d'agglomération de Montpellier) précise en préalable, que les riverains de la rue Durand ont fait l'objet d'une attention très particulière pendant toutes les phases de travaux de la ligne 3 du tramway. En effet, pendant certaines phases de travaux, le réseau de bus arrivant à la gare ne pouvait plus être relié à son itinéraire initial par la rue de la République, la rue Durand a été utilisée en itinéraire de déviation ; étaient concernées à ce moment les lignes 6, 7, 11, 15 et 16 représentant plus de 900 passages par jour.

Le projet de restructuration du réseau de bus en accompagnement de la mise en service des lignes 3 et 4 en avril 2012 a été élaboré en version définitive à l'été 2011, et a démontré la nécessité de maintenir le passage des lignes 6, 7 et 11 à la gare ; la ligne 16, dont seule la branche sud vers Tournezy a été maintenue, et les lignes 8 et 12 vers les quartiers de la Rauze et Saint-Martin sont également connectées à la gare mais restent en dehors du secteur de la rue Durand.

Il a alors été proposé d'établir les lignes 6 et 7 par la rue de la République, la rue Pagézy, la rue du Grand Saint-Jean puis la rue Rondelet, et la ligne 11 par la rue de la République, la rue Pagézy, la rue Durand et la rue d'Alger. La ligne 11 est en effet une ligne majeure du réseau de bus, desservant des quartiers denses, et nécessitant un accès privilégié au centre ville ; une correspondance obligatoire de cette ligne sur la station Plan Cabane de la ligne 3, telle que demandée par certains riverains, ne pouvait répondre aux besoins. En effet, la rupture de charge aurait été perçue comme très pénalisante pour les utilisateurs de bus, en arrivant sur une station de tramway où la charge est déjà très forte, et à quelques stations seulement du cœur de ville et de la gare. Cette situation aurait été également très préjudiciable pour les personnes à mobilité réduite, ou tout simplement pour les personnes avec valises qui se rendent à la gare.

La CAM s'est engagée à ne maintenir que la ligne 11 et elle seule sur la rue Durand jusqu'à l'horizon de la mise en service de la ligne 5. C'est la situation actuelle, seule la ligne 11 emprunte la rue Durand, ce qui représente moins de 100 passages par jour et au maximum 8 passages par heure à l'heure de pointe. A l'horizon de la mise en service de la ligne 5 de tramway, la ligne 11 sera très largement déchargée par la ligne 5 dans le secteur Route de Lavérune / Figuerolles / Estanove / Pas du Loup, et dans ces conditions un terminus de cette ligne sur la ligne 3 (Plan Cabane a priori) est envisageable.

Pour accompagner le passage de bus dans cette rue, une réfection totale de son aménagement a été réalisée en accompagnement de la ligne 3. Le type d'aménagement en « zone de rencontre » a été mis au point en concertation avec les riverains, avec maintien d'une file de stationnement, élargissement des trottoirs, matérialisation de l'entrée de la rue pour affirmer la zone de rencontre, mobilier de protection contre le stationnement, réfection du revêtement. Cet aménagement a été réalisé en 2011 et 2012 conformément aux engagements de la CAM

Pour répondre aux questions posées, le projet de restructuration du réseau TaM à l'horizon 2017 figure en page 105 du volume B du dossier d'enquête publique « Notice explicative ». Comme précisé dans le document, il ne s'agit nullement d'un projet définitif de restructuration ; le réseau de bus est, par nature, adaptable en permanence aux évolutions de la demande, du plan de circulation de la ville, aux correspondances à assurer avec les réseaux de transports non gérés par la CAM… L'expérience de la mise en service de la ligne 3, comme celle des lignes de tramway précédentes, a bien montré la nécessaire adaptation du réseau dans les mois qui ont suivi la mise en service, pour répondre au mieux aux besoins de desserte : renfort de certaines lignes, création d'une ligne de bus supplémentaire (ligne 10)... De même dans le secteur de la gare, le réseau évoluera également en s'adaptant aux évolutions de la Gare Saint Roch, et à la desserte supplémentaire en TER qui viendra dans les prochaines années

En ce qui concerne les impacts du projet sur la circulation automobile, ceux ci sont analysés au volume G3 de l'étude d'impact « Analyse des effets du projet », aux pages 104 et suivantes. Dans le secteur du centre ville, la principale modification concerne l'avenue Georges Clémenceau, qui voit sa partie terminale fermée à la circulation générale et réservée à la circulation de desserte locale, avec une proposition d'adaptation du plan de circulation par les rues Balard / Chaptal.

Le projet de tramway n'a pas d'impact sur la circulation sur les rues Anatole France, Victor Hugo (accès au tunnel de la Comédie) et Grand Saint Jean.

Concernant les déplacements piétons dans ce même secteur central, ils sont traités en page 106 du volume B du dossier d'enquête publique « Notice explicative » ; l'objectif du projet est bien d'améliorer le confort des piétons le long de l'itinéraire du tramway, et notamment pour l'accès aux stations. Les cheminements piétons entre les stations Observatoire, Gare, Saint Denis et Comédie sont particulièrement aisés et adaptés aux flux générés par le tramway ; la quasi totalité du secteur est en zone piétonne, et la rue de la République a été réaménagée à l'occasion des travaux de la ligne 3 du tramway avec des espaces piétons généreux et bien entendu accessibles comme prévu à l'arrêté d'accessibilité des voiries publiques du 17 janvier 2007. Il n'est pas prévu de réaménagement des rues Anatole France et Victor Hugo dans le cadre du projet ligne 5, ces 2 itinéraires n'étant pas concernés par le tracé du tramway.

De même, le lien pour les cyclistes entre le boulevard de l'Observatoire et la place Saint-Denis est particulièrement aisé, s'agissant d'une zone piétonne où les vélos sont admis, à condition de respecter la limitation de vitesse à 10 km/h.

Le dossier d'étude d'impact analyse la qualité initiale de l'air sur le corridor du tracé, et l'impact positif du tramway sur ce point particulier, comme observé après la mise en service des lignes précédentes. Les cartes des pages 58,59 et 60 de l'étude d'impact montrent l'évolution projetée avec le projet de ligne 5 (étude réalisée par Air Languedoc Roussillon). L'ARS (Agence Régionale de Santé) a confirmé que ces réponses répondent correctement à ses observations.

Le contenu de la ZPPAUP du quartier Gambetta – Figuerolles (zone de protection du patrimoine architectural, urbanistique et paysager) est présenté en page 125 du volume G2 de l'étude d'impact « Analyse de l'état initial », et les effets du projet en page 89 du volume G3 « Analyse des effets du projet ». Le projet n'a pas d'impact direct sur la ZPPAUP et ne nécessite pas de mise en compatibilité. L'impact positif indirect est décrit dans le dossier, la rénovation de l'espace public aura un effet incitatif au renouvellement urbain dans le secteur. Les services compétents (DRAC et ABF) devront porter un avis lors de l'instruction du Permis d'Aménager nécessaire dans le périmètre du Secteur Sauvegardé, qui interviendra avant le début des travaux ; bien entendu, le maître d'ouvrage a d'ores et déjà établi une concertation avec ces services pendant toute la préparation du projet et notamment pour le traitement de l'espace public.

Comme cela a été fait avec succès pour la construction des lignes de tramway précédentes, la communication auprès des riverains et associations concernées par les travaux sera assurée pendant tout le projet ; en particulier quand le phasage précis des travaux sera déterminé, après mise au point avec les entreprises retenues à l'issue des consultations, des réunions d'information seront faites dans les quartiers pour assurer le maintien des fonctionnalités urbaines auprès des habitants et des commerçants et autres activités concernés.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission s'est déplacée le 24 avril 2013 pour constater le passage des bus dans cette rue étroite. La réponse de la CAM paraît complète et tend à démontrer que la situation est bien connue et devrait s'améliorer du fait de la création de la ligne 5, tant du point de vue de la fréquence des bus que du point de vue de la pollution.

T1.1 Q3

Le projet présenté concerne uniquement le tronçon Lavérune / Clapiers de la ligne 5, à l'intérieur du programme global de ligne 5 Lavérune / Prades le Lez ; les motifs de ce phasage sont exposés en page 26 du volume B « Notice explicative » et page 3 du Volume G12 « Appréciation des impacts » du dossier d'enquête publique. Une deuxième procédure sera donc conduite pour la partie Clapiers / Prades le Lez. Il est donc faux d'indiquer que le tronçon Girac / Prades le Lez est abandonné.

Concernant le tronçon Montferrier sur Lez / Clapiers, l'étude d'impact présente bien dans le volume G2 du dossier d'enquête publique « Analyse de l'état initial », les enjeux environnementaux particuliers de cette section avec notamment la traversée du Lez. Le volume G14 traite en particulier l'incidence sur le site Natura 2000 du Lez ; l'étude conclut que les mesures prises pour la réalisation permettent d'assurer que les travaux ont une incidence non significative sur ce site (tableau page 39 du volume G14).

Cette évaluation a été validée dans l'avis favorable émis par l'Autorité Environnementale, en date du 13 février 2013, et qui figure au volume J du dossier d'enquête publique.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La réponse de la CAM est claire et replace bien le projet dans son cadre réglementaire.

T1.2 Mise en ligne

CAM-DEP4-Obs1-Michel Bozzola:

Demande la mise en ligne du dossier en PDF rapidement.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

1 observation portée par Michel BOZZOLA demandait en tout début d'enquête la mise en ligne du dossier d'enquête publique au format PDF pour pouvoir être téléchargé. La CAM a été consultée sur ce point par la Commission d'enquête et a confirmé que les textes en vigueur prévoient bien la consultation du dossier en ligne, mais pas son téléchargement. La CAM a donné la possibilité au public de consulter le dossier par voie électronique comme cela a été indiqué dans l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique, mais le téléchargement n'est pas une obligation légale.

Une réponse verbale par téléphone a été donnée par le Président de la Commission d'enquête à l'intéressé.

1.5.5.5 Theme T2 - L'infrastructure

T2-1 Le tracé

Remarques sur l'ensemble du tracé

OBSERVATIONS DU PUBLIC

15 observations ont été déposées à ce sujet.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T2-1 Q1 : la Commission demande à la CAM une réponse personnalisée pour chacune de ces observations (en reprenant la référence de chacune d'elle).

CAM-DEP85- Obs1 - Magali CHEVALIER Croix d'Argent

Demande si le tracé peut être modifié en fonction des remarques et oppositions des riverains.

CAM-DEP98 - Obs1 - Raphael AZAIS de VERGERON

Il faut repenser globalement le tracé de chaque ligne en concevant le centre comme le cœur d'une étoile, où l'on rejoint sa destination via des correspondances, en évitant les doublons, me paraît parfaitement possible.

REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

CAM DEP85 obs 1 et CAP DEP98 obs 1 :

Les phases de concertation préalable ont permis dans une démarche progressive, de préciser le tracé en lien avec les études menées parallèlement. Le dossier d'enquête publique présente, notamment dans le volume B, les différentes hypothèses et variantes de tracé et la justification du choix du tracé proposé à l'enquête.

CAM-DEP86bis - Obs1 - M.et Mme SCHOENIG

Estiment qu'il serait plus logique que le tracé passe par la route de Lavérune ou par la route de Toulouse.

CAM-DEP134 - Obs1 - Laurent VITIS SCI

Souhaite que le tracé du projet soit maintenu et ne passe pas par la rue de Fontcouverte.

L27 : Parti Radical de Gauche

D'une manière générale, les arrêts entre Paul Fajon et Lepic sont particulièrement mal placés et le tracé va dégrader le Parc Montcalm sans desservir la moindre habitation. Les arrêts sont particulièrement éloignés des uns des autres. Ils ne desservent pas les équipements majeurs hormis le stade Yves du Manoir. Nous refusons un tel projet de desserte. Il convient de

déplacer la ligne sur la rue de Font couverte, de sorte à épargner le parc Montcalm, écrin naturel notamment sa partie la plus boisée. Ainsi on resserre le tracé autour de densités les plus importantes. Il s'agit d'un tramway urbain et non d'un TER dans la ville.

L51 : Mme MONSERRAT RIBES résidence Le Françoise Bât A, 42 route de Lavérune Montpellier

2 remarques concernant le trajet.

L'objectif d'un moyen de transport en commun étant de servir la population le tracé initialement prévu entre l'EAI et l'avenue de Vanières passant par la Route de Lavérune paraît bien plus judicieux.

L53 : LALUC Joëlle Les Hauts d'Argency 783 rue de Bugarel, Montpellier

Faire passer le tram dans le parc est aberrant : partie la plus boisée du Parc, insécurité pour les enfants…). Pense que le tracé actuel de la future ligne 5 n'est pas souhaitable en l'état.

Préserver au maximum les espaces verts, poumons de notre ville.

L60 : M. Lajarrige, Le Wagner Bât B, 885 rue de Fontcouverte, Montpellier

En partant de la lecture du dossier, présente un certain nombre de remarques et suggestions sur le tracé :

Pourquoi éliminer le tracé route de Lavérune ?

Le tramway pourrait rentrer dans le site de la Caserne Guillaud au croisement de la rue Font couverte et de la rue des Chasseurs et ainsi desservir le futur quartier.

Si il faut absolument desservir le stade de rugby et le quartier Ovalie pourquoi continuer le tracé jusqu'au rond point du « M », descendre les avenues de Toulouse, puis G. Clémenceau ?

Pose question sur : l'abattage d'arbres : Avenue Lepic, Parc Montcalm, sur la fréquentation des différentes et sur la qualité de l'air.

En conclusion : une cinquième ligne à 350 millions d'euros est-elle d'utilité public ?

L71 : BARKATE Hubert, 17 rue Rossini, Montpellier

La ligne 5 n'est pas d'utilité publique dans le Parc Montcalm, il faut préserver cet atout et ce lieu unique pour la population montpelliéraine.

L84 : M. CONTAMINE Bernard, Résidence Le Françoise Bât A, 42 route de Lavérune, Montpellier.

L'objectif d'un moyen de transport en commun étant de servir la population, le tracé initialement prévu entre l'EAI et l'avenue de Vanières passant par la route de Lavérune paraît plus judicieusement adapté que le trajet actuellement retenu privant d'un moyen de communication intra-urbain les populeux quartiers de la Chamberte du Rodin, des Collines d'Estanove, de Paul Valéry ainsi que les nombreux riverains de la route de Lavérune. Ce projet initial préserverait ce que de nombreuses villes nous envient : nos espaces verts véritables poumons de notre ville.

REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

CAM DEP 86bis obs 1 , CAM DEP 134 obs 1, L27, L51, L53, L60, L71, L84 :

Les réponses aux choix du tracé proposé, en comparaison avec l'hypothèse de tracé par la route de Lavérune ou par la route de Toulouse, sont présentées dans les réponses aux questions ci après (passage par la route de Lavérune et passage par l'avenue de Toulouse).

De même, l'hypothèse d'un passage par la rue de Font Couverte a été examinée et écartée ; la CAM confirme donc que le tracé mis à l'enquête ne passe pas par la rue de Font Couverte.

Les réponses concernant le tracé par le parc Montcalm figurent aux questions spécifiques à ce sujet ci après.

CAM-DEP61- Obs2 - Mme CODANT Le Puech d'Argent Bt A5 Avenue de Planes

Le tracé de la ligne 5 impacte l'avenue Maurice Planès (contre allée de l'avenue de Vanières).

REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

CAM DEP61 obs 2 :

L'avenue Maurice Planès fait effectivement partie du réaménagement des espaces publics concernés par le projet de la ligne 5 du tramway. Ce point est développé dans la réponse à la question particulière T4.4 Q2. Il n'y a pas d'impact foncier sur les propriétés riveraines de cette avenue, ni sur la station service TOTAL.

L32 – BERNAT Monique 165 rue Michel Angef

Si le bien fondé d'une ligne qui desservira Clapiers et Lavérune, les étudiants du Campus, les services hospitaliers, n'est pas douteux, le prétexte de rendre « accessibles » des zones d'évasion et de nature sauvegardée telle que le bois de Montmaur, le Parc Montcalm et plus encore le Jardin des Plantes est tout à fait fallacieux.

S'agissant du Jardin des Plantes (le plus ancien de France) il est sacrilège et scandaleux de porter atteinte à ses abords immédiats. Que le tracé soit sur le Bd Henri IV est intolérable. Pourquoi après l'avenue Grasset ne pas utiliser l'avenue Chancel et rejoindre les Arceaux ?

Une solution : stopper la ligne à Albert Ier (il y a déjà la 4) et la reprendre au début de l'ave Clémenceau à Saint Denis.

REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L32

Les réponses concernant le tracé par le parc Montcalm figurent aux questions spécifiques à ce sujet ci après.

Concernant le passage sur le boulevard Henri IV, il est établi dans le respect du site et notamment de l'alignement d'arbres remarquable. **Le projet a fait l'objet d'un examen en Commission des Sites et a reçu l'avis favorable du ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie en date du 31 janvier 2013, avis annexé au volume J du dossier d'enquête publique.**

<u>L43</u> : M.EUTIQUE Jean François 1, rue du Mas St Roch, Lavérune

Porte à connaissance en développant des arguments une anomalie de la ligne 5.

Ceci concerne la section comprise entre les ronds points Maurice Gennevaux et Paul Fajon. Le changement de côté de la voie du tramway prévu sur la D65 « route de Lavérune » est très mal placé. De la droite (côté St Jean de Védas), les voies se déportent au centre de la chaussée coupant la route de Lavérune dans la montée du Terral.

Je suggère de déplacer ce croisement à la sortie du Rond point Paul Fajon, juste après l'aiguillage menant vers « Les Bouisses » en plaçant dès cet endroit les voies du côté de St Jean de Védas.

REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L43

Suite aux études d'avant projet, et en lien avec les observations des riverains mais aussi des services consultés (conseil général, services de secours…), nous avons fait évoluer l'insertion sur la route de Lavérune entre les carrefours giratoire Gennevaux et Paul Fajon. La plate-forme de tramway a été positionnée en latéral (côté Nord, commune de Montpellier) laissant la voirie à double sens côté commune de Saint-Jean de Védas.

Cette option d'insertion permet un fonctionnement de la route identique à la situation actuelle, plus favorable que l'insertion centrale notamment pour l'accès des services de secours (accès important à la ville de Montpellier en provenant de la caserne de Valhauquès). En conséquence, les conditions d'accès des riverains en voiture ne sont pas modifiées par rapport à la situation actuelle, et les conditions d'accès à pied et en vélo seront très significativement améliorées.

<u>CLAP-DEP18-Obs1</u> Pascal GRATIAS 2240 route de Mende 34090 Montpellier + dépôt d'une lettre répertoriée C sur le registre de Clapiers

Conteste le tracé proposé depuis Albert 1er jusqu'à Clapiers, mais ne propose pas de solution clairement identifiée.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend note de toutes les réponses de la CAM qui lui serviront pour l'élaboration de son avis motivé. La déposition CLAP-DEP18 ne demande de réponse.

<u>Rond point de Girac</u>

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP-DEP1-Obs 4 Melle BLANCHIN Colette Montpellier

Suggère qu'au rond point de Girac il conviendrait de ne pas effectuer de boucle mais de tracer droit vers le Boulevard Loriol.

CLAP-DEP11-Obs1et 2 Art et Style Coiffure 100 route de Montferrier 34830 Clapiers Mr PEPIN Guillaume et Mme VALCORUL PEPIN Luidina son épouse + dépôt d'une lettre répertoriée B sur le registre de Clapiers

est opposé à la solution déposée par le parti écologiste de Clapiers qui consisterait à ce que le tram passe sur le côté opposé de la RD65 pour aboutir à proximité du magasin BOTANIC.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2 observations ont été déposées à ce sujet. Ces observations sont à rapprocher de la déposition CLAP – DEP19 – Obs 1 du Groupe des écologistes de Conseil municipal de Clapiers traitée au thème T9. La réponse à ces observations est développée dans la réponse individuelle à la déposition CLAP – DEP19 –Obs 1 de la fiche T9.

Passage par l'avenue de Toulouse

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP122 – Obs1 - Martine DIEURY-LEDESERT

Présidente de l'association Claire et Nette argumente en faveur d'un tracé par l'avenue de Toulouse pour redonner une vie de quartier à ce secteur.

MTP-DEP3- Obs 1 – M. JUSTAMEN Jean Michel Montpellier

Propose de faire passer la ligne par l'Avenue de Toulouse sachant que des travaux d'amélioration sont prévus pour diminuer le flux des voitures.

Avantages : tracé plus rectiligne, offre plus de possibilités d'aménagements sachant que cette voie est large et donc éviterait des procédures pour récupérer des terrains. Le Parc Montcalm est à 50 m donc tout le monde pourrait y accéder.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2 observations ont été déposées à ce sujet.

REPONSE DE LA CAM

La comparaison des hypothèses de tracé figure aux pages 41 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique ; l'analyse plus précise de ce secteur de la ligne figure en page 44 du même document. Il s'agit de l'hypothèse de tracé F passant par le Grand M et l'avenue de Toulouse. Cette hypothèse de tracé a été éliminée comme développé en page 47 du même document pour deux raisons essentielles :

1. l'avenue de Toulouse est une voirie structurante du réseau viaire de la Ville de Montpellier ; elle permet notamment la connexion entre le nœud du Grand M et la ceinture de protection du centre

ville (Avenues Renouvier / Berthelot / Vieussens) et l'avenue de la Liberté, dans un secteur peu maillé. L'insertion du tramway dans cet itinéraire génèrerait des reports de trafic importants sur les itinéraires parallèles particulièrement peu adaptés (rue de Font Couverte, avenue Villeneuve d'Angoulême).

2. le passage par l'avenue de Toulouse fait doublon avec la desserte de la ligne 2 du tramway, et laisserait de côté les quartiers Figuerolles / Estanove / Pas du Loup qui constituent l'objectif de desserte de la ligne 5.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Des choix ont été faits pour le tracé. La CAM justifie sa démarche en indiquant le rôle qui est attribué à l'avenue de Toulouse dans le cadre des options prises dans la stratégie des déplacements urbains.

Parc Montcalm

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP11 - Obs1-Francine DOURDOU

Il faut faire passer le tram par l'avenue de Toulouse et éviter la traversée du parc Montcalm

CAM-DEP15 - Obs1 - M GRAIE

"Pourquoi traverser le parc Montcalm qui ne desservira que les écureuils" Propose de passer par la route de Lavèrune

CAM-DEP19 - Obs2 - Gisèle MAYORAL

"Au niveau du parc Montcalm la ligne devrait passer en bordure et ne pas couper le parc en deux"

CAM-DEP22 - Obs1 - M. et Madame Gérard CALVET

Demande d'éviter le passage de la ligne 5 dans le parc Montcalm et de passer soit par le Boulevard Paul Valery soit par le Grand M

CAM-DEP25 - Obs1 - Joêlle LAUGIER

"J'aurais souhaité que le tram borde à l'extrême gauche le parc de l'EAI afin de laisser l'espace libre d'un seul tenant "

CAM-DEP28 - Obs1 - Jougla

Contre le passage du tram dans le parc Montcalm pour 2 raisons :

1) Espace vrai poumon vert pour le quartier et pour Montpellier en général.

2) Pour que le tram soit rentabilisé il faut des constructions ce qui diminuera la superficie

du parc et ce qui est contraire aux engagements pris par la municipalité.

CAM-DEP33 - Obs1 - Françoise *illisible,* 6 Rue du Nord Montpellier

Oui au Tramway, mais non au tracé qui passe par le parc Montcalm. Cela va réduire l'espace de ce parc, un bien unique à Montpellier et vecteur de convivialité, mixité et mieux vivre en ville

CAM-DEP34 - Obs1 - Guy SIMON 6 Rue du Nord Montpellier

Bonne perspective de développement du réseau tram mais l'ombre au tableau c'est la traversée du parc Montcalm. Ne soyons pas le parent pauvre de l'urbanisme bien pensé.

CAM-DEP37 - Obs1 - Alain Darney 171 Rue de la Bégude Montpellier

Opposé au choix de faire passer la ligne 5 du tram dans le parc MontCalm. Ce choix n'est pas d'utilité publique et pas justifié.

CAM-DEP47 – Obs - M.et Mme *illisible,* 1055 rue de Foncouverte MTP

Demande un tracé à la périphérie du parc et à travers l'ex caserne

CAM-DEP62 - Obs1 - Catherine Bombled 139 Rue de la Piscine MTP

Refuse le passage de la ligne 5 du tram au travers du parc ainsi que tout projet d'urbanisation sur ce site. et souhaite qu'il continue à être à la disposition de tous dans sa totalité.

CAM-DEP67 - Obs1 - Barbara AMMAN

Habite avenue de Toulouse. Est opposée au passage du tram dans le parc Montcalm. Si le tram passe par le Parc c'est que la commune a décidé de construire des immeubles.

CAM-DEP68 - Obs1 - Nazir Rajabaly

Est opposé au tracé de la ligne 5 entre l'avenue Lepic et la Rue de Bugarel. Popose de passer par l'avenue de Toulouse.

CAM-DEP69 - Obs1 - Pierre BERENGUIER, 300 Av A de Musset

Il faut éviter le passage dans le parc Montcalm et conserver le parc dans son intégralité.

CAM-DEP70 - Obs2 - Nathalie MEDEIROS 617 rue de Bugarel

L'idée de faire traverser le tram dans la partie boisée est absurde**.**

CAM-DEP72- Obs1 - Pierre oscar FUZIER

La ligne 5 ne doit pas passer dans le parc Montcalm, elle doit passer par l'avenue de Toulouse

CAM-DEP76- Obs1 - M.CARTON 9 rue des Glaîeuls

Estime que le passage du tram dans le parc Montcalm et rue de Bugarel est une folie. Il faut revenir au premier tracé rue des chasseurs route de Lavèrune.

CAM-DEP84 - Obs1 - Stephan BARRON 3bis rue Labbé

Pour l'EAI nous demandons la préservation des espaces boisés et la sanctuarisation du parc. Nous demandons également un trajet alternatif en revenant au trajet C.

CAM-DEP88 Obs1 - Francine ANANIAN

Ne pas faire passer un tram dans le parc Montcalm

CAM-DEP93 Obs1 - Martine CORMOULS

La solution la plus réaliste pour le tracé est celle qui passe en limite ouest du Parc Montcalm en conservant la partie boisée.

CAM-DEP94 Obs1 - Martine DIEURY-LEDESERT

Contre le passage du tram dans le parc Montcalm. Propose un passage par l'avenue de Toulouse qui pourrait ainsi être requalifiée

CAM-DEP95 Obs1 - M. etMme LAPEYRERE

Sont opposés au passage du tram dans le parc Montcalm. C'est le seul lieu de promenade dans le secteur.

CAM-DEP101 - Obs1 - Jean-Claude CHAUCHARD

Le passage du tram dans le parc Montcalm ne se justifie pas. Il ne faut sacrifier ce poumon vert.

CAM-DEP116 - Obs1 - Patricia LEVE

Je suis opposée au passage du tram parc Montcalm et rue Bugarel

CAM-DEP119 - Obs1 - Illisible

Contre le passage du tram dans le parc Montcalm

MTP-DEP9 – Obs 1 - M. SEMPERE

Fait remarquer que le tracé semble sacrifier la piste d'athlétisme, équipement de qualité et coûteux à reconstruire. Elle permet une pratique sportive accessible à tous, facteur de paix dans le quartier. Emets de gros doutes quant à la volonté de ne pas bâtir sur le parc suite à l'implantation du tramway.

MTP-DEP10 – Obs 1 - Mme SEMPERE

Indique, qu'ayant été élève au lycée Clémenceau, ce dernier n'a pas de stade pour la pratique sportive. C'est une raison de plus de garder les installations du parc Montcalm pour les rendre accessibles aux établissements scolaires et au public. Où est Montpellier, 1ère ville sportive !

MTP – DEP22 – M.BOUDET Dalbin

Constatant les différentes possibilités de moyens de transports publics, voire très importants, exprime le souhait de pouvoir enfin respecter la nature. Après ce premier contact avec un Commissaire enquêteur, il fera parvenir un courrier plus complet sur la façon d'établir un tracé de transport pour respecter le peu de « poumon » dans la ville (arbres…)

MTP – DEP44 – M.MALLET Jean 4, rue Rossini, Montpellier

Indique que la version du passage du tram dans le Parc lui convient avec quelques réserves et interrogations dans un secteur qu'il connaît particulièrement. Ce passage doit être réellement en bordure Ouest.

Deux points critiques :

Le passage à une voie de la rue de Bugarel jusqu'au départ du Tram pour la traversée du Parc

pas d'indication sur un retour des véhicules ayant emprunté la voie descendante de la rue de Bugarel

pas d'indication sur la *« illisible »* pour ce retour (elle ne doit pas passer dans le Parc).

Pas de possibilité, en partie haute de la rue de Fontcouverte, de tourner à gauche en amont du Bd Paul Valery, d'où circuit complexe pour le retour.

<u>MTP – DEP48</u> – M. HERON Robert, Montpellier➔ Courrier déposé « Sauvons le Parc Montcalm (Havre de calme et de verdure)

Souligne notamment, que Mme Mandroux Maire de Montpellier avait dit que le Parc resterait le Parc, mais ce qu'elle a oublié de préciser c'est que ce Parc qui fait 23 hectares n'en fera plus que 15. Même discours de M. Delafosse, Adjoint à l'urbanisme, lors des réunions de quartier, par contre il n'a pas oublié de préciser qu'il y aurait 4000 logements : il faut bien trouver ces milliers de m2 de terrains nécessaires. Pourquoi les politiques sont-ils toujours obligés de mentir ou de cacher la vérité ? La réalité est que le Parc sera amputé de 8ha dans sa partie la plus boisée. Que vont-ils faire de ces 8 hectares : faire passer le Tram, c'est annoncé ! Et le reste on s'en doute : urbanisation à outrance.

Conclusion : refusons le passage du tram dans le Parc, refusons toute urbanisation dans le Parc.

<u>MTP – DEP51</u> – Obs 1 - Mme SEROT CHAÏBI

Le parc ne doit pas être amputé par le passage du tramway.

<u>MTP – DEP52</u> – M.LECONTE H et Mme FABRE Marguerite, 91 rue Jacques Tati, Montpellier

La chance extraordinaire et imprévue de donner à cette partie de la ville un poumon vert ne se reproduira pas. Faire passer le tramway au milieu de ce parc paraît donc comme une hérésie. Les réunions de concertations orientées n'ont pas permis aux résidents de s'exprimer valablement. D'autres alternatives au projet sont possibles.

<u>MTP – DEP53</u> – M.SAUVAN Michel Les Sorbiers II, 31 rue Alain, Montpellier

Opposé au passage du tramway dans le parc Montcalm véritable poumon pour Montpellier. D'autres solutions dont celle de la route de Toulouse qui permettrait un passage à proximité de l'ancienne EAI , la desserte des bâtiments étudiants et du quartier Ovalie.

<u>MTP – DEP57</u> – Mme POUPON Nathalie, 91 rue JB Poquelin dit Molière, Montpellier

Contre le passage du tramway dans le Parc Montcalm. Indique notamment que ce Projet n'est en rien un projet de protection de la nature et de la biodiversité, thèmes chers aux équipes de communication de la Mairie. On a besoin d'un espace en retrait de la ville. Le tramway dans ce parc est une très mauvaise idée car cet endroit est le réceptacle des eaux pluviales de

manière naturelle (le ruisseau) et artificielle (les canaux construits ça et là qui évitent les inondations). Le terrain est constitué d'argile gonflante ce qui occasionnera surcoût et dégâts pour tous les quartiers périphériques en cas de bétonnage de cet endroit.

Le tramway pourrait avantageusement contourner le parc de la rue Bugarel vers l'Avenue de Toulouse, rue des Chasseurs ou bien vers la route de Lavérune ou bien rond point du M (nombreuses résidences à desservir).

<u>MOSL-DEP10 - Obs1</u> - Association Forum Citoyen EAI et ses représentants

" Nous écrirons une proposition quant au tracé de la sortie du Tram du parc Montcalm vers la rue de Bugarel en faveur d'un tracé à la périphérie du parc actuel. Nous avons apprécié notre audition par le commissaire enquêteur. Nous nous tenons à votre disposition "

<u>SJDV-DEP15 - Obs1</u> – M. Arnaud LAJARRIGE et Florence KALFOUN 885 bât. B rue de Fontcouverte Montpellier

➔2 courriers déposés et en relation avec la déposition LAVE-DEP7-Obs1 du registre de Lavérune contestent le tracé au travers du Parc Montcalm et la destruction de l'espace vert et des équipements sportifs existants

<u>SJDV-DEP28-Obs1</u> Jean Paul Rebouillat chemin des Oliviers St Jean de Vedas

« Concernant la traversée du Parc Montcalm, elle semble inutile sauf si un projet immobilier se cache derrière ce tracé. S'il vous plait, préservez la nature quand il est encore temps. De plus le tracé au voisinage de l'arrêt LEPIC est incompréhensible... »

<u>SJDV-DEP29-Obs3</u> Elisabeth DAUSSIN rue du Pioch St Jean de Vedas

est opposée à la traversée du Parc Montcalm qui doit rester un « poumon vert »de la ville.

<u>MOSL-DEP16-Obs1</u> Jacqueline et Roland d'HAUTEVILLE 599bis rue Fontcouverte Montpellier

➔ont remis une lettre en date du 30 avril 3013 répertoriée A sur le registre de Montferrier-sur-Lez pour contester la traversée du Parc Montcalm par le tramway

<u>L45</u> – M. et Mme GARY Christian et Nicole, 21 rue Rossini, Montpellier

En tant que riverains du parc Montcalm, nous considérons que la ligne 5 constituera un équipement de grande valeur à la fois pour les riverains et les visiteurs du parc.

<u>L16</u> : M. LABOYE Roland, 131 rue Guillaume Janvier, Florence B, Montpellier

Contre le projet de passage de la ligne 5 dans le Parc Montcalm pour différentes raisons notamment :

Le passage de la ligne présente le profil d'annexer ce territoire (création de 2 stations, à chaque extrémité).

Le dossier ne contient pas d'étude d'impact sur ce lieu.

Pas de présentation sur les transformations et le devenir de ce parc et les projets de constructions avancés.

Pas d'attention au problème hydrologique, écoulement, inondation.

Le passage du tram est réducteur, la ligne 5 a des solutions autres de parcours.

Dit OUI à la ligne 5 qui sauvegarde le Parc Montcalm dans sa totalité. Propose un passage par l'avenue de Toulouse.

L18 : Mme LABOYE Michèle, 131 rue Guillaume Janvier – FB Montpellier

Contre le projet de passage de la ligne dans le Parc Montcalm : « *Oser mettre un tram dans ce parc est une véritable insulte au bon sens, des solutions existent pour le sauvegarder* ». Souligne également que le temps de l'enquête publique est une insulte aux citoyens, juste un mois, 10 avril-13mai moins les jours fériés plus des heures d'ouverture ne permettant pas de venir sans quitter son travail.

L24 et L46 (même lettre) : Association « Défense du Poumon Vert Croix d'Argent »

S'oppose à côté de l'ARFA au passage de la ligne 5 dans le Parc. Cela entraînerait la suppression d'un véritable poumon vert à Montpellier (préservation d'un environnement riche d'une flore et d'une faune qui méritent d'être protégés). C'est aussi ouvrir le marché aux promoteurs immobiliers.

L26 : Forum Citoyen EAI, 2 rue W et C Booth, Montpellier

Nous avons analysé les conditions de passage dans le périmètre du site EAI à partir des propositions faites par la ville de Montpellier. Nous avons participé aux différentes réunions préalables de concertation citoyennes sur les projets de tracé. L'option finale : le passage du tram dans le parc nous paraît celle à privilégier (passage dans le parc Montcalm et la caserne). Ces conditions, qui ont été émises par la Mairie, et que nous avons retenues sont :

Un parc de 15 ha en un seul tenant.

Le passage du tram sur la bordure Ouest de la future zone de 15 ha de parc.

En sachant que ce tracé isole une zone, actuellement boisée, entre la rue Fontcouverte et le tracé du Tram. Nous souhaitons que cette partie restante du parc, soit aménagée de manière à créer une grande perméabilité entre le quartier situé au-delà de la rue de Fontcouverte et le futur parc.

L27 : Parti Radical de Gauche

Notre cercle politique approuve d'une manière générale et dans son ensemble le tracé de la ligne 5. Toutefois nous émettons plusieurs réserves sur la partie sud du tracé au cœur du Parc Montcalm et quant à la distribution des arrêts. Nous remarquons que les stations desservent davantage les nœuds (jonctions entre plusieurs rues ou avenues) mais délaissent les densités actuelles ou en devenir. Des propositions sont analysées et présentées.

L28 : VALDY Carole, 7 rue des œillets, Montpellier

Opposé au tracé actuel par le parc Montcalm pour le respect de l'environnement, la qualité de vie, le lien social. Regrette d'autre part que le tracé évite une nouvelle fois le quartier de la Chamberte où elle habite.

L30 : Association CLAIRE ET NETTE

L'Association est radicalement opposée au passage dans le Parc Montcalm qui est le poumon vert de leur secteur et souhaite que le tram passe par l'avenue de Toulouse. Elle explore les différents tracé proposés en ce sens et fait part de ses réflexions (F, D, C, E).

L33 : Mme BERRY Martine, Les Hauts d'Argency D10, 617 rue de Bugarel, Montpellier

Regrette le choix du passage de la ligne à travers le Parc Montcalm d'autant plus que le projet prévoit le passage dans la partie boisée la plus belle du parc. Construire des immeubles au lieu de conserver un « poumon vert » est un choix d'urbanisation discutable. La station « Estanove » est dans les faits située loin de la majorité des habitations du quartier, même si on aménage des chemins de liaison piétonniers. Le projet initial, par la route de Lavérune semblait plus judicieux.

L36 : BARRELET Eric Les Hauts d'Argency B4, 617 rue de Bugarel, Montpellier.

Développe de nombreux arguments pour aboutir à la conclusion qu'il est urgent de prendre un autre tracé, plusieurs propositions ont été faites, cela restaurera la paix dans cette rue et la tranquillité du parc Montcalm. Rappelle que son épouse infirmière dort le jour et que les gens de la TAM, s'ils vont aux urgences de sa clinique la nuit, seront bien contents d'avoir une infirmière reposée.

L40 : ALLARY Félix : 308 A, rue de Fontcouverte , Le Jardin des Sources, Montpellier

Les riverains du Parc Montcalm dont je fais partie ne sont absolument pas contre le passage du tramway dans leur quartier, bien au contraire. Cependant je considère qu'il s'agit d'une erreur historique d'accepter que ce tracé passe, non pas le long du Parc Montcalm mais en plein milieu. Il ne manque pas de choix possibles. Ce que veulent les élus c'est construire le long de ce tracé 4000 logements. Il est de l'intérêt général de s'opposer à ce que ce parc soit traversé.

L48 : LABONNE Marguerite, Colline d'Estanove DIF, 91 rue Jacques Tati, Montpellier

Désaccord sur le passage de la ligne dans le Parc Montcalm. avec des arguments que l'on retrouve dans les observations déjà mentionnées ci-dessus.

L49 : GRANDJEAN Christian, 44 rue Giacomo Puccini

S'oppose au passage du tram dans le Parc Montcalm qui mérite d'être conservé et aménagé. Le tracé du bon sens semble être celui qui se prolongerait depuis Ovalie jusqu'au Grand « M » pour ensuite emprunter l'ave de Toulouse.

L70 – M.ROUMEGAS Jean-Louis, Député de l'Hérault, Conseiller municipal de Montpellier.

Le parc Montcalm est une chance considérable pour Montpellier, il doit être préservé au maximum. Sa desserte par la ligne 5 peut très bien se faire par l'extérieur. De tous les tracés étudiés, c'est le « C » qui paraît le meilleur. Il dessert le parc sans l'amputer. Il traverse une aire urbaine bien plus dense, route de Lavérune. Il permet également de desservir les habitations du quartier Ovalie, Val de Croze et Bagatelle.

L78 : LABOYE Roland, 131 rue Guillaume Janvier – Florence B, Montpellier

Joindre à mon courrier (L16) le complément en pièce jointe lié à la publication dans la Gazette de Montpellier du futur quartier appelé OZ MONTPELLIER-NATURE URBAINE.L'Agglomération et son Président prônent des actions attentionnées pour le quartier OZ, j'ose croire qu'ils feront de même pour le Parc Montcalm entouré de quartiers, où le seul espace vert d'importance est l'objet de visées réductrices.

Ils n'ont pas communiqué et pour cause ils veulent faire passer le Tram 5 et réduire le parc par des constructions, acte totalement contraire à la philosophie annoncée avec OZ. Je vous prie de transmettre ma grande indignation, ma colère et révolte de citoyen manipulé avec ce type de communication et les actions envisagées sur Montcalm.

L80 : CHADELAT-QUIEVREUX Christine, 6 Bd Renouvier, Montpellier

Développe une argumentation ayant pour objet la traversée très contestable du Parc Montcalm par la future ligne 5. Souligne entre autres les points suivants. L'existence d'un poumon vert d'ampleur significative au cœur même de la Ville constitue une opportunité stratégique et unique en matière d'urbanisme. Des réunions récentes organisées le 26 juin 2012 par Montpellier Agglomération et le 3 juillet par la Mairie indiquent que la future ligne 5 traversera le Parc Montcalm et que des immeubles pourront y être construits. A deux pas du centre-ville, la Mairie se prépare à urbaniser le Parc Montcalm. S'il vous plaît stoppez ce projet, cette volonté complètement folle, inacceptable, irresponsable de la part de nos élus.

Aborde également la sécurité des enfants jouant au ballon, courant, faisant du vélo et cohabitant avec le tram. Note l'absence d'étude d'impact environnementale pour le parc Montcalm. Remarque que lors des débats il a été précisé que d'autres tracés sont possibles et plus pertinents. Enfin il n'y a pas lieu de sacrifier le Parc Montcalm au développement du logement social à Montpellier qui n'est aucunement déficitaire dans ce domaine. Pas contre le Tram et l'urbanisation de Montpellier mais pas dans le Parc Montcalm.

L89 : M. et Mme PERIER et leurs enfants (2à et 17 ans), 2 rue Blaise Pascal, Montpellier

Développent des arguments (identiques à ceux déjà exprimés dans les observations précédentes) pour démontrer que le passage du tramway dans le parc Montcalm est une aberration.

Souligne que pour rentabiliser au mieux cette ligne il serait plus opportun de la faire passer en sens unique au départ de la caserne Lepic dans les conditions suivantes : rue des Chasseurs-Rue de Lavérune-Bd Paul Valéry-Route de Fontcouverte-retour caserne Lepic.

L41 et L77 (même courrier) : Alain DARNEY, 171 rue de la Begude Montpellier

Président de l'Association ARFA-Parc Montcalm, intervient à titre personnel en développant plusieurs thèmes :.

Faut-il vraiment une ligne 5 ? La dépense publique correspondante (350 millions d'euros) est très contestable. L'agglomération de Montpellier est déjà, et de loin, l'agglomération qui dispose du plus important réseau de tramway (voir chiffres cité par ville). Le dossier soumis à enquête publique n'examine pas assez les autres options possibles, avec un souci de réduire la dépense publique.

Le passage du tram dans le parc Montcalm est incompréhensible. Le tracé projeté prévoit plus d'un kilomètre de voies et 2 stations, dans une zone verte où ne réside aucune population.

On peut craindre que ce soit le prélude à une urbanisation. Pourquoi le dossier présenté n'en dit mot ?

D'autres tracés sont certainement possibles et plus pertinents (voir l'analyse qui en est faite).

Le tracé retenu conduit à amputer le parc actuel de 8 ha environ, qui plus est dans sa partie la plus boisée. Ce sujet n'est pas même évoqué dans le dossier d'enquête publique. Depuis l'année 2012 toute la « communication » toutes les soi-disant concertations ont soigneusement évité de présenter cette réalité du projet. Je signale mes courriers recommandés avec AR du 17 septembre 2012 adressés à Madame Mandroux et à Monsieur Mourre qui restent sans réponse (copies jointes). Le passage de la ligne 5 du tramway dans le parc Montcalm ne peut se « justifier » que par la perspective d'urbanisation (construction d'immeubles) dans le parc actuel.

L87 : Pétition DEFENDONS Le parc Montcalm à Montpellier par l'Association des Riverains de la rue de Fontcouverte et des rues adjacentes (ARFA). Au 12 mai 2013 : 1157 personnes ont déjà souscrit.

L74 : Association ARFA-Parc Montcalm

Dépôt de signatures : Pétitions contre le passage du tramway dans le Parc Montcalm. Avons recueilli 6660 signatures directement auprès du public. Il faut ajouter 1157 signatures de notre pétition, recueillies sur Internet. Plus que ces chiffres importants, l'association voudrait signaler les réactions très favorables à notre action en défense du Parc Montcalm lui-même.

Voudrait souligner combien tout a été fait, par les collectivités territoriales concernées, pour occulter la réalité des projets. Tout ceci est d'autant plus détestable que le dossier lui-même soumis à enquête publique élude délibérément les questions : dans le dossier le parc actuel ne semble pas exister.

Notre action se poursuivra tant qu'il sera possible d'éviter cette catastrophe annoncée qu'est le passage d'une ligne de tramway dans le parc, avec ses conséquences évidentes que son amputation de 8 ha et l'urbanisation de ce site.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

39 observations et 20 courriers ont été déposés à ce sujet. La Commission a constaté une très forte mobilisation pour rejeter le passage de la ligne 5 dans le parc.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T2-1 Q2 : Quelle est la position de la CAM en réponse à ces observations, en complément de la réponse faite aux observations sélectionnées dans le thème T5-1 ?
Vu l'ensemble des problèmes que pose l'agencement de cette zone, au regard de tous les aspects développés par le public, pouvez-vous fournir à la Commission un plan de « pré-étude finale » (suffisamment élaboré) pour la bonne compréhension des solutions que vous apportez sur ce sujet et sur lesquelles vous vous engagez ?

REPONSE DE LA CAM

T2-1 Q2 :

La justification du choix du tracé par la caserne Lepic, le parc Montcalm et la rue de Bugarel figure aux pages 68 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique ; 3 variantes sont analysées en détail et la synthèse présentée en page 75 de ce même volume fait ressortir les avantages de ce tracé (Variante D). En effet, c'est celui qui permet la meilleure desserte des populations (habitants, emplois et scolaires à 500 m de la ligne), notamment en desservant le quartier nouveau d'Ovalie, et les quartiers existants de Figuerolles / Estanove / Pas du Loup.

Il convient de relever que de nombreuses observations formulées à l'occasion de la présente enquête se réfèrent au programme de constructions prévu dans le site de l'EAI comprenant le parc Montcalm ; il est important de rappeler que l'aménagement de ce site fait suite à la cession par l'Etat à la ville de Montpellier des terrains de l'ancienne Ecole d'Application de l'Infanterie (EAI), cession qui a fait l'objet d'une délibération du 26 mars 2012 du Conseil Municipal de Montpellier que nous annexons à notre réponse.

La cession prévoit le réaménagement de ce site «enclave imperméable pendant de nombreuses années » avec l'objectif de « le réintégrer dans le fonctionnement urbain de Montpellier ». La délibération fixe un programme indicatif de construction de 240 723 m² au total, et intégrant la création d'un parc de 150 000 m² (15 hectares).

Ces dispositions ont été reprises dans l'acte de vente signé entre l'Etat et la Ville de Montpellier en application de cette délibération, et constitue ainsi l'engagement de la Ville de Montpellier vis à vis de l'Etat.

Le tracé du tramway dans le parc Montcalm respecte bien ces principes et l'engagement de la Ville.

Nous rappelons également notre réponse à la question T1 Q1 ci avant ; le parc Montcalm est un espace de promenade, et ne possède aucun statut de protection juridique et ou réglementaire en matière d'environnement, de paysage ou de patrimoine. Du point de vue naturaliste, le parc Montcalm présente un caractère très artificiel, de part sa fonction antérieure liée au site militaire de l'EAI.

Pour répondre aux préoccupations de création du parc de 15 ha minimum d'un seul tenant, une adaptation localisée du projet peut être retenue ; elle consiste à décaler d'environ 45 m le tracé présenté vers l'Ouest du parc, pour l'implanter en lisière du parc, tout en maintenant la position des 2 stations Collines d'Estanove (en lien avec le cheminement piéton vers la rue du Lavandin) et Bugarel pour assurer une desserte identique des quartiers traversés.

Cette adaptation, qui ne modifie pas l'équilibre global du dossier ni du point de vue économique (longueur équivalente) ni dans l'impact sur l'environnement, a l'avantage de permettre la réalisation d'un parc de 15 ha d'un seul tenant indépendamment de la plateforme du tramway. La plateforme sera protégée du reste du parc par un dispositif à définir en cohérence avec l'aménagement global du parc (haie végétale, mouvement de terre…) pour éviter tout conflit d'usage entre le parc et le fonctionnement du tramway. Ainsi, les préoccupations relatives à la sécurité des utilisateurs du parc (enfants, familles…) par rapport au passage du tramway peuvent être levées.

Nous annexons au présent document le plan résultant de cette adaptation du projet. La CAM s'engage à compenser les arbres qui pourraient être supprimés par cette adaptation du tracé, par la plantation en nombre équivalent d'arbres de nature et de taille similaires.

Consultée à ce sujet, la Ville de Montpellier confirme par courrier son engagement de réaliser un parc minimum de 15 ha d'un seul tenant, à aménager sur le site du parc Montcalm actuel (voir courrier annexé en réponse à la question T5-1 de la Commission d'Enquête).

En pièce jointe :

1. plan proposition adaptation du projet en bordure du Parc Montcalm

2. délibération n°2012/84 de la Ville de Montpellier du 26/03/2012

3. courrier de la Ville du 31/05/2013

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La CAM, dans sa réponse, replace bien le projet dans son contexte historique et administratif. Des engagements ont été pris au niveau de l'Etat et de la ville de Montpellier sur le devenir de ce secteur en matière de construction de logement et d'espaces verts. La CAM a tenu compte de l'opposition du public et des associations sur le tracé du projet et propose un nouveau tracé décalé d'environ 45 m vers l'Ouest du parc, donc en bordure. De plus la ville de Montpelier, à la demande de la Commission d'enquête, a pris l'engagement par écrit pour que le parc soit réalisé d'un seul tenant et pour une surface minimale de 15 ha.

Cette réponse complète celle que la CAM a déjà donnée à la question T1 Q1, dans laquelle elle indique que le parc Montcalm est un espace qui n'est soumis à aucun statut de protection quel qu'il soit : juridique et ou réglementaire en matière d'environnement, de paysage ou de patrimoine. De plus, note la CAM, il "*présente un caractère très artificiel; de part sa fonction antérieure liée au site militaire de l'EAI*". Ces points ont été confirmés par la DREAL suite aux questions posées par la Commission d'enquête.

La Commission d'enquête avait noté qu'un certains nombre d'observations portaient sur l'incertitude qui apparaissait au niveau du devenir de cet espace, au motif qu'aucune réponse officielle n'avait été donnée sur ce sujet auprès des personnes ou des Associations qui s'en inquiétaient. La lettre de Madame Hélène MANDROUX, Maire de Montpellier, jointe à la réponse de la CAM, répond précisément à ces interrogations.

Enfin, la Commission d'enquête apprécie le fait qu'un plan de proposition d'adaptation du projet en bordure du Parc Montcalm lui ait été fourni pour concrétiser les engagements pris par la CAM et la Mairie de Montpellier.

Rue de Bugarel

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP19- Obs1. Gisèle MAYORAL

"Souhaits pour la rue de Bugarel qui n'est pas large : un seul trottoir- pas de piste cyclable-une seule voie de tramway en alternance. Ainsi on préserverait des espaces verts et on ne supprimerait pas de places de parking. Au niveau du parc la ligne devrait passer en bordure et ne pas couper le parc en deux"

CAM-DEP20- Obs1. Georges PONS

Estime que la résidence des Hauts d'Argency est fortement impactée avec des nuisances importantes (suppression de parking, espaces verts et boisés réduits. Propose un seul trottoir, voie unique pour le tram; pas de réduction pour la voie automobile. Estime que la bande de terrain imputée à la résidence pourrait être ramenée à 1.10 m

CAM-DEP24- Obs2 Daniel TESSON

"Pour limiter sur la résidence je propose :
1) Un seul trottoir piéton le long de la résidence
2) des voies liées le long de la résidence "

CAM-DEP29- Obs1 Evelyne RAMOS LAURENT

Demande la construction d'un mur antibruit le long des hauts d'Argency. Des voies croisées et la suppression d'un des trottoirs.

CAM-DEP55- Obs1 Claudine Baudouin rue de Bugarel Les hauts d'Argency

Demande des aménagements pour le passage dans la rue de Bugarel: 1 seul trottoir et une seule voie pour le tram.

CAM-DEP56- Obs1Nicole Michel 617 rue de Bugarel

Fait des propositions pour le passage du tram. 1) ne pas passer par la rue de Bugarel
2) à moindre mal ne réaliser qu'une seule voie pour le tram et un seul trottoir.

CAM-DEP58- Obs1 Michèle BARDET Les hauts d'Argency

Je suis satisfaite du tracé de la ligne 5 de son passage au pied de la résidence, je le suis moins compte tenu de l'impact subi. Afin de réduire l'impact cette personne propose un seul trottoir et une seule voie de tram. Suite *illisible.*

CAM-DEP60- Obs1 Nicole Asperges Les Hauts d'Argency

Cette personne dit non à la proposition de la TAM qui impose une emprise de 7 m et une amputation de 2000 m2.Cette solution entraine des nuisances et des bouleversements au niveau des entrées, des espaces verts, du bâtiment B4. La TAM peut elle envisager de supprimer :

1) 1 trottoir et la piste cyclable ou
2)1 trottoir et une voie ou
3)1 trottoir et la piste cyclable après la mise en place de voies croisées ce qui ferait gagner environ 3.50m.

CAM-DEP64- Obs1Mme Odile GAILHAC Les hauts d'Argency

Est effarée de constater que son immeuble va se trouver au ras d'une ligne de tram. Reconnait l'utilité publique de cette ligne et fait des propositions pour éviter de mutiler cette résidence. Un seul trottoir et des voies croisées. L'idéal serait que la nouvelle ligne épouse un autre trajet sans passer par le parc Montcalm.

<u>CAM-DEP70- Obs3</u> Nathalie MEDEIROS 617 rue de Bugarel

Le tracé prévu aura un impact important sur notre résidence. Le coût foncier peut être évité en mettant en place des voies imbriquées et un seul trottoir.

<u>MTP-DEP11</u> – Mesdames BAULLER, TURMEAU, LAMBOUR, BELLAVENNE, SOULAIROL

Concernant la rue des Bougainvilliers et des Hibiscus il est à souhaiter que les résidents des Hauts d'Argency, vu le sens unique de la rue de Bugarel, n'émettent pas le désir d'ouvrir une seconde sortie sur la placette du square des Hibiscus via rue de Bougainvilliers où il serait impossible de circuler et de se garer, vu que nous avons décompté avec toutes les résidences une moyenne de 2000 voitures ! Difficultés largement accentuées pour accéder ou sortir sur l'avenue de Toulouse.

Nous vous conseillons une visite approfondie des lieux.

<u>MTP-DEP13</u> – Mme JOLIVOT Colette – Les Hauts d'Argency D9, 617 rue de Bugarel Montpellier➔Remise d'une lettre adressée à M. le Président de la Commission d'enquête du 23-04-2013

Demande que l'emprise du tramway, trop importante rue de Bugarel, passe de 2 voies à 1 voie pour diminuer les conséquences et les impacts sur les habitations riveraines :

- ✓ emprise foncière sur la copropriété et les coûts financiers générés
- ✓ déplacement d'environ 80 parkings privés et suppression de plusieurs parkings visiteurs (déjà insuffisants pour les clients des professions libérales exerçant dans la copropriété : infirmiers, médecins, kinésithérapeutes, sages-femmes, etc…
- ✓ ligne à proximité du **<u>bâtiment B5</u>** (5 m) d'où risque d'impact sur les fondations et nuisances sonores importantes.

Préconise les modifications suivantes au projet :

- ✓ 1 trottoir sur 2 prévus (actuellement 1 seul, rarement utilisé par des piétons) ➔ Gain 2m.
- ✓ 1 seule voie de tramway sur environ 300 m (longueur de la copropriété) : possibilité de 2 voies liées ou imbriquées sur cette longueur ➔ Gain 2 m.

<u>MTP – DEP14</u> – M. et Mme REY, Résidence Les Hauts d'Argency, rue de Bugarel, Montpellier➔*Remise d'un document « Incidence du passage de la ligne 5 du tramway dans la rue de Bugarel sur la Résidence des Hauts d'Argency »*

Le document expose la même démonstration et les mêmes arguments que ceux présentés dans la déposition **MTP – 13**, il précise certains points :

L'emprise totale réclamée par la TAM serait de 16,9 m, la largeur actuelle de la rue de Bugarel est de 10,10 m, soit un différentiel de 7 m environ à prendre sur la copropriété des Hauts d'Argency.

Si la proposition de la Tam était retenue cette résidence serait amputée, mutilée d'un bandeau de 7 m sur 300 m (longueur de la distance correspondant au passage du tramway dans la rue de Bugarel), soit 2000 m^2 environ.

L'amputation d'un bandeau de 7 m amènerait les travaux de terrassements du nouveau mur de clôture à 5 m du **bâtiment B4**, lequel est surélevé de 3 m en hauteur. On se trouverait donc au niveau des fondations de cet immeuble, lequel est déjà fragilisé par le fait que la copropriété des hauts d'Argency est construite sur une nappe phréatique (remontées d'eau dans les caves en temps de pluie).

Le document reprend les mêmes propositions par rapport au Projet que celles de la déposition **MTP – 13** :

mise en place de voies croisées (ou voies liées ou imbriquées), ce qui n'affecterait pas la cadence du tramway (gain de 2 m)

suppression d'un trottoir piétonnier (gain de 2m).

Le document conclue en précisant qu'il est évident que ces 2 propositions vont de pair et sont indissociables dans la mesure ou l'économie de 4 m environ, permettrait d'éviter l'amputation des 80 places privées de stationnement automobile à l'intérieur de la résidence.

Il propose une variante : passage d'une voie de tramway dans la rue de Bugarel, la seconde voie empruntant la rue de Fontcouverte située à 200 m.

MTP – DEP15 – M. RABIER Dominique, 617 rue de Bugarel Bât D9, Montpellier ➔ *Remise d'une lettre du 23-04-13 à M. le Commissaire enquêteur pour transmission à M. le Préfet*

La lettre expose les mêmes requêtes que celles contenues dans les dépositions **MPT-DEP13** et **MTP – DEP14.** Elle précise en conclusion que lors de la dernière AG (15-04-13) un sondage a montré que la plupart des copropriétaires voteraient contre le projet si des parkings étaient supprimés, ce qui entraînerait une procédure longue et coûteuse pour tout le monde.

MTP – DEP23 – M. R FEUVRIER, Les Hauts d'Argency D10, 617 rue de Bugarel, Montpellier ➔*Remise d'une lettre adressée à M. le Président de la Commission d'enquête du 23-04-2013*

La lettre expose les mêmes requêtes que celles contenues dans les dépositions **MPT-DEP13, MTP – DEP14 et MTP-DEP15.**

De plus elle rappelle que le tracé initial de la ligne, dans cette portion, devait initialement passer par la rue Lepic, la route de Lavérune et la rue du Pas du Loup. Quelles sont les raisons que de ce plan A nous sommes passés au plan B : via la rue de Bugarel et l'avenue de Vanières ? L'emprise de la voie va passer à 4 m d'un immeuble (B4), quid des nuisances sonores et tremblements pour les immeubles ? Des relevés de bruits acoustiques, des comptages de piétons, vélos et autos ont-ils été réalisés avant les travaux ? De même après les travaux ?

MTP - DEP25 – M. SOLO Jean Jacques, kinésithérapeute, Les Hauts d'Argency Bât B4, 617 rue de Bugarel, Montpellier

La déposition rejoint les requêtes exprimées dans les dépositions **MPT-DEP13, MTP – DEP14, MTP-DEP15 et MTP – DEP23.** Pour les raisons exposées, les professions libérales ne pourraient plus accueillir des patients le plus souvent âgés ou handicapés ou des femmes enceintes.
Les nuisances sonores et vibratoires entraîneraient une dépréciation de la Résidence et de la qualité de vie au sein de ce lieu agréable.

<u>MTP – DEP55</u> – Mme NAUCHET-MONNIER Sophie, 617 rue de Bugarel, Les Hauts d'Argency BAT D9, Montpellier

Pas opposée au passage du Tram dans la rue, souhaite juste que soit revu le dernier projet de : 2 voies de tram, 1 voie de circulation, 2 trottoirs et 1 piste cyclable, qui va amputer la résidence d'une bande de 7 m et obliger à gagner sur les espaces verts pour mettre les parkings privés et visiteurs (220 appartements + professions libérales).

<u>L31</u> : PONS georges, Résidence les Hauts d'Argency D10, 617 rue de Bugarel, Montpellier

Le 18 avril dernier a fait part de ses observations et propositions écrites au siège de la Commission, concernant l'éventuel passage du Tram par la rue de Bugarel. Vient de trouver dans sa boîte aux lettres le courrier ci-joint émanant de M. PERALDI, de la même Résidence, se déclarant « le défenseur de …et pour toute la copropriété Hauts d'Argency ». Informe que ce texte de lettre ne lui a jamais été proposé ainsi qu'aux autres copropriétaires du bâtiment D10 à sa connaissance et n'a donc pas été signé par lui. Considère qu'il y a usurpation de son accord, qu'il ne donnera jamais d'autant plus qu'il est totalement en désaccord avec les arguments développés.

<u>L66</u> : KLETHI Alain, Les Hauts d'Argency 716 Rue de Bugarel, Montpellier

Le passage de la ligne 5 par la rue de Bugarel pose 2 problèmes majeurs en terme de circulation.

La mise en sens unique avenue de Vanières vers l'avenue de Toulouse obligera les riverains à un détour de 1850 m pour les plus impactés. Actuellement les sorties des résidences Hauts d'Argency se trouvent à 50 m de l'avenue de Vanières pour rejoindre le rond point Flandre-Dunkerque ou les cuisines centrales, à l'avenir il faudra parcourir 1900 m pour atteindre ce point (voir plan joint).Une circulation à double sens s'impose pour éviter cette ineptie.

Le débouché sur l'avenue de Toulouse est impossible sans une manœuvre dangereuse (marche arrière) pour rejoindre le rond point Flandre-Dunkerque (voir photos).

Les observations exprimées par les lettres ci-dessous reprennent, en les détaillant ou les complétant parfois un peu plus, les arguments déjà notés dans les dépositions ci-dessus qui figurent aux registres d'enquête.

<u>L17</u> : Mme CAMBON Danielle, les Hauts d'Argency D10, 617 rue de Bugarel, Montpellier

Favorable au passage d'un tramway dans ma rue, je suis cependant très opposée au projet concernant le tracé de la future ligne au niveau de la résidence Les Hauts d'Argency

<u>L20</u> : Mme MASSOL, Résidence Les hauts d'Argency Bât D8, 617 rue de Bugarel, Montpellier

C'est à cause de toutes les nuisances qui seront engendrées par le passage du tramway dans la rue de Bugarel et surtout devant la Résidence Les Hauts d'Argency que nous sommes contre ce passage.

<u>L33</u> : Mme BERRY Martine, Les Hauts d'Argency D10, 617 rue de Bugarel, Montpellier

Le tracé prévu emprunte la rue de Bugarel depuis l'avenue de Vanières jusqu'au parc Montcalm avec un impact foncier sur la résidence des Hauts d'Argency, inacceptable en

l'état. La réduction de la voirie à une seule voie descendante, constitue déjà une nuisance à elle seule.

<u>L39</u> – Denise BERRY retraitée de l'éducation nationale

Fait part de son opinion concernant le tracé de la ligne 5. Initialement il fut présenté comme devant emprunter la route de Lavérune, jusqu'à la rue de la Croix du Capitaine, où il rejoignait la caserne Lepic, afin, entendait-on à l'époque, de desservir les zones les plus peuplées. Tout d'un coup les choses changèrent ce fut après l'acquisition du Parc Montcalm, la Rue de Bugarel et la pénétration dans le parc fut préférée, on se demande bien pourquoi ? Cette possibilité lèse gravement les habitants de la résidence des Hauts d'Argency où j'ai de la famille et me rend souvent. Ne pourrait-on pas nous contenter d'un seul trottoir, d'une voie unique ou encastrée de tram ?

<u>L58</u> : GUILVARD Eliane, , Les Hauts d'Argency B5, 617 rue de Bugarel, Montpellier

Totalement opposée au passage du tramway dans la rue de Bugarel pour les nuisances que cela apporte. C'est une grande erreur. Les urbanistes responsables de ce projet ont oublié qu'il y avait plus de 600 personnes vivant dans la Résidence des Hauts d'Argency. Demande de penser aux riverains et de réfléchir à modifier ce tronçon de la ligne 5.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

18 observations et 7 courriers ont été déposés à ce sujet. Les habitants des immeubles implantés dans cette rue et plus particulièrement les occupants du bâtiment des Hauts d'Argency sont inquiets et parfois opposés au passage de la ligne 5. En effet cette rue est étroite et il n'est pas possible, sans des acquisitions foncières importantes, de faire cohabiter les 2 lignes du tram, une piste cyclable, 2 trottoirs et une voie pour les voitures. A priori il faut 17 m et la rue a une largeur de 11 m. Plusieurs personnes proposent des solutions pour réduire l'emprise indiquée dans le projet. Les propositions portent sur la suppression d'un trottoir, de la piste cyclable et sur la réalisation d'une voie unique pour le tram. La commission constate que le tracé du projet rue de Bugarel est très pénalisant pour les habitants des immeubles les Hauts d'Argency avec la suppression de parking et d'espaces verts.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

<u>T2.1 Q3</u> : quelle est la position de l'Agglomération de Montpellier sur le principe d'une voie unique pour le Tram sur la partie sensible rue de Bugarel ?

<u>T2.1 Q4</u> :est-t-il possible de supprimer un trottoir et la piste cyclable afin de limiter l'emprise?

<u>T2.1 Q5</u> : pourquoi ne pas avoir réparti l'emprise équitablement de part et d'autre de la rue?

<u>T2.1 Q6</u> : vu l'ensemble des problèmes que pose l'agencement de cette rue, au regard de tous les aspects développés par le public, pouvez-vous fournir à la Commission un plan de « pré-étude finale » (suffisamment élaboré) pour la bonne compréhension des solutions que vous apportez sur ce sujet et sur lesquelles vous vous engagez ?

REPONSE DE LA CAM

En préalable, la Communauté d'agglomération prend acte des nombreuses observations recensées par la Commission d'Enquête et assure qu'elle cherche comme elle l'a toujours fait pour les lignes précédentes, la meilleure optimisation possible de l'aménagement du tramway et de l'espace public pour maintenir la qualité de vie des riverains, et recherchera autant que possible un accord amiable pour la réalisation des travaux dans la rue de Bugarel comme pour tous les autres riverains concernés sur l'itinéraire.

T2-1 Q3 :

Le passage en voie unique ou voies entrelacées a été examiné avec les techniciens compétents. Pour un traitement homogène de la rue, cette disposition doit s'étendre sur l'ensemble de la rue et donc de l'interstation du fait de la proximité des stations à chaque extrémité de la rue ; la zone d'attente des rames avant de s'engager sur la section où elles ne peuvent se croiser s'effectue ainsi à la station d'extrémité, de sorte à ne pas arrêter une rame au milieu de la section (perte de temps supplémentaire).

Une analyse détaillée montre que le temps de parcours sur cette interstation de 620 mètres est de 110 secondes ; à la fréquence nominale de 6 minutes, 1/3 des rames seront en conflit avec une rame du sens opposé avec un temps moyen perdu d'une minute. Plus que le temps moyen perdu, ce qui rend cette solution inacceptable est l'irrégularité introduite par cette disposition, certaines rames pouvant prendre près de 2 minutes de retard, ce qui entrainera une dérégulation forte du réseau compte tenu de la présence des voies uniques aux extrémités de Lavérune et Clapiers et du fonctionnement en antenne vers la rue des Bouisses.

A noter que le fonctionnement en voie unique prévu sur ces antennes, comme celui en fonctionnement sur certains tronçons des lignes 2 et 3, est compatible avec une fréquence de 12 min, soit un train sur 2 par rapport au tronçon central ; l'exploitation en voie unique n'est ainsi pas compatible avec une fréquence d'exploitation de 6 min, aucun réseau de tramway en France n'a mis en place un tel dispositif.

Cette solution ne peut donc pas être adoptée pour le passage dans la rue de Bugarel.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend note des explications techniques données par la CAM. La dérégulation du trafic provoqué par ce dispositif n'est pas compatible avec les cadences commerciales envisagées. Dans cette configuration, il apparaît que les temps d'attente ne seraient pas acceptables.

T2-1 Q4 :

La suppression d'un trottoir, ou du moins d'un espace où les piétons peuvent cheminer en toute sécurité n'est pas envisageable, notamment au regard de l'arrêté d'accessibilité de la voirie du 15 janvier 2007, et de l'intérêt même des riverains de cette voirie qui doivent pouvoir l'emprunter à pied quel que soit le côté de leur résidence. La suppression d'un cheminement piéton conduirait à la présence de piétons sur des espaces non adaptés, en particulier la plateforme du tramway. En revanche une optimisation des largeurs est toujours envisageable, sans descendre en dessous de 1,40 m, largeur obligatoire pour assurer l'accessibilité mentionnée au dit arrêté.

En ce qui concerne la circulation des vélos, il est important d'assurer leur présence en toute sécurité, mais sans nécessairement passer par une piste cyclable. Les aménagements de type zone de rencontre ou zone partagée peuvent répondre à une cohabitation sans difficulté entre une

circulation automobile apaisée et le passage des cyclistes. Là aussi ce type d'aménagement est susceptible d'optimiser la largeur d'emprise publique.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Les propositions de la CAM pour la circulation des piétons et des vélos paraissent raisonnables et acceptables compte tenu du contexte.

T2-1Q5 :

La répartition de l'emprise est évaluée suivant la difficulté des impacts fonciers, des reconstitutions de clôtures et bâtiments impactés ; elle est appréciée définitivement lors des études de projet à venir, et lors de l'enquête parcellaire qui sera organisée à la suite de la DUP.

Dans le cas d'espèce, il est à noter la difficulté d'acquisition sur certaines parcelles côté pair de la rue, notamment avec des dépendances (garages, bâtiments annexes) directement en limite du domaine public.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

C'est effectivement au stade de l'enquête parcellaire que les acquisitions foncières seront définies avec précisions. La Commission recommande que la répartition de ces acquisitions se fasse de part et d'autre de la rue avec discernement et dans le souci constant de minimiser les impacts sur les propriétés privées.

T2-1Q6 :

Une insertion optimisée a été étudiée pour répondre à la question de la Commission d'Enquête. Il s'agit soit d'aménager la circulation automobile sur la plateforme tramway sur une partie de la rue au droit des entrées riveraines avec un dispositif de feux tricolores pour assurer la sécurité vis à vis du tramway ; soit d'aménager une « zone de rencontre » latérale à la plateforme tramway, où cohabiteraient circulation riveraine / cycles / piétons.

Ces dispositifs, alliés à une réduction de tous les espaces disponibles, conduit à une emprise dans la rue de l'ordre de 13,50 m. La réduction des emprises qui s'ensuit conduit à garantir un impact sur la copropriété des Hauts d'Argency du 617 rue de Bugarel limité aux talus et clôtures bordant la rue de Bugarel, sans aucun impact sur les stationnements à l'intérieur de la copropriété..

Dans tous les cas, le sens unique de circulation sur la section concernée par le tramway, de l'avenue Paul Valéry vers l'avenue de Toulouse sera maintenu ; une adaptation du débouché de la rue de Bugarel sur l'avenue de Toulouse sera effectuée pour faciliter le mouvement de tourne à droite en direction du rond point du Grand M.

Le fonctionnement et le mode de gestion (signalisation notamment) demandent à être étudiés dans le détail et validés notamment avec les experts OQA (Organismes Qualifiés Agréés) chargés de l'évaluation de la sécurité du tramway ; **cependant, la Communauté d'agglomération s'engage à ne pas impacter les stationnements à l'intérieur de la copropriété des Hauts d'Argency I située aux 617 et 783 rue de Bugarel.**

Le plan détaillé résultant de cette optimisation du projet est annexé au présent document.

En pièce jointe :

1. plan proposition adaptation du projet dans la rue de Bugarel

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission a pris connaissance du plan de proposition d'adaptation du projet rue de Bugarel. Les propositions peuvent sans doute être encore améliorées lors de l'étude finale. Elles paraîssent répondre au mieux à toutes les observations très pertinentes des riverains. Il est à noter que, à travers leurs dépositions, les riverains ne s'opposent pas au passage du tramway mais souhaitent surtout être vraiment entendus à travers leurs propositions.

Les Bouisses

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP – DEP24 – M. B MONTIAUX, 29 impasse Galzy, Montpellier

S'interroge sur la fréquence des trams qui doivent avoir pour terminus Les Bouisses (1 tram prévu sur 2). Ce secteur très populeux (MARTELLE) pourrait être mieux desservi si la ligne était prolongée. Une légère modification est souhaitable.

MTP – DEP26 – M. GOULAIS Robert

Quelle rue empruntera l'extension de l'antenne vers LES GREZES à partir de la station « Les Bouisses » actuellement terminus : la rue des Bouisses ou la rue du Mas Prunet ?

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2 observations ont été déposées à ce sujet.

REPONSE DE LA CAM

La fréquence prévue sur la branche se développant sur la rue des Bouisses est effectivement de 12 minutes à l'heure de pointe, soit un train sur deux. Cette fréquence est cohérente avec la fréquentation prévue de cette antenne avec une charge prévue de 270 montées / descentes à l'heure de pointe du soir à la station des Bouisses (page 131 du volume B du dossier d'enquête publique).

La station terminus est prévue rue des Bouisses au delà de la rue du Mas de Prunet. Son extension au delà de ce terminus, liée au développement d'un projet urbain dans le secteur des Grèzes tel qu'évoqué en page 67 du volume B, fera l'objet d'études spécifiques lors de l'établissement d'un projet d'aménagement dans ce secteur, et des procédures administratives nécessaires le moment venu, indépendamment de la procédure d'enquête publique objet du présent dossier.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend acte du commentaire de la CAM qui répond aux questions posées.

Avenue Lepic

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP – DEP30 – MmeDURAND Geneviève, 10, Avenue Lepic, Montpellier ➔Remise d'une lettre à M. le Président de la Commission d'enquête du 23-04-2013

opposée, ainsi que son fils M. PREVILLE Philippe, au passage du tramway dans l'avenue Lepic étant donné les conséquences que peuvent avoir les travaux sur l'état de la maison qu'ils occupent et dont ils sont propriétaires. La maison est ancienne et construite sur un terrain argileux et qu'en conséquence sa construction et ses fondations risquent de supporter les effets néfastes des travaux préalables (creusements pour installation de conduites neuves - eau, égouts ou autres -, destructions éventuelles de platanes, installation des rails et autres équipements…) et du fonctionnement du tram (vibrations produites par les passages fréquents des rames à proximité).

au cas ou des dégâts se produiraient, Mme Durand fera le nécessaire auprès de l'Agglomération de Montpellier pour qu'elle participe aux réparations.

suggère, que la rue des Chasseurs serait mieux appropriée pour cette installation : plus large et comportant double voies de circulation, longeant les murs de l'EAI et le Parc MONTCALM et moins de maisons individuelles à proximité.

L23 : PREVILLE Philippe, DURAND Geneviève, propriétaires et occupants de la maison 10 Ave Lepic, Montpellier

S'opposent à l'installation de la ligne 5 avenue Lepic. L'argumentation développée est identique à celle de la déposition MTP – DEP30 ci-dessus.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2 observations ont été déposées à ce sujet.

REPONSE DE LA CAM

Le choix du tracé par la rue Lepic est développé dans l'analyse des hypothèses de tracé et des variantes développé aux pages 41 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique. Il permet une desserte optimale du secteur Figuerolles / Route de Lavérune par une station implantée à l'intérieur de l'actuelle caserne Lepic, qui sera restructurée dans le cadre du projet d'aménagement de l'EAI porté par la Ville de Montpellier et largement ouvert sur le quartier environnant.

Le déroulement des travaux est décrit en page 7 du volume G3 du dossier d'enquête publique ; il précise que le terrassement pour la réalisation de la plateforme est limité à une hauteur inférieure à 1 m. Toutes les précautions seront prises pour ne pas dégrader les bâtiments riverains pendant les travaux, notamment par la limitation des vibrations transmises par les engins de compactage des chaussées.

Conformément aux pratiques établies lors de la construction de lignes antérieures de tramway de Montpellier, un constat d'état des lieux des façades sera établi par un expert agréé par le Tribunal Administratif et désigné par l'agglomération de Montpellier, pour disposer d'un document de référence. Toute dégradation éventuelle fera l'objet d'un appel en garantie auprès de l'entreprise en charge des travaux.

L'expérience acquise sur les lignes précédentes montrent que la réalisation du tramway n'entraîne pas de dommages aux constructions riveraines ; seuls quelques éléments de clôture ou portails ont pu être affectés par les travaux et ont nécessité des réparations par les entreprises en charge des travaux.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend acte de cette réponse qui apporte des éléments aux questions posées notamment sur les garanties couvrant les dégradations éventuelles, dues aux travaux, sur les propriétés riveraines.

Quartier Sup Agro-Inra de La Gaillarde, Fac de Pharmacie, Cité voie Domitienne

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP – DEP - 54 – M SALMON Claude Résidence le Belvédère Ave Marius Carrieu, Montpellier

Salarié 40 ans à Sup Agro (environ 1500 salariés et autant d'étudiants). Le passage du tram devant la cité universitaire de la voie Domitienne et dans l'avenue d'Assas permettrait de limiter la circulation tant automobile que 2 roues et diminuerait l'espace non desservi entre les lignes 1 et 3.

SJDV-DEP19 - Obs1 – M. Christian DUPRAZ Conseiller général des Matelles, Vice-président de Hérault-Transport, Directeur de recherche INRA déclare :

« Je souhaite attirer l'attention de la commission d'enquête sur 2 incohérences majeures du tracé de la ligne 5:

1er Elle évite le principal campus agronomique de Montpellier (SUPAGRO, 2000 personnes + cité U Voie Domitienne, 800 personnes + fac de pharmacie).

La variante 1 est parfaite pour cette desserte.

2ème ... » Note de la Commission d'enquête : le deuxième point est traité au thème T7.1

L63 : M. LANDAIS Etienne Directeur général de Montpellier Sup Agro, BRUCKLER Laurent, Président du Centre Inra de Montpellier.

Posent la question de la desserte des Campus universitaires et de leurs liaisons.

Si les tracés actuellement proposés sont confirmés, le campus Sup Agro-Inra de la Gaillarde (27 ha entre l'avenue d'Assas, l'avenue Henri Marès et la rue de la Gaillarde), fréquenté quotidiennement par 2300 usagers (1100 agents et 1200 étudiants), siège de 3 résidences

universitaires (630 lits, 1000 à l'horizon 2018), ne sera pas desservi par le tramway. Situation d'autant plus paradoxale que l'un des objectifs initiaux du projet de la ligne 5, dans le cadre de l'Opération Campus, dont Montpellier Sup Agro est l'un des porteurs, aux côtés des trois universités locales, était précisément de relier les trois campus agronomiques de la Gaillarde, la Valette et Baillarguet, soit 8000 usagers au total.

Soulignent qu'il leur a été affirmé à plusieurs reprises que l'unique raison conduisant à sacrifier ainsi leur Campus était financière, alors que l'aménagement d'un tronçon alternatif de 1700 m passant par l'avenue du Père Soulas et la voie Domitienne suffirait à desservir, outre leur Campus, la Faculté de Pharmacie et la Cité universitaires de la voie Domitienne, sans parler de nombreux autres sites d'activités et de quartiers à très forte densité de population.

Le circuit alternatif proposé est : Ave Cancel-Stade Philipidès (Carrefour Jules Rimet)-Ave du Père Soulas-Voie Domitienne-Ave Frédéric Sabatier d'Espeyran-. Le campus de la Gaillarde serait desservi par une station sur l'Ave du Père Soulas, juste avant le carrefour de la voie Domitienne.

Ces arguments et cette proposition ont été exposés au Président Jean-Pierre Mourre, lors d'une entrevue le 28 septembre 2012. A l'issue de l'entretien il était convenu qu'une étude de faisabilité de ce scénario soit réalisée. Nous n'avons pas eu connaissance des résultats de cette étude.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2 observations et 1 courrier ont été déposés à ce sujet.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T2-1 Q7 : quelle est la position de la CAM sur cette variante ?

REPONSE DE LA CAM

T2-1 Q7 :

Cette hypothèse de tracé a été examinée dans le volume B du dossier d'enquête publique, particulièrement à partir des pages 55 et suivantes où un ensemble de tracés a été examiné entre la place Albert 1er et la station Saint-Eloi. Les hypothèses de tracé A (avenue du Professeur Grasset en tronc commun avec la ligne 1), D (avenue Saint-Charles, avenue du Père Soulas, avenue Sabatier d'Espeyran) et E (avenue Charles Flahaut, avenue Sabatier d'Espeyran) couvrent l'ensemble des possibilités de desserte de ce quartier. Après un premier tri, la comparaison détaillée des variantes A et D, répondant à la demande pour la desserte du quartier de Sup Agro, figure en pages 76 et suivantes du volume B.

En conclusion de cette comparaison, le choix de la solution A en tronc commun avec la ligne 1 s'impose du point de vue de l'insertion, de l'impact des travaux et de l'économie du projet. En particulier, l'insertion du tramway sur l'avenue de la Voie Domitienne et l'avenue Sabatier d'Espeyran, présenterait un impact majeur sur le plan de circulation de la ville de Montpellier sans possibilité de compensation compte tenu de l'exigüité des emprises. Le coût supplémentaire de cette solution est estimé à environ 30 M€ ; elle entraînerait également un coût d'exploitation supplémentaire lié au linéaire supplémentaire de voie ferrée.

La desserte du territoire de l'agglomération de Montpellier comprend bien entendu un réseau de bus performant et connecté aux lignes de tramway, comme c'est le cas dans toutes les agglomérations françaises de taille comparable et dotées d'un réseau de tramway voire de métro. La desserte du quartier pourra être effectuée lors de la restructuration du réseau de bus urbain accompagnant la mise en service de la ligne 5 ; la ligne 10 actuelle sera renforcée et couplée à une branche de la ligne actuelle « la navette » pour assurer une desserte améliorée du secteur du Campus Sup Agro avec les stations Celleneuve de la ligne 3, Saint-Eloi sur les lignes 1 et 5, et prolongée vers les campus universitaire, le plan des Quatre Seigneurs et le quartier Aiguelongue et le zoo de Montpellier. Ainsi le lien direct en transports en commun entre le campus Sup Agro et les autres campus du Nord de Montpellier dont le secteur Agropolis sera très largement renforcé.

L'excellente connexion entre cette ligne forte de bus et les lignes 1 et 5 du tramway à Saint-Eloi permettra également de créer un lien très efficace entre ce campus et la Gare, et le centre ville en général.

En conséquence, la Communauté d'agglomération maintient son projet de passage de la ligne 5 en tronc commun de la ligne 1 par l'avenue du Professeur Grasset, et s'engage à étudier et mettre en place un réseau de bus urbain restructuré qui améliorera la desserte du campus Sup Agro et son lien avec les autres campus du Nord de Montpellier.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La suggestion de modification du tracé proposée par monsieur SALMON, messieurs Christian DUPRAZ Conseiller général des Matelles, Vice-président de Hérault-Transport, Directeur de recherche INRA, Etienne LANDAIS Directeur général de Montpellier Sup Agro, et Laurent BRUCKLER, Président du Centre Inra de Montpellier a attiré l'attention de la Commission d'enquête. En effet elle concerne un secteur universitaire important par la présence des trois campus agronomiques de la Gaillarde, la Valette et Baillarguet, soit 8000 usagers au total. La Commission constate que la réponse de la CAM s'appuie sur des arguments économiques et techniques pour rejeter cette proposition en faisant valoir que la réponse au problème soulevé peut être résolu par une amélioration de la desserte des campus par des bus. La Commission constate également que "l'étude de faisabilité" demandée le 28 Septembre 2012 auprès de la CAM n'est pas connue à ce jour.

Centre commercial Montpellier-Village

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP1 -Obs1-Dr LATRILHLE CC Montpellier Village 90 Rue des Bouisses Montpellier

Demande au nom de la copropriété que le tracé s'écarte du centre commercial en se rapprochant du bassin de rétention afin de conserver la capacité du parking existant indispensable au fonctionnement du centre.

➔Dépôt d'un document avec photos

SJDV-DEP10 - Obs2 – M. Gérard MOULS, Noëlle ROZIERES, Jacques LUYSSEN 124, 88, 144 rue Tourtourel Montpellier-Village.

« Nous suggérons un tracé plus linéaire qui positionnerait les voies à l'opposé du tracé actuel. Ce qui évitera notamment la traversée de la ligne au niveau de la maison de quartier. Ce qui permettrait d'agrandir le virage au niveau de Paul Fajon et améliorerait la sécurité en général. ».

CAM-DEP129 - Obs1 - Michel BENADDI

Souhaite le maintien de la butte Le tracé peut être réalisé sur le milieu de la route de Lavérune.

CAM-DEP130 - Obs1 Michel BENADDI (Président village 1)

Requête identique à **CAM-DEP 129**

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

4 observations ont été déposées à ce sujet. La Commission est venue sur place pour visualiser les lieux et échanger avec les représentants des commerçants sur les problèmes évoqués.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T2-1 Q8 : quelle solution est envisagée par la CAM pour résoudre les problèmes posés ?

T2-1 Q9 : vu l'ensemble des problèmes que pose l'agencement de ce complexe commercial, au regard de tous les aspects développés par le public, pouvez-vous fournir à la Commission un plan de « pré-étude finale » (suffisamment élaboré) pour la bonne compréhension des solutions que vous apportez sur ce sujet et sur lesquelles vous vous engagez ?

REPONSE DE LA CAM

T2-1 Q8 et T2-1 Q9 :

Comme indiqué sur le volume E page 48 planche 71, l'aménagement latéral sur le côté nord de la route de Lavérune présente l'insertion la moins pénalisante d'un point de vue environnemental ; elle évite la suppression des quatre alignements d'arbres existants. Elle permet de conserver les voiries, trottoirs, pistes cyclables existants et évite la déviation de l'ensemble des réseaux. C'est la raison pour laquelle cette solution est d'une meilleure économie.

Par contre, les études d'avant projet conduisent à une évolution de l'insertion sur la rue des Bouisses avec le tramway en position latérale côté ouest de la rue et non en position centrale comme imaginé initialement. Cette insertion présente la même largeur que l'insertion centrale donc la même absence d'impact foncier sur les riverains de la rue des Bouisses, mais améliore le fonctionnement du carrefour et notamment l'accès au centre commercial de Montpellier Village.

Le carrefour entre la rue des Bouisses et la route de Lavérune sera traité en carrefour à feux et non en giratoire conformément aux recommandations du service de contrôle de sécurité de l'état représenté par le STRMTG (service technique des remontées mécaniques et des transports guidés). Les expériences des lignes de tramway de l'agglomération de Montpellier montrent qu'aujourd'hui, la transformation des carrefours giratoires en carrefour à feux offre une meilleure lisibilité d'accès, favorise les déplacements modes doux et régule le fonctionnement des différents axes de voiries. L'accès aux commerces se fera ainsi de façon aisée, dans des conditions identiques aux conditions actuelles.

Nous annexons le plan résultant de cette adaptation d'insertion rue des Bouisses.

En pièce jointe :

1. plan proposition adaptation du projet dans la rue des Bouisses / carrefour Paul Fajon

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La réponse de la CAM paraît répondre à la demande qui a été formulée.

Rond point Gennevaux

OBSERVATIONS DU PUBLIC

LAVE-DEP6 - Obs2 - M et Mme Guy ZANKINI, 2459, rue de Bionne Montpellier

affirme qu'il aurait été plus normal de faire un pont pour le tramway.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

1 observation a été déposée à ce sujet.

REPONSE DE LA CAM

L'objectif de la réalisation de cet ouvrage, décrit en page 22 et suivantes du volume E du dossier d'enquête publique, est d'améliorer le fonctionnement du carrefour routier entre la RD 132 (route de Bionne) et la RD 5 (route de Pignan), en assurant un franchissement sans intersection de la RD 132. Il est compatible avec un éventuel aménagement futur de cet itinéraire routier. L'amélioration de ce carrefour routier permettra un accès plus facile au parking tramway prévu à la station Gennevaux.

Il permet également au tramway de traverser sans conflit le flux principal Nord ←→ Sud de la RD 132, mais n'exonère pas de la réalisation d'un carrefour à feux au sol pour la gestion des autres flux et la traversée du tramway.

L'impact visuel d'un ouvrage portant le tramway serait très préjudiciable, notamment en raison des rampes d'accès plus longues (la pente maximum pour un tramway est inférieure à celle d'une route), et de la présence de la ligne aérienne d'alimentation électrique du tramway à 6 m au dessus du rail. Par ailleurs, la nécessité d'atteindre la station Gennevaux et le parking associé bâti au niveau du terrain naturel, rendent impossible le passage du tramway en élévation au dessus des voies routières.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission partage la position de la CAM.

Route de Lavérune

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP131 - Obs1 - Yves GIRAL

Est étonné que le tracé ne se poursuive pas par la route de Lavérune. Merci de réfléchir à nouveau.

L47 : M.AYMARD Philippe 42, Rte de Lavérune Le Françoise Bt C, Montpellier

Habitant route de Lavérune, avoue ne pas comprendre le tracé prévu de la ligne 5 qui aurait rendu d'immenses services à une population très dense dans ce quartier en passant rue des Chasseurs et route de Lavérune. Elle aurait desservi entre autres Les Roquets, les Roses, le Rodier, les Orangers, le Françoise, la grande partie d'Estanove, Paul Valéry…la Chamberte Basse. L'intérêt public ne semble pas prévaloir.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2 observations ont été déposées à ce sujet.

REPONSE DE LA CAM

La justification du choix du tracé par la caserne Lepic, le parc Montcalm et la rue de Bugarel figure aux pages 68 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique ; 3 variantes sont analysées en détail : par la route de Lavérune (variante B), par la rue du Pas du Loup jusqu'à la place de Chine (variante C), et le passage par le parc Montcalm (variante C). La synthèse présentée en page 75 de ce même volume fait ressortir les avantages de ce dernier tracé.

En effet, c'est celui qui permet la meilleure desserte des populations (habitants, emplois et scolaires à 500 m de la ligne), notamment en desservant, les quartiers existants de Figuerolles / Estanove / Pas du Loup, ainsi que le quartier nouveau d'Ovalie.

Par ailleurs, il faut noter qu'au stade de la concertation préalable, les riverains avaient fait part de leurs fortes craintes sur la variante de tracé par la rue de Cheng Du et la place de Chine, qui passe nécessairement sous 2 porches existants des immeubles bordant cette place. Tenant compte de cette observation, le tracé par l'avenue de Vanières a été privilégié.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend acte de cette réponse qui apporte des éléments aux questions posées.

Parking de Lavérune

OBSERVATIONS DU PUBLIC

LAVE-DEP14 - Obs1 – M. Nicolas de La Grange Lavérune

" Très bon tracé, seulement pourquoi ne pas préparer la ligne 5 à aller à PIGNAN en plaçant le parking de Lavérune de l'autre côté du rond-point. »

REPONSE DE LA CAM

Le terminus de Lavérune a été positionné conformément aux présentations faites pendant les phases de concertation préalable, dans le cadran sud / est du rond point d'entrée de la commune sur la RD5. Cette implantation permet la réalisation d'un parking de proximité de 60 places, facilement accessible depuis le village de Lavérune et de la RD5. La position de la station permet également une accessibilité aisée des piétons et des cyclistes venant du village de Lavérune, sans

traverser aucune des branches du giratoire concernées par la RD5 et support du trafic principal automobile.

Une extension de la ligne 5 en direction de Pignan n'est pas prévue actuellement dans les projets de développement de la communauté d'agglomération. Toutefois une extension vers Pignan le long de la RD 5 ne serait pas incompatible avec cette position ; elle nécessiterait un réaménagement partiel du giratoire, sans remettre en cause la pertinence de la position de la station Lavérune telle qu'elle est prévue.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission s'est rendue sur les lieux et estime que le choix retenu est justifié.

Avenue de Vanières

OBSERVATIONS DU PUBLIC

L65 : KLETHI Alain, Les Hauts d'Argency Rue de Bugarel, Montpellier

Surpris de constater que la ligne 5 dans sa conception actuelle coupe par deux fois l'avenue de Vanières, cet axe à 2 voies étant l'un des plus chargés de la Ville. Le franchissement de l'avenue en aérien par l'ouvrage existant au niveau de la cuisine centrale ne demande qu'un élargissement de celui-ci, puis un passage direct par la route de Lavérune (projet initial) les 25 millions d'Euros générés par cette solution couvrant largement les travaux de génie civile du pont.

REPONSE DE LA CAM

La justification du tracé retenu par la route de Lavérune, l'avenue de Vanières puis la rue de Bugarel est développée aux pages 41 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique. Le passage au centre de l'avenue de Vanières permet de positionner deux stations importantes de la ligne 5 : Marcel Pagnol, desservant les quartiers du Pas du Loup / La Chamberte d'un côté, et Bagatelle / Place de Chine de l'autre ; et Ovalie, desservant le nouveau quartier d'Ovalie, le stade Yves du Manoir, et les habitations de la rue de Bugarel.

La traversée de l'avenue de Vanières s'effectue sur 2 carrefours, mais chacun n'impactant qu'une seule chaussée de l'avenue : chaussée Nord → Sud au niveau de la route de Lavérune, chaussée Sud → Nord au niveau de la rue de Bugarel.

Ces traversées sont gérées par des carrefours à feux, qui permettent le passage du tramway en toute sécurité et en impactant que très faiblement la capacité de circulation (temps de passage de l'ordre de 10 à 20 secondes pour le tramway).Elles permettent également d'organiser des traversées piétonnes en toute sécurité de cet axe important de circulation.

Le passage sur le pont de la route de Lavérune ne répond pas aux objectifs de desserte retenus pour la ligne 5 de tramway.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Cette remise en cause du projet ne paraît pas justifiée compte-tenu des quartiers à desservir, notamment Ovalie.

Quartier Ovalie-Providence

OBSERVATIONS DU PUBLIC

L52 : Comité de quartier Ovalie-Providence

Le document résume la participation de ce Comité de quartier à la réflexion que suscite le Projet de la ligne 5. En conclusion il demande que :
Le tracé emprunte celui proposé par l'enquête publique : traverse du parc Montcalm, rue de Bugarel et desserte du stade de rugby et du quartier Ovalie.
La ligne 17 soit déviée de sa trajectoire et traverse notre quartier, au lieu de le contourner.
Que le parc Montcalm et le stade Yves du Manoir soient deux des équipements publics desservis par la ligne 5.
Que le parc Montcalm reste dans ses dimensions actuelles et que le passage du tramway se fasse en harmonie avec ce grand parc public.
La réponse est à faire en relation avec la déposition L54 au Thème T9.

REPONSE DE LA CAM

La Communauté d'agglomération confirme le choix du tracé retenu dans le dossier d'enquête publique, notamment aux pages 46 et suivantes du volume B. La desserte du quartier Ovalie par la station positionnée au centre de l'avenue de Vanières est bien un objectif important de desserte pour la ligne 5 du tramway, et a été prise en compte dans la comparaison des variantes conduisant au choix du tracé retenu. De même la desserte du stade Yves du Manoir fait bien partie des objectifs de la ligne 5 du tramway.

Les réponses concernant les dimensions du parc Montcalm figurent à la question T2-1 Q2 ci-dessus.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission a reçu le 17 avril 2013 le Comité de quartier d'Ovalie Providence. Elle a bien saisi l'importance pour ce quartier de la présence d'une station pour le desservir. La réponse de la CAM devrait rassurer les demandeurs.

Questions diverses

LAVE-DEP24 - Obs2 - Signature *illisible*

« A quand l'extension de la ligne 2 jusqu' à Cournonsec (Mas de Bonnel) ?? »

REPONSE DE LA CAM

Le projet d'extension de la ligne 2 vers Cournonsec ne fait pas partie du projet de ligne 5 objet du dossier d'enquête publique et de la présente procédure. Ce projet fait partie de la projection à terme du réseau de tramway de l'agglomération de Montpellier.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse.

LAVE-DEP28 - Obs1 – M. GRELIET Jean Marie 60 rue A. Lunel Montpellier

avait cru lire sur un plan général que le tracé passait près du « Pas du Loup » et constate avec regret son erreur. Il achève sa longue intervention en remarquant que les résidences « Pas du Loup, Estanove, Paul Valéry » auraient dû être desservies par le Tram.

REPONSE DE LA CAM

Le tracé retenu et la position des stations, décrits notamment aux pages 68 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique, prévoient bien une desserte des quartiers importants évoqués dans cette observation : Pas du Loup et Paul Valéry par la station Marcel Pagnol, situées à moins de 500 m de cette station, et Estanove par la station Colline d'Estanove dans le parc Montcalm, associée à l'aménagement d'un cheminement piéton entre cette station et la rue de Font Couverte et la rue du Lavandin.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse.

MOSL-DEP7 - Obs2 - M. Georges MICHALOUD, 599 rue de Fontcouverte Montpellier

considère que le passage du tram par le tracé de la route de Lavérune dessert beaucoup plus de population que le tracé D proposé. Il cite les ensembles Paul Valéry, les Collines d'Estanove, les immeubles du Clos des Orangers, la Cité des Roses, la Chamberte et enfin le haut de Figuerolles avec la Cité St Gély.

REPONSE DE LA CAM

En complément de la réponse à la question précédente, il convient de rajouter la station Lepic implantée sur l'actuelle caserne Lepic, et qui dessert le haut de Figuerolles et la Cité Gély situés à moins de 500 m de cette station. Bien entendu dans le cadre du projet de réaménagement de l'EAI porté par la Ville de Montpellier, le lien piétonnier et cyclable entre la station et ces quartiers sera aménagé pour favoriser l'accès au tramway.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse.

MOSL-DEP11 - Obs1 – Mme Martine SAINT PIERRE, 1 chemin de Versailles Montferrier

« Pourquoi le futur tracé vers Prades-le-Lez passe t-il sur la rive gauche du Lez, évitant Montferrier, et non rive droite (vers le tracé de la route de Mende) qui desservirait quand même Montferrier ? »

REPONSE DE LA CAM

Comme indiqué à la réponse à la question T1-3, le tronçon de ligne 5 entre Clapiers et Prades le Lez ne fait pas partie du présent dossier d'enquête publique et de la procédure en cours ; il fera l'objet d'une enquête ultérieure en fonction de l'avancement des études sur cette branche.

Le choix entre un passage en rive droite ou en rive gauche du Lez sera justifié dans cette procédure spécifique.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse.

SJDV-DEP17 - Obs2 – M. Philippe ROBIN retraité DDE (IDSR) 2, impasse des amandiers PIGNAN

signale que : « le projet montre que dans le sens montant de la côte du Terral sur la RD5 il y aura un franchissement de la ligne du Tram par les véhicules dans le sens Lavérune-Montpellier. Cela signifie un nouveau feu tricolore à l'endroit de ce franchissement. La fluidité du trafic s'en ressentira et des bouchons se formeront aux heures de pointes du matin et du soir. Pourquoi ne pas laisser le tram du même côté par rapport au tracé de la route ? Et éviter un nouveau feu tricolore... »

REPONSE DE LA CAM

Suite aux études d'avant projet, et en lien avec les observations des riverains mais aussi des services consultés (conseil général, services de secours…), nous avons fait évoluer l'insertion sur la route de Lavérune entre les carrefours giratoire Gennevaux et Paul Fajon. La plate-forme de tramway a été positionnée en latéral (côté nord, commune de Montpellier) laissant la voirie à double sens côté commune de St Jean de Védas.

Cette option d'insertion permet un fonctionnement de la route identique à la situation actuelle, plus favorable que l'insertion centrale notamment pour l'accès des services de secours (accès important à la ville de Montpellier en provenant de la caserne de Valhauquès). Un carrefour à feux est toutefois nécessaires pour traverser la plateforme du tramway au niveau du chemin de la Montée du Terral ; ce carrefour, situé à une distance importante du carrefour précédent Gennevaux, ne pose pas de problème particulier de gestion et de risque de congestion. Il bénéficiera également aux circulations douces qui pourront traverser la route en toute sécurité.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse.

MOSL-DEP12 - Obs4 - Mr et Mme HELARY 1943 bd de la Lironde Monferrier

« L'insertion dans la route de Mende (au niveau de l'Hortus à Montpellier) est délicate en raison de son étroitesse. Actuellement seulement 2 voies de voiture et pas de piste cyclable ni trottoirs, or il est prévu le maintien de deux voies de voiture, deux voies de tram et surtout, ce qui est indispensable, une piste cyclable bi-directionnelle et des espaces pour les piétons …. »

REPONSE DE LA CAM

Comme présenté dans les planches d'insertion au volume E, l'aménagement de la route de Mende au niveau de l'Hortus s'accompagne bien d'un aménagement de trottoirs et d'itinéraire cyclable, et du maintien des 2 voies de circulation pour les automobiles.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse.

T2.1 additif 1 – LE TRACE

OBSERVATIONS DU PUBLIC

L7 ARFA-Parc Montcalm 171 rue de la Begude Montpellier

A l'unanimité les adhérents ont souhaité que le parc Montcalm soit préservé dans sa totalité. Le tracé de la ligne 5 n'est pas compatible avec ce vœu. Il y a un refus à une écrasante majorité et d'autres tracés sont possibles. Il y a également un refus de tout projet d'urbanisation dans le parc actuel. La concertation avant enquête a été édulcorée avec un déficit d'information. Le dossier donne l'impression que le parc n'existe pas. Le tracé n'est pas d'utilité publique, il s'agit d'un désastre public.

L8 B JOUGLA 476 rue de Bugarel MTP

Oui à la ligne 5 non au tracé dans le parc Montcalm. Peut-être la partie ouest du parc est déjà envisagée à la promotion immobilière ? Deux stations dans une zone déserte. Attention au bassin versant hydraulique.

L11 France JOULLIE

J'habite la résidence les Hauts d'Argency et du fait du passage de la ligne 5 dans la rue de Bugarel notre propriété est fortement impactée. Une bande de 7 m sur plus de 200m serait prélevée ce qui réduira les parkings les espaces verts et apportera des nuisances. Demande qu'il soit réalisé un seul trottoir et une voie unique pour le tram ce qui permettrait de limiter l'impact à une bande de 1,50m au lieu des 7m.

L12 Roger COMTAT 17, rue Charles de Coulomb MTP

La traversée du parc Montcalm avec ses deux gares me semble résulter d'une erreur de calcul.
En plus il y a un problème de sécurité pour les enfants qui jouent au ballon et qui chahutent ...
Si le parc est urbanisé cet élément devrait faire partie intégrante de l'enquête.
Il est dangereux de précipiter les choses et d'engager des dépenses. Trois raisons à cela :
Le contexte économique de crise
L'idée de placer la gestion des PLU au niveau des Agglomérations, il y a des terrains constructibles dans les communes.
Des voix s'élèvent contre l'asphyxie programmé du parc.

L13 Nicole ASPERGES Les hauts d'Argency Bât D8

L'amputation d'une surface de 2000m2 sur la résidence est inacceptable. Dit non aux propositions de la TAM. Cet empiétement nous soumet à de profonds bouleversements. Propose de réduire l'emprise en supprimant :
1) la piste cyclable et un trottoir

2) une voie de tram
3) la piste cyclable, un trottoir et en mettant des voies croisées.
Ce dispositif permettrait de gagner environ 3,50 m

L14 Roselyne AMALRIC Bât C7 617 rue de Bugarel MTP

Fait référence à l'arrêt du Conseil d'Etat du 20 octobre 1972 sur l'utilité publique . Les motifs d'atteinte grave et disproportionnée portée à la propriété privée "Les hauts d'Argency " sont les suivants :
Atteinte à l'intérêt social
Atteinte à l'intérêt environnemental de la résidence
Contrainte liée au maintien d'une seule voie automobile descendante
Caractère excessif du coût de l'opération d'expropriation des 2000m2
à une population "captive" composée de plus de 200 personnes âgées et en situation d'insertion sociale.

L90 André SALY (Lettre recevable et reçue par la commission après le 13 mai 2013)

"S'insurge contre les projets d'amputation du parc Montcalm par le passage de la ligne 5 du tram et surtout par la construction de milliers de logements. Propose de concentrer la construction des logements sur la seule caserne Guillot."

L91 Jean FORT (Lettre recevable et reçue par la commission après le 13 mai 2013) Thèmes concernés : T2.1, T2.5, T5.4

Reconnaît l'intérêt général du projet mais formule des remarques sur le trajet, Vert-Bois/Hortus. Cette personne déplore l'arrachage des platanes et redoute, du fait de la présence du tram, des incidents encore plus fréquents sur le collecteur d'eaux usées qui passe route de Mende. Monsieur Jean Fort estime que la cohabitation entre l'automobile des riverains et le tram est bien floue dans le dossier. Il attire l'attention de la CAM sur le fait que la porte de sortie pour les riverains est la route de Mende. Il conteste également le tracé qui ne dessert pas la serre amazonienne et parle du projet 0Z incluant en 2017 un campus.

L93 Mme CALMET 40 rue Joseph Hubert 97410 Saint Pierre (Lettre recevable et reçue par la commission après le 13 mai 2013)

donne un avis défavorable sur l'emprise TaM sur la résidence Les Hauts d'Argency et fait trois propositions :
Supprimer le trottoir piétonnier sur le tronçon de la résidence
Faire des voies croisées le long de la résidence
Suppression des pistes cyclables.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

9 observations supplémentaires adressent le thème du tracé. Huit d'entre elles concernent la traversée du parc Montcalm et la rue de Bugarel. La Commission considère que les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux questions posées dans le cadre du thème T2.1 répondront à huit des observations ci-dessus.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T2.1 Q10 ? La Commission a connaissance de collecteurs d'eau potable de gros diamètre alimentant la ville de Montpellier sous la route de Mende. Existe t-il également sous cette

chaussée de gros collecteurs d'eaux usées intercommunaux avec station de relevage comme l'affirme Mr Jean FORT ?

REPONSE DE LA CAM

T2.1 Q10 :

Les conduites de grandes dimensions situées sous la route de Mende sont bien des conduites d'eau potable, sortant de la station de traitement Arago et alimentant le réseau de la ville de Montpellier. Toutes les précautions seront bien entendu mises en œuvre pour protéger ces conduites qui sont stratégiques pour l'alimentation en eau de la Ville de Montpellier ; l'implantation de la plateforme tramway côté Est de la route de Mende a été retenue précisément pour ne pas impacter ces canalisations.

Le collecteur d'eau usée située sous la route de Mende dans cette même partie est un collecteur gravitaire en diamètre 600 mm. Il dessert les habitations situées le long de la route de Mende, et reçoit en plus les effluents de la station de relevage d'Agropolis. Son remplacement est prévu dans le cadre des travaux de réalisation de la plateforme tramway, pour le localiser sous voirie de sorte à permettre toute intervention de maintenance ou réparation ultérieure.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse.

T2.2 Les stations

OBSERVATIONS DU PUBLIC

STATION SUPPLEMENTAIRE AVENUE G. CLEMENCEAU

CAM-DEP3-Obs1 - Carine VERHOVEN41 Avenue Georges Clémenceau

Pose la question de l'implantation d'une station supplémentaire au centre de l'avenue Georges Clémenceau. Précise que cet arrêt est à l'étude et n'est pas acté. Il se justifie par l'intégration du quartier qui est en perte de vitesse et qui souffre d'une paupérisation. De nombreux commerces sont fermés. C'est le même problème pour les rues adjacentes. Il y a une demande pour les scolaires du lycée et pour les usagers du parc situés tous les deux au milieu de l'avenue. Cette personne pose également le problème de la sécurité s'il n'y a pas cet arrêt.

Carine VERHOVEN a remis à la Commission le rapport de la réunion du 13 février avec Monsieur SUBRA.

CAM-DEP5-Obs1 - Christophe TARDY14 Rue Rondelet Montpellier

Christophe Tardy est membre des associations quartier Clérondegambe et de Pavé. Il est venu donner son avis personnel et pense qu'un arrêt au centre de l'avenue Clémenceau est nécessaire. Il justifie sa position par un argumentaire en 6 points : Les besoins, la présence des activités scolaires, la distance par rapport aux autres stations, la présence de personnes âgées et handicapées, la sécurité avec une vitesse réduite et la relance de la vie du quartier. L'association est partante pour une réunion avec les commissaires enquêteurs.

CAM-DEP6-Obs1 - Sophie HOUPIART-DUPRE 14 Rue Rondelet Montpellier

Cette personne intervient à titre personnel elle a une pharmacie en face du lycée Georges Clémenceau, elle est la représentante de tous les commerçants du quartier ayant signé une pétition pour l'arrêt du tram en face du lycée. Elle justifie cette demande par un argumentaire en 4 points. Desserte et sécurité pour le lycée, activités des commerçants, accès aux lieux de soins et au parc donnant dans l'avenue.

CAM-DEP18- Obs1. - B GUEGAN

Estime que la station du 8 mai est dangereuse et pense qu'un arrêt avenue G Clémenceau serait pertinent pour les lycées et les habitués du parc.

CAM-DEP23-.Obs 1 - Abdellah AKARAZ

Demande un arrêt du tram au milieu de l'avenue Georges Clémenceau aux alentours du lycée Clémenceau.

CAM-DEP54- Obs1 - Michel MEJEAN 3 rue du commerce 34000

Habite dans le quartier Clémenceau est très heureux de la réalisation de cette ligne. Cette personne estime qu'il manque une station au milieu de l'Avenue G Clémenceau

CAM-DEP68- Obs 3 - Nazir RAJABALY

Estime que c'est une abérration de ne pas mettre une station au milieu de l'avenue G Clémenceau principalement pour les lycéens.

CAM-DEP81 - Obs1Michèle ZEMOR 8 rue Chaptal

Demande un arrêt Clémenceau

CAM-DEP83 - Obs1Christian MOTTO 39 avenue G Clémenceau

Demande une station Clémenceau

CAM-DEP88 Obs1 - Francine ANANIAN

Demande une station à côté du lycée Clémenceau

CAM-DEP93 Obs1 Martine CORMOULS

Demande une station Clémenceau

CAM-DEP94 - Obs1 - Martine DIEURY-LEDESERT

Demande une station à côté du lycée Clémenceau

<u>MTP-DEP8 – Obs 1</u> - M. BRUGNIAUX Patrice, commerçant (Biomonde) 28, Ave Georges Clémenceau, Montpellier

Demande la création d'une station au milieu de l'avenue G. Clémenceau, aux alentours du lycée G. Clémenceau, afin que les personnes handicapées puissent accéder à la pharmacie, le kinésithérapeute, le magasin Biomonde. Elle servirait également pour les riverains, le lycée, le jardin public et les autres commerçants.

<u>MTP – DEP18</u> – Mme HOUPIART-DUPRE Sophie, Pharmacie Clémenceau, 30 Ave Clémenceau, Montpellier

A titre personnel et ayant un commerce sur l'avenue, demande un arrêt supplémentaire qu'elle précise par un plan. Elle préconise un arrêt pour les rames en direction de St Denis devant le lycée Clémenceau, et pour celles en direction de la Place du 8 mai devant le Parc juste avant la rue Balard.

<u>MTP-DEP19 – Obs 2</u> - M.BRUNIAUX Patrice commerçant au 28, Ave Clémenceau, représentant M. PETIT du garage PETIT, 2 rue Enclos Fermaud, Montpellier

Demande la création d'une station au milieu de l'avenue G. Clémenceau : dans la partie qui descend en direction de Gambetta à l'emplacement actuel des bus face au Lycée Clémenceau, dans la partie qui monte face au Parc.

<u>MTP – DEP21 – Obs 2</u> – Mme URTADO Eliane, habitante du quartier Clémenceau

Suggère qu'un arrêt supplémentaire proche du lycée vers la ville et proche du Parc dans l'autre sens, serait de nature à sécuriser cet endroit (1800 collégiens et lycéens et grande fréquentation du Parc).

<u>MTP – DEP49</u> – Mme ANDRE Marie-Thérèse, quartier Clémenceau-Rondelet

Souhaite que le tram N°5 s'arrête sur l'avenue Clémenceau à hauteur du Lycée ou du Parc Clémenceau.

<u>MTP – DEP50</u> – M.BESSON Didier, 32 rue Balard Montpellier

Une station supplémentaire Bd Clémenceau s'impose (devrait être en quais décalés, 200 m de chaque côté du lycée).

<u>MTP – DEP51</u> – Obs 2 - Mme SEROT CHAÏBI

Un arrêt à Clémenceau pour des raisons de sécurité (vitesse de la ligne) et proximité d »établissements scolaires. (Actuellement quartier des FAC en voie de déménagement vers Gambetta).

<u>SJDV-DEP14-Obs1</u> Marie-Laure CANAC – LAURAINE 14 rue du docteur Lachapelle Montpellier

déclare « Je représente l'association « Habiter c'est choisir » qui postulera, lorsque l'appel à projet sera lancé pour la Zac Mendès-France, pour construire un habitat participatif dans cette zone. Cette association de 50 familles souhaiterait qu'une station soit créée entre les stations de la place du 8 mai 45 et celle de St Denis (au droit du collège et du lycée Clemenceau) »

<u>LAVE-DEP45-OBS1</u> – Jérôme LORIOT, 4 rue Samuel de Champlain Pérols

Demande la création d'une nouvelle station au milieu de l'avenue G. Clémenceau au niveau du Lycée.

L27 : Parti Radical de Gauche

Développe des arguments en faveur de la création d'une station supplémentaire Bd G. Clémenceau qui de plus rendrait le projet compatible avec les dispositions législatives relatives au Grenelle 2 de l'environnement.

L29 : Collectif d'entreprises de l'Avenue G. Clémenceau – Commerçants, prestataires de services, Artisans, Résidence étudiante et Professions libérales.

Demande la création d'un arrêt supplémentaire au centre de l'avenue : renforcement de la fréquentation, desserte d'une grande partie de l'axe et des rues adjacentes, diminution des contraintes des distances de déplacement piétons vis à vis des commerces, des activités et des services.

L70 : M.ROUMEGAS Jean-Louis, Député de l'Hérault, Conseiller municipal de Montpellier

L'absence de desserte du centre de l'avenue G. Clémenceau est incompréhensible : nombreux commerces, le Parc, un Lycée et deux Collèges. Cet arrêt est un impératif.

L75 : Association PAVé, 25 rue Dom Vaissette, Montpellier

Développe des arguments qui rejoignent ceux déjà exprimés à travers toutes les observations ci-dessus pour une station supplémentaire au milieu de l'Avenue G. Clémenceau et propose une localisation pour son emplacement.

L76 : Comité de quartier Cléron de Gambe, CR Réunion-Débat du 3 mai 2013.

Une pétition a été organisée par les commerçants du quartier. Tous les commerçants soutiennent cet arrêt, beaucoup de clients ont également signé cette pétition, elles ont été remises aux commissaires enquêteurs.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

19 observations et 5 par courriers dont 2 pétitions ont été déposées à ce sujet. Toutes ont rapport à la même demande des riverains de l'Avenue Georges Clémenceau, qui souhaiteraient avoir une station supplémentaire, située au milieu de l'Avenue.
Il y a pratiquement unanimité sur la position de cette station à savoir un arrêt pour les rames en direction de St Denis devant le lycée Clémenceau, et pour celles en direction de la Place du 8 mai devant le Parc.
Cette demande est justifiée par les arguments suivants : facilité d'accès pour les personnes handicapées à la pharmacie, le kinésithérapeute, et les commerces alentours. Elle servirait également pour les riverains, la desserte des établissements scolaires en assurant la sécurité des élèves, l'accès à tous du Parc Clémenceau.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T2-2 Q1 : quelle est la position de l'Agglomération de Montpellier sur le principe de cette requête ?

T2-2 Q2 : dans le cas ou cette demande serait intégrée dans le projet, quel serait le montant de l'investissement supplémentaire qu'elle générerait ?

T2-2 Q3 : si la demande est retenue, à quel endroit de l'Avenue G. Clémenceau la station supplémentaire pourrait-elle être implantée en fonction des contraintes techniques et budgétaires ?

REPONSE DE LA CAM

T2-2 Q1 :

La justification des stations et de leur implantation est développée en pages 94 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique « Notice explicative », et le trafic prévisionnel des stations est présenté en page 97 du même volume. L'implantation des stations place du 8 mai d'un côté, et place Saint-Denis de l'autre s'impose : d'un côté, il s'agit d'un point de convergence fort à l'extrémité de l'avenue de Toulouse pour la desserte de tout ce quartier d'entrée de l'hypercentre, de l'autre, il s'agit de traiter la correspondance avec la ligne 3 du tramway et l'accès à l'Ecusson et au quartier Laissac / Saunerie pour les voyageurs de la ligne 5.

La CAM prend acte des demandes formulées lors de l'enquête publique de réaliser un arrêt supplémentaire sur l'avenue Georges Clémenceau ; cet arrêt viendra effectivement compléter la desserte fine de ce quartier très dense.

T2-2 Q2 :

Le coût de réalisation de cette station supplémentaire est relativement faible : en effet, son implantation ne demande pas d'emprises supplémentaires, et la surface à traiter est déjà comprise dans le traitement « de façade à façade » de l'avenue Georges Clémenceau ; on peut estimer à 500 k€ cette station supplémentaire, comprenant la réalisation du quai, des équipements voyageurs (distributeur de titres, bornes d'info voyageurs, éclairage spécifique) et du mobilier de station.

T2-2 Q3

Les contraintes de maintien des accès aux rues perpendiculaires à l'avenue Georges Clémenceau, et la nécessité de positionner la station de façon centrale sur cette avenue, conduirait à une implantation à quais décalés :

1. quai en direction du Peyrou au droit du lycée Clémenceau, de sorte à maintenir les accès aux rues Enclos Fermaud et rue de Bercy

2. quai en direction de Lavérune au droit de l'entrée du parc Clémenceau, de sorte à maintenir l'accès à la rue Balard.

Le montant prévisionnel indiqué ci avant est compatible avec l'enveloppe prévisionnelle des travaux exposée dans le dossier d'enquête.

En conclusion, la CAM se déclare favorable à la réalisation de cette station supplémentaire sur l'avenue Georges Clémenceau.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Pendant toute la durée de l'enquête le public, les associations, les collectifs des quartiers et les politiques se sont faits entendre. Des pétitions ont été lancées par le public et les commerçants. C'est donc un message fort qui a été reçu par la Commission d'enquête et qui a été répercuté à la CAM. Cette dernière a donné une réponse positive à cette requête. Il reste maintenant à la CAM d'accompagner la démarche en concertation avec le public pour passer au stade de la réalisation et définir les aménagements de cette station supplémentaire.

STATION ALBERT Ier

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP73- Obs1 - César da COSTA 9 Bd Henry IV Montpellier

Favorable au projet mais pas d'accord pour la station Bd Henry IV qui est implantée devant une porte cochère avec sortie de voitures. Propose 2 solutions :
Ne pas faire de station Bd Henry IV: la station Albert 1er et celle du Peyrou sont suffisantes
Réduire en longueur l'arrêt Henry IV et déplacer l'entrée jusqu'à l'entrée du jardin des plantes

CAM-DEP120 - Obs1 Mathieu GEORGES LALANDE Marion

Propriétaire 9 Bd Henry IV souhaite que soit revue l'utilité, la position et le dimensionnement de la station Henry IV devant les entrées situées aux n° 9 et 11 du Bd.
Demande que la contre allée soit positionnée de l'autre côté du Bd.

CAM-DEP121 - Obs1Anne BENVOCCHI

Déposition similaire à CAM-120

CAM-DEP135 - Obs1Bruno CONWAY

Déposition similaire à CAM-120 et 121

MTP – DEP56 – Obs 2 - M.CAREMOLI Michel, 7 rue Saint Pierre, Montpellier

En tant que propriétaire d'un logement Bd Henri IV, la position de l'arrêt de tramway, situé au sein du Boulevard, semble disproportionnée et devrait être déplacée place Albert Ier. Une contre allée au raz des bâtiments semble peu appropriée et devrait être modifiée (voie de 3,50 en respectant les arbres).

MTP – DEP60 – M. HANNIN, 27 rue de la Vièle 30660 Gallargues le Montueux

Propriétaire au 9 Bd Henri IV, s'interroge sur la localisation de la station juste face à l'immeuble et donc de nature à occasionner des nuisances de bruit notamment. Demande la possibilité de la déplacer de quelques mètres (50 m) vers le Jardin des plantes.

L83 – Mme DASSONNEVILLE Marion, 9 bd Henri IV Montpellier

Propriétaire de ce logement et d'une place de stationnement à cette adresse, s'oppose formellement au projet d'implantation d'une station de tram supplémentaire pour plusieurs raisons :

Le projet rend totalement impossible l'accès au parking pour ma voiture (la largeur de voie prévue- entre les platanes et les bâtiments- ne permettra pas du tout de manœuvrer pour accéder au parking via la porte cochère étroite existante (et qui ne peut absolument pas être élargie, cf l'ABF)
Nuisances sonores entre autres inévitablement engendrées par cette station. Pourquoi prévoir un quai à seulement quelques mètres des fenêtres de particuliers riverains ?
D'autant plus étonnée que la station Albert Ier est à quelques dizaines de mètres de chez nous, ce qui rend ce projet de station « Henri IV » superflu.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

5 observations et 1 par courriers ont été déposées à ce sujet. Toutes ont rapport à la même demande des riverains du Boulevard Henri IV sur la station située face aux immeubles du n° 9, en bas de l'avenue.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T2-2 Q4 : quelle est la position de l'Agglomération de Montpellier sur le principe de cette requête ?

T2-2 Q5 : sans objet.

T2-2 Q6 : sans objet.

REPONSE DE LA CAM

T2-2 Q4 :

La justification des stations et de leur implantation est développée en pages 94 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique « Notice explicative ». La station au bas du boulevard Henri IV est indispensable au fonctionnement du réseau : en effet, c'est le seul arrêt possible pour la ligne 4 permettant la desserte de cette partie importante de l'Ecusson et la correspondance avec la ligne 1 à la station Albert 1er. Il est prévu également que la ligne 5 marque son arrêt à la station sur le boulevard Henri IV et non à l'arrêt de la ligne 1, pour des raisons de flux de voyageurs sur cet arrêt extrêmement chargé et qui ne peut être agrandi en raison de l'exigüité du site.

Cette station doit donc accueillir l'arrêt des rames Ligne 5 et Ligne 4 qui convergent à cet endroit. Afin de ne pas générer de perturbation sur le trafic de la ligne 1 par des rames en attente d'arrivée au quai, il est prévu que l'arrêt normal soit situé au niveau de l'entrée du Jardin des Plantes ; le quai prolongé permet l'accueil de 2 rames simultanément, aménagement qui a déjà été réalisé sur certaines stations du réseau de tramway de Montpellier dans des situations analogues de convergence de 2 lignes au niveau d'un arrêt : Gare Saint-Roch (rue Maguelone), Place de l'Europe, Port Marianne.

Toutefois dans le cas de l'arrêt au bas du boulevard Henri IV, il est possible de réduire la longueur de ce quai à 70m, compte tenu du fait que l'exploitation de la ligne 4 se fera avec des rames courtes. Le calage précis de la longueur du quai, permet d'éviter totalement l'immeuble du 9 boulevard Henri IV et l'accès aux garages de cet immeuble. Comme indiqué ci avant, l'attente des voyageurs s'effectuera en partie haute de ce quai, et les abris seront positionnés au droit du Jardin des Plantes, juste avant le carrefour avec la rue Armand Gauthier.

L'accès aux garages de cet immeuble s'effectuera à partir de la plateforme tramway, avec un dispositif de sortie géré par feux comme pour le reste de la circulation générale sur le boulevard, dans des conditions totalement identiques à la situation actuelle.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La station du Bd Henri IV telle qu'elle est prévue dans le projet pose un problème d'accès et de vis-à-vis pour les riverains. La CAM a bien compris la demande en proposant de réduire la longueur du quai à 70 m. La réponse est satisfaisante sur le principe et la CAM doit au stade de la réalisation accompagner cette proposition en accord avec les riverains.

STATION SUPPLEMENTAIRE ENTRE PAUL FAJON ET GENEVAUX

OBSERVATIONS DU PUBLIC

LAVE-DEP3-Obs1 - H.BRUN Château Bon rue de la Belle

trouve que la distance entre les stations Paul Fajon et Gennevaux est trop importante pour permettre aux habitants d'utiliser le tram dans de bonnes conditions.

LAVE-DEP8-Obs1 - Association St Jean Environnement Gilles Doucet/J Paul Rebouil

un arrêt supplémentaire à l'angle du Chemin des Oliviers.

SJDV-DEP3-Ob 2 - M.C. LEGER 9 bis Impasse des Hortensias 34490 St Jean de Vedas

demande la création d'une station supplémentaire entre Gennevaux et Paul Fajon.

SJDV-DEP4-Obs1 - Marie Line et Bernard GRIMAUD RANDON 620 chemin des oliviers 34430 St Jean de Vedas

« Un arrêt à l'intersection chemin des Oliviers, route de Lavérune, nous semble judicieux, entr'autres pour desservir le Terral ».

SJDV-DEP6-Obs1 - Mme et M DOUCET Gilles 9 rue des lilas SJV

« Cette nouvelle ligne de tram n° 5 pourrait mieux desservir St Jean de Védas et plus particulièrement les quartiers de la Fermaude et du Terral en créant un arrêt supplémentaire à l'intersection de la route de Lavérune et du Chemin des Oliviers, ce qui permettrait aux habitants de ces quartiers de bénéficier du tram en s'y rendant à pied (ce qui semble être la vocation du tram...)

SJDV-DEP7-Obs1 - Association St Jean Environnement

➔Courrier déposé par Mme Martine THOMAS Présidente de l'association le 26 avril 2013 en relation avec la déposition LAVE-DEP8-Obs1 faite à Lavérune demande la création d'une station entre les stations Gennevaux et Paul Fajon à l'intersection de la route de Lavérune et du chemins des Oliviers.

SJDV-DEP8-Obs2 - M et Mme BALSAN Serge 802 chemin des Oliviers, Saint jean de Vedas

déclarent : « Ayant entendu dire qu'un arrêt supplémentaire pourrait être créé en haut du Terral (croisement route de Lavérune/chemin des Oliviers), nous y sommes TOTALEMENT opposés, car cela gênerait la fluidité de la circulation. Merci de tenir compte de l'avis des riverains proches. »

SJDV-DEP23-Obs1 J. Louis CLAMOUSE 552 chemin des Oliviers St Jean de Vedas président du conseil de quartier n°3

est opposé à la création d'une station de tram au croisement de la route de Lavérune et du chemin des Oliviers pour des raisons de nuisances de divers ordres (augmentation de la circulation et arrivée de visiteurs indésirables)

SJDV-DEP27-Obs1 Jean Paul Rebouillat chemin des Oliviers St Jean de Vedas

constate que son quartier "est oublié des transports en commun depuis la ligne 2" (le bus n° 20 ne serait que très peu utilisable, car mal synchronisé avec le tram!). Il demande la création d'une station supplémentaire au niveau du chemin des Oliviers, ainsi que la mise en place d'une navette reliant les deux stations.

SJDV-DEP29-Obs1 Elisabeth DAUSSIN rue du Pioch St Jean de Vedas

demande la création d'une station au bout du chemin des oliviers au motif du transport scolaire des lycéens et des habitants du quartier.

SJDV-DEP31-Obs1 Michel MAGUET chemin des Oliviers St Jean de Vedas

se joint aux autres védasiens pour demander une station supplémentaire au niveau du chemin des Oliviers.

SJDV-DEP32-Obs1 Christophe DUBOIS 19 place de la Mairie St Jean de Vedas➔Dépôt d'un courrier répertorié I dans le registre de St Jean de Vedas

demande un arrêt supplémentaire entre Gennevaux et Paul Fajon.

SJDV-DEP33-Obs1 Marc DAUSSIN rue du Pioch St Jean de Vedas

est favorable à la création d'une station chemin des Oliviers.

SJDV-DEP34-Obs1 A.M PETITJEAN

est favorable à la création d'une station chemin des Oliviers.

L27 : Parti Radical de Gauche

Développe des arguments en faveur de la création d'une station supplémentaire la hauteur du monticule (route de Lavérune intersection Chemin des Oliviers et de Salinier).

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

14 observations et 1 par courrier ont été déposées à ce sujet. Toutes ont rapport à la même demande des riverains de ce secteur qui souhaiteraient avoir une station supplémentaire, située à l'intersection de la Route de Lavérune et du Chemin des Oliviers. Il y a 2 oppositions.

Cette demande est justifiée par les arguments suivants : la distance entre les stations Paul Fajon et Gennevaux est trop importante pour permettre aux habitants d'utiliser le tram dans de bonnes conditions, en conséquence la ligne n° 5 pourrait mieux desservir St Jean de Védas et plus particulièrement les quartiers de la Fermaude et du Terral en créant un arrêt supplémentaire.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

La Commission estime que cette demande est à examiner en mettant en balance l'investissement supplémentaire que cela entraînerait et l'utilité publique évoquée par les déposants.

A noter l'opposition formelle exprimée par deux riverains (SJDV-DEP8-Obs2, SJDV - DEP23-Obs 1).

T2-2 Q7 : quelle est la position de l'Agglomération de Montpellier sur le principe de cette requête ?

T2-2 Q8 : dans le cas ou cette demande serait intégrée dans le projet, quel serait le montant de l'investissement supplémentaire qu'elle génèrerait ?

T2-2Q9 : si la demande est retenue, à quel endroit de la Route de Lavérune la station supplémentaire pourrait-elle être implantée en fonction des contraintes techniques et budgétaires ?

REPONSE DE LA CAM

T2-2 Q7 :

La densité de ce secteur de Saint-Jean de Védas ne justifie pas en l'état la réalisation d'un arrêt supplémentaire entre les stations Gennevaux et Paul Fajon ; l'accès à la station Gennevaux pour les habitants de ce secteur sera facilité par la réalisation d'un cheminement piéton sur la route de Lavérune et d'une piste cyclable qui n'existent pas à ce jour, et par le parking tramway associé à la station Gennevaux.

Nous avons toutefois prévu de ménager une zone de voie ferrée en alignement droit, permettant la réalisation ultérieure d'une station, comme cela avait été fait sur la ligne 1 (stations Millénaire, Malbosc et Mondial) en fonction de l'évolution des secteurs.

T2-2 Q8 :

Contrairement à la station sur l'avenue Georges Clémenceau, l'aménagement d'un arrêt supplémentaire serait onéreux, son insertion sur la route de Lavérune nécessite une emprise supplémentaire d'environ 6 mètres, 3 mètres par quai, sur 50 m de longueur rampes comprises). Hors le coût et la difficulté des acquisitions foncières, l'aménagement du quai et son équipement ainsi que les modifications de voirie sont de l'ordre de 2 M€.

T2-2Q9

La position la plus favorable pour l'implantation de cette éventuelle station supplémentaire, tant du point de vue de la desserte du quartier environnant que du tracé / profil de la voie ferrée, serait au droit du chemin des Oliviers.

En conclusion, la CAM propose de réserver la possibilité de réaliser cette station ultérieurement suivant les évolutions de l'urbanisme dans ce secteur.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous partageons la position de la CAM. La création de cette station, avec un investissement élevé, ne se justifie pas à court terme dans un secteur peu urbanisé actuellement.

DEPLACEMENT DE LA STATION DE LAVERUNE

OBSERVATIONS DU PUBLIC

LAVE-DEP5-Obs2 - Auguste CHEVALIER 9 av. Colonel Guizard Lavérune

souhaiterait que la tête de station Lavérune soit située de l'autre côté du village (S.O.) pour une meilleure desserte des quartiers du village et pour limiter l'augmentation des véhicules en transit arrivant par la RD5E3.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T2-2 Q10 : quelle est la position de l'Agglomération de Montpellier sur le principe de cette requête ?

REPONSE DE LA CAM

T2-2 Q10 :

L'implantation prévue à l'entrée du village de Lavérune permet une couverture spatiale d'une partie importante de son urbanisation : plus de 70% de la population se trouve à moins de 500 m de l'arrêt. Compte tenu de la population du village, un arrêt supplémentaire ne peut être justifié ; l'accès à la station en vélo depuis tous les secteurs du village sera favorisé, avec un local vélo sécurisé à la station. Le parking de proximité favorisera également la desserte des habitants du village.

Par ailleurs, la traversée du village par une ligne de tramway serait extrêmement difficile compte tenu de l'exigüité des rues.

En conclusion, la CAM maintient son projet d'implantation de la station terminale de Lavérune à l'entrée Sud Ouest du village.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse.

MAINTIEN DE LA STATION SAINT GUILHEM

OBSERVATIONS DU PUBLIC

SJDV-DEP22-Obs1 Mireille PELFORT 7 rue Paul BROUSSE, Montpellier

Demande si l'arrêt St Guilhem sera bien maintenu.

REPONSE DE LA CAM

La justification de l'implantation des stations figurant en page 64 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique « Notice explicative », mentionne l'intérêt de cet arrêt dont le trafic est estimé à 810 voyageurs à l'heure de pointe du soir, ce qui en fait un arrêt important pour la ligne 5.

La CAM confirme que cet arrêt sera bien réalisé dans le cadre du projet de Ligne 5.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse

DEPLACEMENT DE LA STATION SAINT DENIS

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP8-Obs1 - Jean-Marie COSTE, 2 Avenue Georges Clémenceau

Demande le déplacement de la station Saint-Denis de 50 m en amont de l'avenue afin de permettre l'accès au parking.

CAM-DEP9-Obs1-André PASSET, 2 rue du Petit Saint-Jean

Copropriétaire du parking situé au 3 avenue Georges Clémenceau, demande le déplacement de la station Saint-Denis afin de permettre l'accès au parking.

CAM-DEP12- Obs1 - Catherine POULIQUEN

Demande le déplacement de la station Saint-Denis car cette dernière barre la sortie du parking dont elle est copropriétaire.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

3 observations ont été déposées à ce sujet pour éviter que des accès à des parkings soient condamnés à cause de l'implantation de la station au début de l'avenue G. Clémenceau. La Commission s'est rendue sur place et a visualisé les lieux.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

La Commission estime que cette demande est à examiner en vue de trouver une solution à cette situation qui, à juste titre, inquiètent des propriétaires de parking.

T2-2 Q11 : quelles sont les propositions de l'Agglomération de Montpellier pour résoudre ce problème.

REPONSE DE LA CAM

T2-2 Q11 :

La justification des stations et de leur implantation est développée en pages 94 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique « Notice explicative », et le trafic prévisionnel des stations

est présenté en page 97 du même volume. La station Saint-Denis est indispensable au fonctionnement du réseau, de par la correspondance avec la ligne 3 du tramway et l'accès à l'Ecusson et au quartier Laissac / Saunerie pour les voyageurs de la ligne 5. La fréquentation prévisionnelle de cette station, telle qu'indiquée page 97 de ce même volume, est d'ailleurs la plus importante de la ligne 5.

Aussi, il convient de la positionner au mieux dans l'espace public, au plus près de la correspondance avec la ligne 3 ; la position à l'extrémité de l'avenue Georges Clémenceau est donc la plus à même de répondre à cet impératif, renforcée par la demande d'une station supplémentaire au milieu de cette même avenue. Un décalage de 50 m en amont dans l'avenue présente 2 inconvénients :

- l'éloignement de la correspondance avec la station Ligne 3 et les secteurs à desservir

- l'exigüité du site ; un décalage de 50 m sur l'avenue positionnerait le quai de la station devant des façades commerciales, sur une largeur peu importante (inférieure à 3 m), donc très conflictuelle en terme d'usage.

En conséquence, la CAM souhaite maintenir la station à l'emplacement prévu à l'extrémité de l'avenue . Une négociation sera entreprise avec les copropriétaires pour examiner les possibilités de relocalisation de ces places de stationnement privées ou d'indemnisation au titre des « dommages de travaux publics ».

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous sommes dans une situation qui oppose 30 bénéficiaires d'un parking géographiquement bien placé avec une station qui rend impossible la sortie des voitures. La réponse de la CAM fournit les éléments qui montrent qu'il n'est pas possible de déplacer la station. La Commission estime que dans cette situation il faut engager des négociations avec les copropriétaires de ce parking tel que le propose la CAM.

MAINTIEN DE LA STATION COLLINES D'ESTANOVE

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP – DEP59 – M.CORONA Jean Luc 3, impasse Mozart, Montpellier➔ Dépôt d'un document en forme de pétition (7 personnes).

Avons découvert, avec intérêt, qu'un arrêt nommé « Collines d'Estanove » était projeté sur l'arrière de l'actuelle salle de sport. Espérons vivement qu'elle soit maintenue à cet emplacement lors du projet définitif.

SJDV-DEP30-Obs1 - Déposition non signée sur Station Les collines Estanove

Le déposant souligne l'importance du passage direct permettant une liaison entre la station Les collines d'Estanove et la rue de Fontcouverte et une desserte des importantes résidences (des Roses, des Collines d'estanove et de la chamberte).

L22 – Pétition favorable au maintien de la station « Collines d'Estanove » (13 personnes)

Le quartier, à proximité de la rue de Font Couverte, est peu desservi par les transports en commun. Cette halte nous paraît des plus opportunes. Aussi nous espérons vivement qu'elle soit maintenue à cet emplacement lors du projet définitif.

L45 – M. et Mme GARY Christian et Nicole, 21 rue Rossini, Montpellier

Témoignent de la grande utilité publique du passage de la ligne 5 sur le côté ouest du Parc Montcalm. En effet la station « Collines d'Estanove » en particulier donnera accès aux transports en commun aux riverains de la rue Foncouverte et des rues adjacentes jusqu'à présent très mal desservies (par les plages horaires et les fréquences des bus), malgré les nombreux habitants de ce quartier.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2 observations et 2 par courriers ont été déposées à ce sujet.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T2-2 Q12 : quelle réponse peut apporter l'Agglomération de Montpellier au souhait exprimé par ces observations ?

REPONSE DE LA CAM

T2-2 Q12 :

Cette station revêt en effet une importance particulière pour la desserte du secteur d'Estanove et de la route de Lavérune, telle que décrite pages 94 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique « Notice explicative ». Le cheminement piéton envisagé pour rejoindre la rue de Font Couverte et la rue du Lavandin permet une diffusion optimale du tramway dans ce secteur.

La CAM confirme la réalisation de cette station et du cheminement piéton associé dans l'opération.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse.

DENOMINATION DE LA STATION VOIE DOMITIENNE

OBSERVATIONS DU PUBLIC

L35 : Mme PECHOUX Nathalie, Cité universitaire Vert-Bois, 192 rue de la Chênaie, Montpellier

La cité universitaire Voie Domitienne est située à l'opposé, avenue de la Voie Domitienne, environ un quart d'heure à pied. Donner le nom d'un arrêt de tramway dans ce quartier étudiant, ne va-t-il pas perturber les étudiants étrangers à Montpellier qui chercheraient à rejoindre la Cité U Voie Domitienne ?

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

1 observation a été déposée à ce sujet.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T2-2 Q13 : quelle réponse peut apporter l'Agglomération de Montpellier à cette observation ?

REPONSE DE LA CAM

T2-2 Q13 :

Le nom des stations de tramway est donné dans le dossier à titre indicatif et pour une compréhension optimale du dossier ; le nom définitif des stations fera l'objet d'une délibération du Conseil d'agglomération de Montpellier, en temps utile.

La CAM prend note de cette suggestion.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse.

T2.2 additif1 – LES STATIONS

OBSERVATIONS DU PUBLIC

L3 Comité de quartier Clerondegambe

Demande la création d'une station avenue G Clémenceau.

L4 Francis MAGNOULOUX

Estime que la station ovalie devrait être collée au parvis du stade de rugby afin de rendre le secteur moins dangereux lors des manifestations sportives.

L9 Vive Montpellier Nord

Trouve la distance entre la station CNRS et Hortus trop importante : 900 m. Propose la création d'un arrêt supplémentaire qui pourrait s'appeler MONTMAUR aux motifs suivants et permettant un accès par transport en commun :
au bois de Montmaur (3000 visiteurs par an)
à l'entrée du zoo de Lunaret (7000 visiteurs par an)
à une population résidente de 500 habitants à une population "captive" composée de plus de 200 personnes âgées et en situation d'insertion sociale.

L10 Cabinet infirmier 30 avenue G Clémenceau MTP

Fait part de la nécessité d'avoir un arrêt en face du n°30 de l'avenue G Clémenceau

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

4 observations supplémentaires concernent les stations. Deux sont favorables à la création d'une station au milieu de l'avenue Georges Clemenceau et rejoignent des demandes identiques regroupées déjà exprimées. Une propose de déplacer la station Ovalie et la dernière propose la création d'une station entre CNRS et Hortus.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T2.2 Q14 : Quelle est la position de la CAM sur ces deux dernières observations ?

REPONSE DE LA CAM

T2.2 Q14 :

La réponse concernant un arrêt supplémentaire sur l'avenue Georges Clémenceau est détaillée ci dessus, aux questions Q1 à Q3. En conclusion, la CAM se déclare favorable à la réalisation de cette station supplémentaire sur l'avenue Georges Clémenceau.

Concernant l'arrêt Ovalie face au stade Yves du Manoir, l'insertion centrale résulte de l'analyse de l'ensemble de la section des avenues de Vanières et Paul Valery. L'accès des piétons à la station au centre de l'avenue est protégé par le carrefour à feux. Nous avons l'expérience d'une station similaire sur la ligne 3 « Parc Expo », qui assure la desserte du parc des expositions et de la grande salle de spectacles « Park and Suite Aréna », au centre de l'avenue Georges Frêche à Pérols dans des conditions d'insertion équivalentes.

Comme pour cette station, le projet prévoit un espace d'attente supplémentaire par un quai allongé, permettant la gestion d'un trafic de pointe important en sortie des matchs du stade.

La distance entre les arrêts CNRS et Hortus est en réalité de 675m ; cette interstation un peu supérieure à la moyenne, est adaptée à ce quartier de densité moyenne. Les deux arrêts sont positionnés en cohérence avec leur environnement : CNRS au droit d'un équipement important et au droit d'un accès au bois de Montmaur; Hortus au droit du carrefour avec l'avenue de l'Hortus, donnant accès au quartier du plan des 4 Seigneurs.

L'arrêt CNRS donne accès au bois de Montmaur et par un cheminement piéton dans le bois, au zoo de Lunaret. A noter que la desserte de ce grand équipement public continuera à être assurée par une ligne de bus.

Un arrêt supplémentaire au niveau de la rue du réservoir de Montmaur n'améliorerait pas la desserte du quartier ; de plus son insertion serait particulièrement délicate en terme d'emprise et de profil en long au sommet de la colline (nécessité d'un alignement droit et d'une pente constante sur 50 mètres minimum pour garantir l'accessibilité au train par rapport au quai).

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La CAM répond avec précisions aux questions posées. La Commission en prend acte.

T2-3 Les accès de riverains

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Boulevard Georges Clémenceau

MTP-DEP5 – Mme YAPI Patricia, PCA de la SAS NICOLAS INTERMARCHE, 41 Ave Georges Clémenceau, Montpellier

Problématique de livraison pour l'approvisionnement du magasin : les rails se trouveront de notre côté, les camions ne pourront plus stationner. En 2014 notre logistique sera adaptée pour nous livrer avec des véhicules de 7,5 T (19T actuellement) cela représentera 6 camions minimum par jour. Il est important que nous étudiions ensemble cette problématique et que nous trouvions une solution adaptée à chacun.

MTP – DEP17 – Mme YAPI, PCA de la SAS MICOLAS (Intermarché), 41 Ave Georges Clémenceau, Montpellier

Venue rencontrer un commissaire enquêteur pour exposer ses observations consignées dans sa déposition (MTP – DEP5).

REPONSE DE LA CAM

L'équipe projet ligne 5 s'est donné les moyens de mesurer avec les commerçants la problématique des livraisons sur cet axe. Nous avons rencontré à plusieurs reprises des représentants du quartier et des commerçants ce qui a permis l'élaboration de la solution présentée à l'enquête.

Vous constaterez en pages 62 et 63 du volume E « Caractéristiques des ouvrages » et en page 116 du volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », que le nombre de places de livraison a augmenté de 3 à 14 places disposées régulièrement le long de cette avenue. Chaque place sera identifiée par un panneau réglementaire (indispensable pour la verbalisation des contrevenants) et du marquage au sol conforme à la charte de la Ville de Montpellier.

Les études techniques permettent d'implanter du stationnement longitudinal complémentaire entre les arbres qui pourrait être réservé, si nécessaire, à des places de livraison complémentaires.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La CAM, dans le projet, a prévu le problème de la livraison avec un nombre de places qui est passé de 3 à 14. Il paraît nécessaire d'examiner la situation au cas par cas et d'ajuster le nombre de places pour les livraisons, c'est un problème vital pour l'activité commerciale d'un quartier qui est en perte de vitesse.

L29 : Collectif d'entreprises de l'Avenue G. Clémenceau – Commerçants, prestataires de services, Artisans, Résidence étudiante et Professions libérales.

La question des livraisons est essentielle à la vie des entreprises qui sont installées sur l'axe Clémenceau et dans les rues adjacentes : il est impératif de prévoir dans le cadre de la construction de la ligne 5 le positionnement des aires de livraison dont la Ville a, à plusieurs

reprises, exposé la réalisation. Aires à partir desquelles vont pouvoir s'organiser les livraisons des commerces et services de l'ensemble du quartier. Ces conditions de livraisons, mais également de l'accès des véhicules d'entreprises, doivent être maintenues au mieux pendant la durée des travaux, mais aussi après la durée de mise en service

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

Le sujet traité dans cette disposition du « collectif d'entreprise » généralise le type d'observations déposées par certains responsables d'entreprises à titre personnel.

T2-3 Q1 : Quel est le projet d'aménagement de l'Agglomération de Montpellier sur le boulevard Georges Clémenceau pour résoudre les problèmes évoqués au sujet des aires ou des places qui seront à réserver pour les véhicules de livraisons, les véhicules d'entreprises, les « poses minutes » pour les clients, etc…Cette question est à traiter pour chacune des phases : pendant les travaux et en période d'exploitation de la ligne 5.

T2-3 Q2 : Vu l'ensemble des problèmes que pose l'agencement de ce boulevard au regard de tous les aspects développés par le public, pouvez-vous fournir à la Commission des plans de « pré-étude finale » (suffisamment élaborés) pour la bonne compréhension des solutions que vous apportez sur ce sujet et sur lesquelles vous vous engagez pendant les phases travaux puis en exploitation.?

REPONSE DE LA CAM

T2-3 Q1 :

En phase définitive :

La problématique des stationnements sur l'avenue Georges Clémenceau a fait l'objet d'une attention particulière. Vous constaterez en pages 62 et 63 du volume E « Caractéristiques des ouvrages » et en page 116 du volume G3 « Effets du projet sur l'environnement » que le nombre de places de livraison a augmenté de 3 à 14 places disposées régulièrement le long de cette avenue. Chaque place sera identifiée par un panneau réglementaire (indispensable pour la verbalisation des contrevenants) et du marquage au sol conforme à la charte de la Ville de Montpellier.

Les études techniques permettent d'implanter du stationnement longitudinal entre les arbres ce qui répondra à la demande de stationnement complémentaire pour gérer de la dépose minute.

Pour le stationnement des véhicules d'entreprise, les véhicules pourront soit stationner le long de l'avenue comme indiqué dans le paragraphe précédent soit utiliser le parking Gambetta se trouvant à proximité.

En phase travaux, l'objectif est de calibrer au plus tôt l'avenue Georges Clémenceau dans sa configuration définitive de manière à préparer les usagers et riverains empruntant cette avenue.

En anticipation de cette première étape, nous souhaitons réaliser le maximum de places de livraison sur les axes perpendiculaires pour répondre aux demandes. Nous maintiendrons, dans la mesure des étapes de travaux, les stationnements longitudinaux avec si nécessaire une utilisation palliative du parking Gambetta.

T2-3 Q2 :

Nous mettons à disposition de la Commission d'enquête le plan d'aménagement technique, de l'avenue Georges Clémenceau. En phase travaux, nous n'avons pas encore édité les plans de phasage travaux de cette avenue sachant que nous attendons des éléments techniques complémentaires, notamment le phasage des concessionnaires de réseau.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse

SJDV-DEP18-Obs1 - André REIGNE responsable de Securite Werke 9 avenue Georges Clémenceau

attire l'attention sur l'accessibilité de son commerce (protection contre le vol, serrures, coffres-forts, portes blindées,...) pour les clients et les livraisons.

L50 : REIGNE André PDG entreprise SECURIT WERKE MONTPELLIER, 9 ave G.Clémenceau, Montpellier

Il est primordial pour l'entreprise que l'accès en voiture jusqu'à notre entrée soit toujours possible de jour comme de nuit (nous sommes parfois appelés en intervention d'urgence) pour nous même, pour les voisins qui y ont leur garage, pour nos clients qui emportent régulièrement des marchandises lourdes et encombrantes (coffres-forts par exemple). Enfin les livreurs passent tous les jours et certaines fois pour des livraisons et donc des camions lourds (coffres-forts, bloc portes blindées, rideaux roulants acier).

Merci de prendre en compte nos besoins et nous informer des dispositions que vous prévoyez, les travaux terminés, mais également pendant ces derniers. Nous avons déjà beaucoup soufferts des travaux pour les lignes 3 et 4.

REPONSE DE LA CAM

Comme indiqué dans le volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », pages 39/41/42 et 44, les accès aux riverains, en phase définitive comme en phase travaux, seront maintenus tout le long du projet.

En phase travaux, l'objectif est de calibrer au plus tôt l'avenue Georges Clémenceau dans sa configuration définitive de manière à préparer les usagers et riverains empruntant cette avenue.

En anticipation de cette première étape, nous souhaitons réaliser le maximum de places de livraison sur les axes perpendiculaires pour répondre aux demandes. Nous maintiendrons, dans la mesure des étapes de travaux, les stationnements longitudinaux avec si nécessaire une utilisation palliative du parking Gambetta.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La question des accès pour les livraisons a déjà été traitée. La commission prend acte de cette réponse.

L55 : M. PARISI Salvatore, PIZZA HUT, 55bis Ave G. Clémenceau, Montpellier

A déjà déposé sur le registre d'enquête de la Mairie de Montpellier sur le stationnement de ses scooters, la visibilité de sa façade, l'emplacement pour livraisons sur la chaussé. Avait oublié d'indiquer qu'il serait important de disposer d'un emplacement « Arrêt minute » pour que les clients puissent venir dans le magasin et d'intégrer, au mieux, les panneaux de circulation en concordance avec la visibilité de la façade du magasin.

L'entreprise emploie 18 personnes qu'il serait fort préjudiciable de mettre au chômage en raison d'une baisse d'activité.

REPONSE DE LA CAM

La problématique des stationnements sur l'avenue. Georges Clémenceau a fait l'objet d'une attention particulière. Vous constaterez en pages 62 et 63 du volume E « Caractéristiques des ouvrages » et en page 116 du volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », que le nombre de places de livraison a augmenté de 3 à 14 places disposées régulièrement le long de cette avenue. Chaque place sera identifiée par un panneau réglementaire (indispensable pour la verbalisation des contrevenants) et du marquage au sol conforme à la charte de la Ville de Montpellier.

Concernant le stationnement en dépose minute, les études techniques en cours montrent que du stationnement longitudinal entre les arbres pourrait être créé si besoin et réservé si nécessaire pour de la dépose minute avec une réglementation tarifaire adaptée.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission note que la CAM prend en compte le problème des "Dépose-minute".

QUARTIER LOCALISE PRES DE L'EAI

MTP-DEP6 – M.ESCOFFIER, 3 rue Colline du Vivarais Montpellier

Préoccupation en ce qui concerne l'accès au tramway pour le quartier situé entre la route de Lavérune, la rue de la Figairasse et la rue de la croix de Figuerolles. Cette dernière accueille l'Ecole des Jonquilles (maternelle, primaire, collège) qui provoque à l'heure actuelle de gros embouteillages aux heures d'entrée et de sortie. L'accès piéton en provenance de ce quartier sera-t-il facilité ? Ouvrira-t-on des passages dans les murs d'enceinte actuels de la caserne ?

REPONSE DE LA CAM

Comme indiqué dans le volume B « Notice explicative », page 95, la station Collines d'Estanove permettra, via la création de cheminement piéton au travers du grand site de l'EAI, de rejoindre les quartiers Figuerolles, Estanove et autres. Ces nouvelles perméabilités piétonnes seront créées dans le cadre de l'opération d'aménagement de l'EAI.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend acte de cette réponse qui apporte des éléments aux questions posées.

CENTRE COMMERCIAL DU PUECH

MTP-DEP7 – M.PLANES Michel, Gérant de la SCI du Puech (Centre commercial du Puech, 2750, Bld Paul Valery/Ave de Vanières)

Suite aux réunions avec Mme Dumur de l'Agglomération il a été établi la nécessité de conserver le même nombre de places de parking pour les clients du centre commercial.

Aussi, il serait bon d'envisager une rétrocession de la rue Topaze tout en laissant un trottoir dans le domaine public. En effet les 15 places de parking de la rue Topaze ne peuvent servir à titre privé dans la mesure où elles restent dans le domaine public. Je tiens à préciser que, pour la réalisation de l'entrée et de la sortie sur l'avenue de Vannières, des droits de voiries ont été réglés. Conserver la sortie serait une bonne chose pour le Centre.

REPONSE DE LA CAM

Nous avons consulté à plusieurs reprises les commerçants de ce centre. La proposition de reconstitution qui a été présentée conserve le nombre de places de stationnement initial et maintient un accès direct à partir de l'avenue.de Vanières vers le centre commercial. Nous craignons qu'une sortie directe sur l'avenue de Vanières soit utilisée comme un raccourci pour éviter le carrefour Paul Valéry/Vanières.

La poursuite des échanges avec les riverains permettra de finaliser les détails sur ces sujets. La réalisation de cet aménagement s'accompagnera d'une restitution de la rue Topaze vers le domaine privé du centre commercial.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission s'est rendue sur les lieux le 24 avril 2013 afin d'avoir une bonne visualisation et de bien comprendre la demande. La réponse de la CAM apporte des éléments satisfaisants en particulier par la conservation du nombre de place de parking et par la confirmation d'un accès directe avenue de Vanières. Il restera à préciser la sortie du Centre et question de la restitution de la rue Topaze vers le domaine privé.

CENTRE COMMERCIAL MONTPELLIER VILLAGE

MTP – DEP20 – Obs 2 – Mme VALMALLE Muriel, co-gérante de la Boulangerie de Montpellier-Village

Souhaite que la ligne de tram route de Lavérune soit en voie centrale et non contre le Centre commercial, uniquement parce que les propositions actuelles rendent difficiles l'accès au Centre, voire impossible.

REPONSE DE LA CAM

Comme indiqué sur le volume E « Caractéristiques des ouvrages », page 48 planche 71, l'aménagement latéral côté centre commercial est l'insertion la moins pénalisante d'un point de vue environnemental puisqu'elle évite la suppression des quatre alignements d'arbres existants. Elle permet de conserver les voiries, trottoirs et pistes cyclables existants et évite la déviation de l'ensemble des réseaux. C'est la raison pour laquelle cette solution est d'une meilleure économie.

Concernant l'accès aux commerces, indépendamment du choix de l'insertion (axiale ou latérale), le carrefour entre la rue des Bouisses et la route de Lavérune sera traité en carrefour à feux et non en giratoire conformément aux recommandations du service de contrôle de sécurité de l'Etat représenté par le STRMTG.

Les expériences des lignes de tramway de l'agglomération de Montpellier montrent qu'aujourd'hui, la transformation des carrefours giratoires en carrefour à feux offre une meilleure lisibilité d'accès, favorise les déplacements modes doux et régule le fonctionnement des différents axes de voiries.

L'accès au centre commercial (entrée et sortie) sera, à terme, toujours situé sur la rue des Bouisses, bien en amont du carrefour.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend acte de la réponse de la CAM.

AVENUE LEPIC

OBSERVATIONS DU PUBLIC

L37 : Melle ROMIEU Stéphanie, Résidence le Patio Dominen, 70 rue de Claret, Montpellier.

Riveraine de l'avenue Lepic, angoissée à l'idée de ne plus pouvoir sortir sa voiture du garage pour se rendre à son travail. Dit n'être pas la seule concernée par cette situation : plus d'une centaine de voitures occupent les garages des résidences successives qui donnent sur l'avenue Lepic. Avez-vous anticipé ce problème et trouvé une solution pour ces montpelliérains ?

Trouve regrettable de dénaturer une des plus belles avenues de la ville, pourquoi ne pas faire passer le tramway soit par la rue de Claret et l'avenue de la Croix du Capitaine, soit par l'avenue de Toulouse et la rue des chasseurs ?.

L44 : DURAND Jean François 30 ave Lepic, DELTOUR yves 28 ave Lepic, ARAUD Joseph 26 Ave Lepic, Montpellier

Ces propriétaires de l'avenue Lepic font part de leurs inquiétudes concernant l'espace qui leur permettra de rentrer et sortir les voitures de leur garage par l'allée piétonnière prévue. Avec l'espace tramway (incompressible), la diminution de l'espace allée piétonnière, ils soulignent la difficulté, voire l'impossibilité de rentrer et sortir leurs voitures selon l'implantation des platanes et des parkings.

REPONSE DE LA CAM

Comme indiqué dans le volume B « Notice explicative », page 48 et pages 68 à 75, le tracé préférentiel par le parc Montcalm, l'EAI et la rue Lepic est globalement sur ce secteur le moins impactant (coût, foncier…) et d'autre part, il bénéficie d'une potentialité de desserte plus importante que les autres variantes ou hypothèses de tracé étudiées.

Concernant la rue Lepic, elle a fait l'objet d'une concertation avec les riverains qui a permis d'établir le plan présenté en enquête publique. Un fonctionnement en contre-allées permettra de traiter le trafic résiduel de la rue tout en supprimant le trafic de transit (conséquence des embouteillages de l'avenue de la Liberté). A titre d'exemple, l'avenue du Professeur Grasset le long de la ligne 1 est un aménagement comparable à celui de la rue Lepic. Suite au réaménagement de l'avenue, les usagers y ont aujourd'hui retrouvé une ambiance apaisée.

Les entrées riveraines seront normalement accessibles grâce à un positionnement adapté des arbres qui permettra une bonne giration des véhicules.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend acte de la réponse de la CAM.

ROUTE DE MENDE

CAM-DEP2-Obs1 -Maison de retraite Protestante 2252 Route de Mende Montpellier Monsieur FINIELZ Directeur

Attire l'attention de la Commission sur des opérations tiroirs programmées. Dépôt d'un dossier complet sur les projets et les exigences en matière d'accès et de réseaux. Il faut notamment désenclaver le secteur et permettre l'accès des services de sécurité. C'est une opération importante dont il faut tenir compte avec la création de la ligne 5.

REPONSE DE LA CAM

Les équipes du projet ligne 5 ont rencontré les représentants de la Maison de Retraite qui ont présenté leur projet d'agrandissement et les besoins associés. Le projet ligne 5 a pris en compte leurs demandes, notamment avec la création d'un accès service de secours à partir de la rue Arthur Young.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse

L88 : BRIGNATZ Marianne, avocat au barreau de Strasbourg

Assure la défense des intérêts de Mme DOMINIONE Dominique, propriétaire d'un ensemble immobilier composé des parcelles cadastrées section AM 25,32 et 54, situées au lieu-dit Montmort dans le secteur Nord de Montpellier à proximité de la route de Mende (anciennement RD17). La propriété est située à proximité du tracé de la future ligne 5 entre les arrêts CNRS et HORTUS. La question porte sur l'aménagement et la création des accès aux propriétés riveraines de la route de Mende situées entre les futurs arrêts CNRS et

HORTUS et plus particulièrement, sur la création d'un accès direct desservant la parcelle cadastrée section AM n°33, appartenant actuellement à M. KOPRIVICA, sur la route de Mende.

Ce monsieur est l'un des voisins immédiats de la propriété appartenant à Mme DOMINIONE. Celle-ci est tenue de laisser son voisin exercer un droit de passage sur la parcelle cadastrée AM 25 lui appartenant et constituant le chemin d'accès à sa propriété depuis le rond point Charles Camproux.

REPONSE DE LA CAM

Comme indiqué dans le volume E « Caractéristiques des ouvrages » sur la planche 300 de la page 74, le projet ne reconstitue que les accès existant ce qui n'est pas le cas sur la parcelle AM 33. Si une demande était émise pour la création d'une ouverture sur la route de Mende à partir de la parcelle AM 33, le projet accueillerait favorablement la demande en lien avec la Ville de Montpellier.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse.

RUE DE BIONNE

LAVE-DEP6-Obs3 - M et Mme Guy ZANKINI, 2459, rue de Bionne Montpellier

"Que prévoyez-vous pour l'accès à notre habitation rue de Bionne pour éviter un détour et être en cul de sac?".

REPONSE DE LA CAM

Comme indiqué dans le volume E « Caractéristiques des ouvrages », planche 40 page 42, les accès à la rue de Bionne ne sont pas modifiés.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse.

ROUTE DE LAVERUNE

SJDV-DEP25-Obs3 Dépôt du courrier répertorié H dans le registre de St Jean de Vedas déposé par Bruno VIALA 2799 route de Lavérune 34430 St Jean de Vedas et représentant 9 copropriétaires

« Nous demandons également des précisions sur les aménagements prévus concernant les accès à nos propriétés, dans le sens Montpellier-Lavérune, puisque les voies de circulation automobile seront séparées par les deux voies de tramway. »

REPONSE DE LA CAM

Suite aux études d'avant projet, et en lien avec les observations des riverains mais aussi des services consultés (conseil général, services de secours…), nous avons fait évoluer l'insertion sur la route de Lavérune entre les carrefours giratoires Gennevaux et Paul Fajon. La plate-forme de tramway a été positionnée en latéral (côté Nord, commune de Montpellier) laissant la voirie à double sens côté commune de Saint-Jean de Védas.

Cette option d'insertion permet un fonctionnement de la route identique à la situation actuelle, plus favorable notamment à l'accès des services de secours (accès important à la ville de Montpellier en provenant de la caserne de Valhauquès). En conséquence, les conditions d'accès des riverains ne sont pas modifiées par rapport à la situation actuelle.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse.

T2-4 La sécurité

MTP-DEP10 – Obs 2 - Mme SEMPERE

Comment croire que nos enfants pourraient continuer à jouer à proximité du tracé de la ligne dans le Parc Montcalm ?

MTP-DEP1-Obs 2 Melle BLANCHIN Colette Montpellier

Le tracé du Boulevard Henri IV correspond à un mini bassin versant : risque d'aquaplaning des rails en cas de pluie de forte intensité.

MOSL-DEP2-Obs1 - L. de TONNEC

« Attention aux piétons dans la ville. Exemple : traverser la place de la gare en descendant du tram vers l'entrée de la gare,...etc...Combien d'accidents dans la ville depuis la création du tram ?

VIVE LE TRAM, mais combien de soucis pour les Montpelliérains.

Un conseil : Que les Montpelliérains inaugurent le tramway en faisant un voyage du début au terminus du TRAM et ils découvriraient leur ville. »

SJDV-DEP17 - Obs1 - Philippe ROBIN retraité DDE (IDSR)2, impasse des amandiers PIGNAN

« Il me paraît dangereux de transformer le carrefour giratoire Gennevaux en carrefour plan avec feux tricolores pour les véhicules en circulation sur les voies adjacentes se croisant à ce niveau. Risques de franchissements de feux rouges intempestifs et aggravation des accidents de la circulation routière à cet endroit. »

LAVE-DEP43-Obs2 - J.Claude et Pascal BELTRA Garrigues du pont Rond-point Maurice Gennevaux St Jean de Vedas

demandent si le parking Gennevaux sera équipé de caméras de vidéo-surveillance pour contrôler l'intrusion de personnes plus ou moins bien intentionnées.

REPONSE DE LA CAM

MTP DEP10 obs2

Cette préoccupation est prise en compte en pages 130 à 132 du volume G3 du dossier d'enquête publique «Effets du projet sur l'environnement », où il est précisé que l'accès au parc Montcalm sera préservé par une protection autour de la plateforme du tramway et des stations Bugarel et Collines d'Estanove. Ce point est également développé dans les réponses aux questions concernant le passage du tramway dans le parc Montcalm, où une adaptation est proposée par la CAM. Elle consisterait à passer en lisière du parc et à préserver ainsi un parc de 15 ha d'un seul tenant, plus facile à organiser par rapport aux conflits éventuels avec le passage du tramway.

MPT DEP1 obs 2

La pente du boulevard Henri IV, de l'ordre de 4,5%, est similaire à d'autres sections du tramway en service sur l'agglomération de Montpellier. Le drainage de la plateforme est assuré par le réseau de collecte des eaux pluviales, et des lumières (fentes de forme oblongue) sont pratiquées régulièrement dans la gorge du rail pour évacuer l'eau et éviter tout risque de perte d'adhérence de la roue sur le rail. Ce dispositif a montré son efficacité, et aucun incident de cette nature n'a été observé sur le tramway montpelliérain.

MOSL DEP2 obs1

La sécurité du tramway est traitée en pages 130 à 132 du volume G3 du dossier d'enquête publique « Effets du projet sur l'environnement », notamment dans les chapitres « sécurité des voyageurs » et « sécurité des usagers de l'espace public ». Il y est précisé : « un dossier de sécurité […] sera réalisé avec instruction par les services de l'Etat (comme sur les 4 premières lignes) ». L'application du décret STPG (sécurité des transports publics guidés) du 9 mai 2003 impose effectivement l'intervention d'un expert OQA chargé d'émettre un avis sur la sécurité du tramway, et notamment de l'insertion urbaine, préalablement à l'autorisation de démarrer les travaux puis de mise en service.

Au niveau de la gare Saint-Roch, zone de forte concentration de piétons et où se croisent les 4 premières lignes du tramway, ce sujet a bien évidemment été examiné en détail lors des mises en service précédentes. A noter que le projet de ligne 5 ne modifie en rien le fonctionnement actuel de ce nœud du réseau tramway.

SJDV DEP17 obs1

La sécurité du tramway fait l'objet comme indiqué ci-dessus d'un examen par des experts OQA chargés de formuler un avis concernant la sécurité de l'aménagement, et notamment des traversées routières. Ce type de transformation de carrefours giratoires en carrefours à feux a déjà été réalisé lors de la ligne 3 de tramway, notamment sur la route de la mer (ancienne RD21), dans des conditions similaires.

A noter également que la réalisation d'une dénivellation de la RD132 (route de Bionne) au dessus du carrefour et de la ligne de tramway, conduit à séparer le trafic de transit sur cet itinéraire en cohérence avec un éventuel futur aménagement de ce carrefour, et réduira par conséquence les conflits au niveau du carrefour avec le tramway.

LAVE DEP43 obs2

Les stations tramway, comme les parkings tramway du type de celui de Gennevaux, sont équipés d'un système de vidéo surveillance avec enregistrement d'images pour sécuriser ces zones.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de ces réponses complètes et personnalisées.

T2-5 La circulation des voitures

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CIRCULATION CLEMENCEAU-BALARD

L76 : Comité de quartier Cléron de Gambe, CR Réunion-Débat du 3 mai 2013.

La question porte sur l'avenue G. Clémenceau : y aura-t-il une voie pour les voitures ?.
La circulation jusqu'à Balard permettra de desservir les parkings et le quartier, non de traverser la ville. Au-delà de Balard la circulation se fera de chaque côté de la plate forme du tram, en boucle pour la desserte des riverains. La traversée de la plate-forme du tram ne sera pas possible.
Le problème est que certains automobilistes chercheront probablement à traverser la ville via Clémenceau, rue Balard, Gambetta, St Denis, tunnel de la Comédie. La circulation ne sera plus résidentielle. En attendant, que ce tunnel soit interdit à la circulation (en 2020 ?), est-il judicieux que les voitures tournent à Balard si c'est pour aller dans le centre ville, elles pourraient prendre par Renouvier ?
Il faudrait que le Lycée change sa sortie d'autant que les élèves s'amassent au coin de la rue Balard.
Les voitures côté Intermarché pourront-elle traverser la voie du tram ? Qu'en sera-t-il des livraisons ?
On se doit d'avoir une plate-forme pour les livraisons
La ligne sera-telle protégée par des murets ? Le muret pose le problème des livraisons.

CAM-DEP88 - Obs3 - Francine ANANIAN

Pose la question du trafic rue Balard et de la circulation des piétons .

CAM-DEP123 - Obs1 - Geneviève MAGNE

Pose la question de la circulation dans la rue Balard et des nuisances

REPONSE DE LA CAM

En plus des éléments présentés pages 110 à 112 du volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », le projet ligne 5 est cohérent avec le Plan Local de Déplacements que la ville de Montpellier met en œuvre actuellement, notamment sur ce secteur où les boulevards Renouvier et Berthelot sont les axes permettant les accès au centre ville, au tunnel de la Comédie et au parking Gambetta à partir de la place du 8 mai 45 (le jalonnement sera d'ailleurs établi dans ce sens).

Les études de trafic ont montré que ces voiries étaient en mesure d'absorber le report de circulation utilisant aujourd'hui l'avenue Georges Clémenceau.

Le trafic sur l'avenue Georges Clémenceau sera réduit à un trafic de quartier (trafic divisé par 3) favorisé par un aménagement du boulevard en zone 30 (voirie réduite, plateau traversant…) jusqu'à la rue Balard et complété d'une zone piétonne entre la rue Balard et la place Saint-Denis. La desserte des quartiers se trouvant de part et d'autre de l'avenue s'effectuera par les différentes rues perpendiculaires dont la rue Balard par exemple.

L'avenue Georges Clémenceau et ses perpendiculaires seront alors purement consacrées à la desserte locale de quartiers.

L'image actuelle de l'avenue Georges Clémenceau sera totalement modifiée en un axe apaisé où la place est redonnée aux déplacements modes doux avec l'élargissement des trottoirs permettant de mettre en sécurité les nombreux usagers de la rue et notamment les écoliers.

Des carrefours à feux seront placés à chaque accès riverains permettant à ces derniers de traverser la plate-forme sans difficulté.

La question des livraisons a fait l'objet de nombreuses concertations avec les commerçants et les représentants du quartier ce qui a permis l'élaboration de la solution présentée à l'enquête.

Vous constaterez en pages 62 et 63 du volume E « Caractéristiques des ouvrages » et en page 116 du volume G3 « Effets du projet sur l'environnement » que le nombre de places de livraison a augmenté de 3 à 14 places, disposées régulièrement le long de cette avenue. Chaque place sera identifiée par un panneau réglementaire (indispensable pour la verbalisation des contrevenants) et par un marquage au sol conforme à la charte de la Ville de Montpellier.

Les études techniques permettent aujourd'hui de rajouter du stationnement longitudinal entre les arbres ce qui permettra si besoin de créer du stationnement livraison complémentaire.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse claire et complète.

MOSL-DEP12 - Obs1 - Mr et Mme HELARY 1943 bd de la Lironde Monferrier

> « Inquiétude liée à la superposition du projet doublement de la RD65 et Tram (Quelle sera la configuration finale du rond-point d'Agropolis près d'Héliotel?) et degré de nuisance accrue avec effet paradoxal de l'afflux de voitures cherchant à se garer. »

REPONSE DE LA CAM

L'aménagement du giratoire d'Agropolis sera conforme à la planche 360 du volume E « Caractéristiques des ouvrages », page 80, où la RD65 utilise un ouvrage d'art pour passer au dessus du tramway et de son aménagement.

Les études décrites dans le volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », pages 183 à 189, montrent que les niveaux de bruit tramway n'ont pas d'incidence complémentaire et que le trafic est en légère baisse grâce à l'attractivité du parking relais (500 places et une tarification attractive) se trouvant sur le giratoire de Girac qui favorisera l'utilisation du tramway.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse, la planche 360 du volume E indique bien la configuration du projet sur le rond point.

SECTEUR DE GENNEVAUX

OBSERVATIONS DU PUBLIC

LAVE-DEP41-Obs1 - Mme Vincent CELAR Domaine de Fourque 34990 Juvignac

propose de dédoubler le trafic en provenance de Juvignac et Celleneuve en direction de Montpellier. Cet axe de circulation encombré entraine un trafic de voitures "sur les petites routes des vignes qui ne sont pas faites pour encaisser ce trafic".

LAVE-DEP43-Obs4 - J.Claude et Pascal BELTRA Garrigues du pont Rond-point Maurice Gennevaux St Jean de Vedas

constatent que la route de Lavérune et la route de Sète sont saturées aux heures de pointe et affirment qu'elles le seront tout autant avec le tram et les parkings. Ils posent la question de savoir s'il est prévu un doublement de la route de Lavérune dans l'attente des raccordement aux autoroutes A75 et A9.

REPONSE DE LA CAM

Comme indiqué page 106 du volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », une dénivellation sera réalisée au dessus du carrefour Gennevaux afin d'améliorer l'écoulement du point d'échange Rd5/Rd132 et route de Lavérune. Les simulations de trafics montrent une réduction importante de la saturation en heure de pointe ce qui favorisera l'accès au parking d'échange.

Cet ouvrage sera compatible avec un éventuel aménagement ultérieur du carrefour.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend note de cette réponse

LAVE-DEP44-Obs2 - Philippe LENOIR

signale qu'il faut compléter la réalisation des contournements Ouest de Montpellier (LIEN, Liaison A75)

OBSERVATON HORS SUJET PAR RAPPORT A L'ENQUÊTE

T2.5 additif1 – LA CIRCULATION DES VOITURES

OBSERVATIONS DU PUBLIC

L3 Comité de quartier Clerondegambe

Pose la question de la rue Balard qui risque de servir d'axe de circulation du fait que l'avenue G Clémenceau ne serait plus accessible aux voitures à partir du parc Clémenceau. On dit

qu'elle n'accueillera que des trajets locaux. Pourquoi est-elle prévue pour desservir le parking Gambetta ?

Pose la question des rues adjacentes (Enclos-Fermaud, Meyrueis...) et souhaite que ces rues soient en zone 30 voire en zone de rencontre et qu'elles soient consacrées au trafic local. **Cette déposition est à rapprocher de la lettre L76 déposée sur le même thème.**

L91 Jean FORT (Lettre recevable et reçue par la commission après le 13 mai 2013)

Reconnaît l'intérêt général du projet mais formule des remarques sur le trajet, Vert-Bois/Hortus. Cette personne déplore l'arrachage des platanes et redoute, du fait de la présence du tram, des incidents encore plus fréquents sur le collecteur d'eaux usées qui passe route de Mende. Monsieur Jean Fort estime que la cohabitation entre l'automobile des riverains et le tram est bien floue dans le dossier. Il attire l'attention de la CAM sur le fait que la porte de sortie pour les riverains est la route de Mende. Il conteste également le tracé qui ne dessert pas la serre amazonienne et parle du projet 0Z incluant en 2017 un campus.

REPONSE DE LA CAM

L3

En plus des éléments présentés pages 110 à 112 du volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », le projet ligne 5 est cohérent avec le Plan Local de Déplacements que la Ville de Montpellier met en œuvre actuellement, notamment sur ce secteur où les boulevards Renouvier et Berthelot sont les axes permettant les accès au centre ville, au tunnel de la Comédie et au parking Gambetta à partir de la place du 8 mai 45 (le jalonnement sera d'ailleurs établi dans ce sens).

Les études de trafic ont montré que ces voiries étaient en mesure d'absorber le report de circulation utilisant aujourd'hui l'avenue Georges Clémenceau.

Le trafic sur l'avenue Georges Clémenceau sera réduit à un trafic de quartier (trafic divisé par 3) favorisé par un aménagement du boulevard en zone 30 (voirie réduite, plateau traversant…) jusqu'à la rue Balard et complété d'une zone piétonne entre la rue Balard et la place Saint-Denis.

La desserte des quartiers se trouvant de part et d'autre de l'avenue s'effectuera par les différentes rues perpendiculaires dont la rue Balard par exemple.

L'avenue Georges Clémenceau et ses perpendiculaires seront alors purement consacrées à la desserte locale de quartiers.

Les aménagements présentés dans le volume E « Caractéristiques des ouvrages », planches 170 et 180, pages 61 et 62, illustrent un traitement d'accès des rues perpendiculaires à l'avenue Georges Clémenceau en zone 30. Un changement de statut réglementaire de ces rues pourrait être imaginé par la Ville de Montpellier.

L91

Le projet ligne 5 n'a aucun lien avec le projet OZ Montpellier Nature Urbaine, qui se développe dans le secteur de la nouvelle gare TGV de Montpellier au Sud de l'agglomération, sur les communes de Montpellier, Lattes et Pérols. .

Pour lever l'inquiétude de Monsieur FORT sur la cohabitation du tramway et des véhicules, nous rappelons que le projet de la ligne 5, dans sa globalité, fera l'objet d'une analyse par le service de sécurité de l'Etat (STRMTG). Ce dernier établira des avis sur la sécurité des aménagements

conçus aussi bien sur les aspects ferroviaire, circulatoire, mode doux (piétons et cycles), riverains …ce qui est un garde fou contre tout aménagement utopique qui pourrait être conçu.

Au sujet des arbres, les dernières esquisses techniques permettent de maintenir deux alignements d'arbres sur la route de Mende jusqu'au chemin du réservoir de Montmaur. Au delà, jusqu'à la station Montmaur, les contraintes foncières ne permettent pas de maintenir des alignements d'arbres.

Au sujet des réseaux, les conduites de grandes dimensions situées sous la route de Mende sont bien des conduites d'eau potable, sortant de la station de traitement Arago et alimentant le réseau de la ville de Montpellier. Toutes les précautions seront bien entendu mises en œuvre pour protéger ces conduites qui sont stratégiques pour l'alimentation en eau de la Ville de Montpellier ; l'implantation de la plateforme tramway côté est de la route de Mende a été retenue précisément pour ne pas impacter ces canalisations.

Le collecteur d'eau usée située sous la route de Mende dans cette même partie est un collecteur gravitaire en diamètre 600 mm. Il dessert les habitations situées le long de la route de Mende, et reçoit en plus les effluents de la station de relevage d'Agropolis. Son remplacement est prévu dans le cadre des travaux de réalisation de la plateforme tramway, pour le localiser sous voirie de sorte à permettre toute intervention de maintenance ou réparation ultérieure.

Au sujet du tracé passant par la Serre Amazonienne, le volume B « Notice explicative », pages 58 à 60, présente clairement les raisons de l'impossibilité d'accéder à l'entrée du Zoo avec comme difficulté principale un fort pourcentage de pente qui ne permet pas aux véhicules tramway d'atteindre l'accès au parc.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La CAM a répondu avec précision aux questions posées.

1.5.5.6 Theme T3 - Les travaux

T3 – LES TRAVAUX

T3.1 Les impacts

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP-DEP9 – Obs 2 - M. SEMPERE

Evoque l'impact, sur la circulation sur l'avenue de Vannières, lors des travaux.

MTP-DEP9 – Obs 3 - M. SEMPERE

Le Parc Montcalm sera-t-il fermé pendant les travaux ?

LAVE-DEP21-Obs1 Nom illisible

« ...Nous espérons que les travaux sur la commune de St Jean et l'entrée de Montpellier ne seront pas trop longs. »

LAVE-DEP37-Obs1 Signature illisible

« Des déviations seront-elles prévues lors des travaux de la ligne 5, afin de pouvoir se rendre au travail sans trop de temps supplémentaire. Actuellement il faut déjà 20 mn le matin pour passer sur la 4 voies. Merci de prendre cela en considération. »

L76 Comité de Quartier CLERONDEGAMBE

Au cours d'une réunion débat qui s'est tenue le 3 mai 2013 à la Brasserie Le Dôme, les commerçants du quartier ont attiré l'attention du comité de quartier sur l'impact négatif qu'ils ont subi au cours de la construction de la ligne 3. Leur souci est que les travaux de la ligne 5 commencent par le Jeu de Paume et Clémenceau, qu'ils aient une avenue refaite, mais sans tram avant 2017.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

5 observations ont été déposées à ce sujet. Toutes ont rapport aux difficultés de circulation, de stationnement ou aux interdictions provisoires pendant la phase des travaux.

Des déviations et des itinéraires seront mis en place dans le temps et dans l'espace pour assurer la continuité de service des voies routières et des transports en commun.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

La Commission estime que cette demande est fondée vu les difficultés de circulation qui ont été constatées pendant la construction des lignes précédentes.

T3.1 Q1 : Comment la CAM compte t-elle procéder pour la création d'un planning des travaux fiable mis à jour en permanence intégrant la gestion des espaces dans le temps ? Envisage t-elle de créer des plannings sectoriels pour les zones les plus sensibles ?

T3.1 Q2 : comment sera organisée l'information du public pour qu'elle soit efficace ? Par quels moyens la CAM envisage t-elle de la diffuser ?

T3.1 Q3 : au niveau de la cellule des travaux, est-il envisageable d'avoir un chargé de communication qui informerait en temps réel le public (habitants, commerçants, …) ?

REPONSE DE LA CAM

T3.1 Q1 :

L'organisation de principe de réalisation des travaux est décrite en pages 7 et suivantes du volume G3 du dossier d'enquête publique « Effets du projet sur l'environnement ». En phase travaux, le projet ligne 5 développera une structure spécifique qui ordonnera, planifiera et coordonnera (OPC) l'ensemble des travaux.

Cette structure sera décomposée en secteurs fonctionnels de travaux. La mise à jour du planning et de l'ordonnancement spatial de chacun des secteurs s'effectuera chaque semaine sur la base de nombreuses réunions de travail entre le maître d'œuvre, les entreprises, les concessionnaires, la communication ….

Les opérations plus sensibles telles que les raccordements avec les lignes de tramway en exploitation, les ouvrages d'art ou les travaux nécessitant un phasage très pointu, seront traitées au travers de plannings spécifiques.

Cette organisation est en permanence optimisée grâce à l'expérience des lignes de tramway précédentes.

T3.1 Q2 :

Le plan global d'information n'est pas encore complètement défini mais nous pouvons nous appuyer sur les principes mis en place pour les projets précédents (L1 – L2 – L3 et L4) avec une information large grand public et une information plus spécifique et personnalisée dite de proximité. Nous disposerons d'un site internet interactif renseignant sur l'évolution du projet et du chantier, avec mise à jour hebdomadaire, de bornes interactives en place dans chaque commune concernée par la ligne 5 qui comprendront des pages spéciales « travaux ». Un communiqué de presse décrivant les incidences du chantier sur la circulation sera envoyé chaque semaine à la presse locale, aux collectivités et aux corps de sécurité. A cela s'ajoutera, en cas de modification importante de circulation, une information plus ciblée « automobilistes » par distribution directe de tracts sur les axes concernés, en complément d'un fléchage de déviation. Une information de proximité sera mise en place avec un dispositif de personnels de terrain en relation directe avec les riverains, un n° de téléphone spécifique, et une distribution régulière d'information dans les boites aux lettres.

T3.1 Q3 :

L'information en temps réel peut être diffusée par plusieurs canaux : la presse radio, les messages envoyés par le biais du site internet Ligne 5 par newsletter ou messages texte aux personnes qui souhaiteront s'inscrire et donner leurs coordonnées mail ou mobile, et le personnel de terrain qui sera en lien direct avec le service Communication.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Des moyens qui se veulent efficaces et à l'échelle de l'opération seront mis en place. La Commission prend acte de cette réponse.

T3.2 La coordination

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP-DEP1-Obs 6 - Melle BLANCHIN Colette Montpellier

S'inquiète de la non-existence d'un comité de pilotage Inter Entreprises comme pour la ligne 1 et de la non-existence d'un Planning prévisionnel des travaux qui indiquerait la date, la durée des différentes tranches à venir.

SJDV-DEP22-Obs2 Mireille PELFORT 7 rue Paul BROUSSE à Montpellier

demande que la date d'exécution des travaux lui soit précisée dans le secteur Ledru-Rollin – Jeu de Paume.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2 observations ont été déposées à ce sujet. Toutes ont rapport avec l'information du public concerné par les travaux

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

La Commission estime que ces dépositions rejoignent les préoccupations du paragraphe précédent. En conséquence, les réponses aux questions T3.1 Q1, T3.1 Q2 et T3.1 Q3 permettront d'apporter des réponses aux observations ci-dessus.

T3.3 Les pertes d'exploitation

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP-DEP19 –Obs 1 - M.BRUNIAUX Patrice commerçant au 28, Ave Clémenceau, représentant M. PETIT du garage PETIT, 2 rue Enclos Fermaud, Montpellier

M. PETIT souhaiterait que pendant les travaux, ses clients puissent accéder à son garage qui se trouve réellement au plus près de l'Ave Clémenceau. Il souhaite faire partie à part entière des commerçants qui seront indemnisés en cas de perte de chiffre d'affaire.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

1 observation a été déposée à ce sujet par un commerçant, mais elle est susceptible d'intéresser tous les commerçants dans les secteurs denses du centre-ville pour lesquels la phase travaux peut provoquer des pertes d'exploitation liées aux difficultés d'accès des clients à leur commerce.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T3.3 Q1 : quelles sont les dispositions envisagées pour la mise en place d'une commission d'indemnisation des commerçants, artisans, professions libérales, … ?

T3.3 Q2 : si cette commission est mise en place, par qui est elle présidée et comment fonctionne t-elle ?

REPONSE DE LA CAM

T3.3 Q1 :

La CAM a la volonté de limiter les inconvénients du chantier et est soucieuse de la poursuite des activités des professionnels riverains et des commerces pendant les travaux.

Comme évoqué dans le volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », page 38, elle mettra en place une Commission d'Indemnisation à l'Amiable chargée d'étudier les préjudices avérés et justifiés subis du fait des travaux exécutés sous sa maitrise d'ouvrage.

Cette commission, mise en place avec succès sur les 3 premières lignes de tramway, a permis d'accompagner efficacement les professionnels riverains des lignes de tramway, par un examen rapide des dossiers (réunion mensuelle de la CIA) et une indemnisation comprenant des versements échelonnés à l'avancement des travaux et le cas échéant des avances.

T3.3 Q2 :

La CIA spécifique pour la ligne 5 n'est pas encore formée. Pour information, la commission mise en place pour la ligne 3 était présidée par une Conseillère d'Etat, présidente d'une Cour Administrative d'Appel, et la vice présidence était assurée par la Présidente du Tribunal Administratif de Montpellier. La CIA comprenait également des représentants de la Préfecture et des Finances Publiques, des chambres consulaires : Chambre de commerce et Chambre de Métier, d'Elus de la CAM, de membres du Conseil d'Administration de TaM et d'experts financiers. La commission d'indemnisation est chargée d'instruire les dossiers, dans les délais les plus courts, décide de leur recevabilité et détermine, au vu des documents produits, un montant d'indemnisation qu'elle soumet à la CAM.

Une composition analogue est prévue pour la CIA spécifique à la ligne 5 de tramway qui sera mise en place environ 6 mois avant le démarrage des travaux.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend acte de cette réponse

T3.4 Le phasage

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP – DEP47 – Obs 2 - M. ARCHER, 55 bis Ave G. Clémenceau Montpellier

A quelle période commenceront les travaux situés place du 8 mai et ceux de l'avenue G. Clémenceau ?

L29 Collectif d'entreprises de l'avenue Georges Clémenceau,

dans sa requête du 13 mai 2013, demande que les conditions de déroulement des travaux avec les différentes entreprises attributaires des marchés de travaux soient précisées et qu'elles prennent en compte les contraintes de la vie socio-économique du quartier.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2 observations ont été déposées à ce sujet. Elles rejoignent certains thèmes précédents liés à l'exécution des travaux et traduisent l'inquiétude de la part des habitants et des professionnels des quartiers concernés.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

La Commission estime que cette demande est fondée et que le maître d'ouvrage doit réfléchir à la mise en place d'une information au plus près du public. Avec la construction des lignes de tramway1, 2, 3(et 4), le maître d'ouvrage devrait bénéficier d'un retour d'expérience très riche et pouvoir proposer des solutions efficaces.

T3.4 Q1 : quelle est la position de l'Agglomération de Montpellier sur le principe de cette requête concernant le phasage ?

T3.4 Q2 : Est-il envisageable d'avoir des chargés de communication intégrés dans la cellule travaux travaillant en symbiose avec la cellule de programmation des travaux ?

REPONSE DE LA CAM

T3.4 Q1 :

L'accompagnement des riverains, et en particulier des professionnels et commerçants, pendant la durée des travaux est une des priorités de la CAM et de TaM. Comme stipulé page 38 du volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », le chantier sera organisé de façon à limiter la gêne et le planning des travaux sera également adapté à l'agenda commercial. Des rencontres avec les riverains sont programmées pour connaître leurs contraintes, les besoins, les habitudes et leur quotidien et en tenir compte pour planifier les travaux, anticiper ou éviter gênes et perturbations.

Il pourrait être reconduit une formule mise en place précédemment : une commission réunissant des représentants des chambre de commerces et chambre de Métier et d'artisanat (consulaires et permanents), des associations de quartier et des représentants du Projet Tramway (Maîtrise d'ouvrage et Maîtrise d'œuvre) qui échangent sur les phasages, les plannings, les déviations, avant leur mise en œuvre.

T3.4 Q2 :

Le service Communication des projets Tramway, en charge de la relation avec les riverains est au cœur du projet. Il participe aux échanges avec le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre, et a pour mission d'assurer le lien entre les riverains et les responsables de l'organisation des travaux.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La réponse convient à la Commission.

T3.5 Les accès des riverains

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP-DEP8 – Obs 3 - M. BRUGNIAUX Patrice, commerçant (Biomonde) 28, Ave Georges Clémenceau, Montpellier

Demande que pendant les travaux aucune gêne ne puisse entraver le travail des livreurs et le stationnement des clients derrière le magasin.

A rapprocher de la déposition **MTP –DEP8 – Obs2, thème T4-4.**

MTP-DEP19 –Obs 1 - M.BRUNIAUX Patrice commerçant au 28, Ave Clémenceau, représentant M. PETIT du garage PETIT, 2 rue Enclos Fermaud, Montpellier

M. PETIT souhaiterait que pendant les travaux, ses clients puissent accéder à son garage qui se trouve réellement au plus près de l'Ave Clémenceau.

MTP – DEP32 – Obs2 – M. et Mme BOUDET René, 650 rue de Bugarel, Montpellier

Souhaiteraient connaître les dispositions retenues, pour leur permettre l'accès par véhicule routier à leur domicile, durant les travaux.

SJDV-DEP11-Obs3 Alexandre LALAQUE 9 rue Colette 34430 St Jean de Vedas

« Est-ce que l'accès à la route de Lavérune depuis St Jean sera conservé tout au long des travaux ? Dans quelles conditions ?

Comment sera absorbé le flux très important de voitures arrivant sur le rond-point Gennevaux, notamment lors des travaux ? »

MTP – DEP56 – Obs 1 - M.CAREMOLI Michel, 7 rue Saint Pierre, Montpellier

En tant que propriétaire occupant se soucie des problèmes d'accès en période de travaux ainsi qu'à terme de l'accessibilité de la rue Ecole de médecine, ainsi que la sortie de l'Ecusson rue Cardinal de Cabrière.

SJDV-DEP22-Obs3 - Mireille PELFORT 7 rue Paul BROUSSE à Montpellier

aimerait être assurée qu'une voie de circulation voiture persiste sur le boulevard Ledru-Rollin.

L29 LE COLLECTIF D'ENTREPRISES de l'avenue Georges Clémenceau,

dans sa requête du 13 mai 2013, demande que les plans de circulation temporaires pour la durée des travaux ou définitifs soient connus, car ils conditionnent le fonctionnement des commerces et des services. Lettre codifiée L29.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

7 observations ont été déposées à ce sujet. Toutes concernent l'accessibilité des habitations, des garages et des commerces pendant la phase des travaux.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T3.5 Q1 : quelles sont les dispositions prises pour satisfaire ces demandes ?

REPONSE DE LA CAM

T3.5 Q1 :

Lors de la construction des lignes précédentes, le Maître d'ouvrage a su démontrer sa volonté de toujours préserver les accès aux commerces et professionnels riverains mais aussi aux domiciles et garages des particuliers ou des copropriétés. Dans le volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », page 38, il est précisé que l'organisation du chantier tient compte du quotidien des riverains, de leur déplacement, des livraisons en les maintenant au plus près des commerces concernés. Un contact permanent est établi entre les riverains et l'équipe projet par le biais d'un n° de téléphone ou par un dispositif de personnel de terrain et permet de résoudre au mieux les problèmes éventuels d'accès.

Comme décrit page 7 du volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », la stratégie de réalisation des travaux tient compte des contraintes de circulation et de l'environnement. Elle vise à optimiser les délais de réalisation en tenant compte des largeurs du site et des voies de circulation à maintenir. Les conditions de circulation sont étudiées et les flux sont anticipés avec les représentants des communes concernées. Les voies de circulation habituelles sont maintenues en priorité et la mise en place d'itinéraires de déviations longues ou temporaires fait l'objet d'une décision conjointe. Le plan de circulation est largement diffusé par plusieurs canaux, presse, site internet Ligne 5, tracts automobilistes, distribution boites aux lettres.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse qui apporte des éléments concrets aux questions posées.

1.5.5.7 Theme T4 - Le stationnement

T4 – LE STATIONNEMENT

T4.1 Les parkings relais

CLAP-DEP2-Obs2- J.L.GABORIT

souhaite que soit augmentée la capacité des parkings à proximité de la station Clapiers en aménageant la parcelle triangulaire n°489 ou 492.

CLAP-DEP3-Obs1- DAINAT(presque illisible)

note que le parking auto du rond-point de GIRAC lui paraît insuffisant.

LAVE-DEP2-Obs1 Bernard BOUVIER

souhaiterait des parkings terminus pour laisser la voiture avec le forfait 5 passagers.

LAVE-DEP2-Obs2 Bernard BOUVIER

affirme que le parking de Gennevaux 60 places sera vite insuffisant.

LAVE-DEP11-Obs1 M MALOUZA Philippe de Lavérune

affirme que le parking de Lavérune est trop petit.

CLAP-DEP7-Obs1 Max GIBILY 614 route de Montpellier 34730 Prades Le Lez

"Je suis intéressé par le passage du tramway à La Mandarine de Prades Le Lez, car j'habite 200m avant. Par contre pour le problème des parkings, il faut voir où on peut les faire et je pense que le parking du rond-point du Girac prévu à 400 à 500 places est un peu petit compte tenu des retombées de plusieurs villages. Je pense qu'il faudrait le faire à étage comme le parking d'Occitanie."

LAVE-DEP20-Obs1 ROUX

trouve que le parking le plus proche du tram ne comporte que 60 places.

LAVE-DEP29-Obs1 François DEMONNAZ 3 impasse du mûrier

"Merci pour tout le travail de communication effectué à l'initiative de l'Agglomération. Une remarque au sujet du premier parking dit "de proximité", 60 places à Lavérune. 60 places seront-elles suffisantes pour répondre aux besoins des centaines de travailleurs qui viendront des villages voisins (Cournonterral par exemple, départementale 5) et emprunteront le tramway, dès le terminus de Lavérune."

LAVE-DEP34-Obs1 Marie MORIN 5 rue Grenache 34850 Lavérune

"Attendons cette super réalisation. Pourquoi ne pas faire un parking + Tram à Lavérune comme nous l'avions suggéré à la réunion publique en 2012. Merci."

MOSL-DEP13-Obs1 Bernard GUILLOUT 15 Les A...ts de la Dévèze Montferrier

demande que les deux parkings desservant la commune de Montferrier-sur-Lez soient des parkings P+R "comme c'est le cas actuellement pour Occitanie sur la ligne 1."

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

10 observations ont été déposées à ce sujet. Toutes ont rapport avec la capacité de stationnement des parkings d'extrémité des lignes. On note deux types d'observations :

- **les parkings des villes d'extrémités de ligne Clapiers et Lavérune sont jugés trop petits.**
- **les parkings relais dits P+R de Gennevaux et de Girac sont jugés trop petits par plusieurs personnes.**

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

La Commission estime que cette demande est fondée, puisqu'elle est au cœur même de l'objectif premier de la construction de la ligne : faire baisser le taux d'utilisation des voitures en ville. Pour cela il est fondamental que les personnes habitants les villes en périphérie de l'agglomération puissent déposer leur voiture dans des parkings ou des parkings – relais.

T4.1 Q1 : Dans l'hypothèse où les parkings relais P+R du rond-point de Girac et de Gennevaux s'avèreraient être de capacité insuffisante, quelle solution préconise la CAM pour satisfaire le besoin ?

T4.1 Q2 : dans le cas ou cette demande serait intégrée dans le projet, quel serait le montant de l'investissement supplémentaire qu'elle génèrerait ?

REPONSE DE LA CAM

T4.1 Q1 :

L'aménagement des parkings-relais Girac et Gennevaux a été conçu de manière à pouvoir augmenter leur taille de 150 places au sol (Volume B « Notice explicative », page 111). Les réserves foncières nécessaires ont été inscrites dans les documents d'urbanisme (PLU) dans le cadre de la mise en compatibilité des PLU.

Si le besoin était plus important, un parking en élévation pourrait être réalisé, comme cela a été fait pour le parking Occitanie (Ligne 1) ou comme nous le faisons actuellement pour le parking Mosson (Ligne 3).

T4.1 Q2 :

Pour les extensions de 150 places, un investissement de l'ordre de 400k€ serait nécessaire (2 600 € / place), alors que pour un parking en élévation, l'ordre de grandeur est plutôt de 10 000 € par place, suivant la complexité de l'ouvrage.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Les réponses sont satisfaisantes et il n'y a pas d'inquiétude à avoir sur l'augmentation de la capacité des parkings.

T4.2 Le stationnement au niveau des stations

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MOSL-DEP9-Obs1 Madame DURU 620 rue des Bouisses 34070 Montpellier

> "Antenne des Bouisses contre le stationnement de l'antenne provoquera une augmentation du stationnement. La ligne de tram ne s'arrête pas à la gare; actuellement la ligne 11(bus) arrêt à la gare... tps 20mn. Je vais développer ces points ultérieurement." Lettre référence B déposée à Lavérune.

LAVE-DEP1A-Obs1 DELMARE 486 rue des BOUISSES MTP

> déclare que l'arrêt rue du Mas Prunet paraît mal équipé pour recevoir le stationnement des voitures et les arrêts des bus qui empruntent la rue des Bouisses, la Ronde en particulier.

LAVE-DEP42-Obs1 Michel BOUGET

> demande que soit créé un nombre suffisant de places de parkings à Lavérune pour y accueillir les utilisateurs de Pignan, Cournonterral, Cournonsec, ...en attendant la prolongation de la ligne 2 jusqu'à Cournonsec.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

3 observations ont été déposées à ce sujet. Deux ont rapport avec l'antenne de la rue des Bouisses. Dans l'attente d'une future extension de cette antenne vers la ZAC des Grezes, les riverains s'inquiètent du stationnement des voitures et du terminal des bus (lignes 7 et 11). La troisième observation porte sur le dimensionnement du parking attenant à la station de Lavérune.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T4.2 Q1 : quelle est la position de l'Agglomération de Montpellier sur le principe de cette requête qui concerne le stationnement des voitures et des bus ?

T4.2 Q2 : Le parking de Lavérune est susceptible de recueillir les voitures des communes voisines. A t-il été bien dimensionné en fonction des besoins réels?

REPONSE DE LA CAM

T4.2 Q1 :

La station des Bouisses n'a pas pour objectif d'être un pôle multimodal permettant le rabattement des voitures comme les stations Gennevaux ou Girac. Ce type de station est positionné à proximité d'axes de circulation générant des forts trafics de transit. Ce n'est pas le cas de la station des Bouisses, dont l'objet est de desservir le quartier des Bouisses et le futur quartier des Grèzes dans le cas d'une extension de la ligne 5.

Comme indiqué dans le volume B « Notice explicative », page 103, la ligne 13 sera en terminus aux Bouisses alors que la ligne 10 sera simplement en passage. La planche 72 page 49 du volume E « Caractéristiques des ouvrages » indique comment le terminus sera aménagé par rapport à la station.

T4.2 Q2 :

Comme indiqué page 23 du volume J « Avis des autorités », les parkings de proximité n'ont pas pour objectif d'être des pôles de rabattement pour les échanges voiture/tramway. Ils sont dimensionnés uniquement pour accueillir les usagers de la commune de Lavérune pour notre cas.

L'usager des communes voisines sera intéressé par un parking relais où il pourra bénéficier d'avantages tel que le gardiennage, la tarification attractive, les services, la capacité du parking et la pleine fréquence du tramway, ce qui ne sera pas le cas des parkings de proximité.

Notre grand retour d'expériences des lignes précédentes montrent que ce type de stratégie fonctionne très bien.

Réponse personnalisée à Madame DURU

La branche des Bouisses a pour objectif de venir desservir le quartier actuel des Bouisses et le futur quartier des Grèzes, dont la définition est en cours d'étude par la Ville de Montpellier. Nous sommes uniquement et totalement dans de la desserte de quartiers par les transports en commun, contrairement à la branche de Lavérune où l'objectif est de récupérer, par l'intermédiaire d'un parc relais adapté (nombre de place, tarification, service….) les usagers voitures venant des axes importants Rd5 et Rd132.

Une insertion du tramway apaisée sera recherchée (par exemple zone 30), où la place de la voiture sera plus réduite que maintenant au profit des déplacements modes doux (piétons et

cycles). Les études de détail permettront de mieux préciser l'aménagement tant en terme d'insertion dans l'environnement existant (maintien des arbres) que en terme de réduction du trafic.

Ainsi les habitants du quartier des Bouisses seront à 14 min du centre-ville contre 23 min aujourd'hui (Volume B « Notice explicative », pages 103).

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend note des réponses apportées.

T4.3 Le stationnement supprimé

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP35- Obs1 Gérard RENZETTI 2 avenue G Clémenceau

Habite au 2 avenue G Clémenceau et possède un garage au 2 de l'Avenue. Où vais-je garer ma voiture. Cette personne craint que cette ligne soit une cause de nuisance pour certains commerces dont certains envisagent de partir.

MTP – DEP20 – Obs 1 – Mme VALMALLE Muriel, co-gérante de la Boulangerie de Montpellier-Village

Précise que la ligne de tram, en voie centrale sur la rue des Bouisses, tuera le Centre commercial en empêchant les clients de stationner. De plus nous ne voulons pas perdre de place de stationnement sur notre parking et aux alentours.

CLAP-DEP11-Obs1 Art et Style Coiffure 100 route de Montferrier 34830 Clapiers Mr PEPIN Guillaume et Mme VALCORUL PEPIN Luidina son épouse

"A ce jour compte tenu des éléments annoncés par le commissaire enquêteur nous souhaitons voir plus précisément la question du traçage de la voie de tramway et celle de la piste cyclable, car d'après nous l'espace entre le mur anti bruit et le début de nos places de parking n'est pas assez large. (Pour notre commerce les places de parking sont essentielles les clients nous le disent assez souvent). Il serait fatal et catastrophique qu'on nous enlève les places de parking. Il serait bien de faire passer la piste cyclable du côté de Botanic par exemple. Merci d'avance."

L61 Propriétaires de parkings "Les Hauts d'Argency"

Signature d'une pétition par 30 propriétaires de parkings de la résidence "Les Hauts d'Argency""NON A L'EXPROPRIATION DES PARKINGS" codifié L61.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

4 observations ont été déposées à ce sujet. Toutes ont rapport avec le risque de suppression de places de parkings en fonction des plans définitifs du tracé et de la position des stations (St Denis).

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

La Commission estime que ces demandes sont tout à fait fondées et demande que la CAM apporte des réponses directes aux questions ci-dessus. Parmi les questions ci-dessous, certaines peuvent se recouper avec des questions traitées dans d'autres thèmes.
Vu les problèmes que pose l'agencement des ces secteurs, au regard de tous les aspects développés par le public, pouvez-vous fournir à la commission un plan suffisamment élaboré pour la bonne compréhension des solutions que vous apportez sur ces sujets et sur lesquels vous vous engagez.

T4.3 Q1 : Accès au 2 avenue G. Clémenceau ?
T4.3 Q2 : Centre commercial Montpellier Village ?
T4.3 Q3 : Centre commercial de Clapiers situé derrière le mur anti-bruit de la RD65
T4.3 Q4 : Les parkings de la Résidence des Hauts d'Argency ?

REPONSE DE LA CAM

T4.3 Q1 :

La justification des stations et de leur implantation est développée en pages 94 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique « Notice explicative », et le trafic prévisionnel des stations est présenté en page 97 du même volume. La station Saint-Denis est indispensable au fonctionnement du réseau, de par la correspondance avec la ligne 3 du tramway et l'accès à l'Ecusson et au quartier Laissac / Saunerie pour les voyageurs de la ligne 5. La fréquentation prévisionnelle de cette station, telle qu'indiquée page 97 de ce même volume, est d'ailleurs la plus importante de la ligne 5.

Aussi, il convient de la positionner au mieux dans l'espace public, au plus près de la correspondance avec la ligne 3 ; la position à l'extrémité de l'avenue Georges Clémenceau est donc la plus à même de répondre à cet impératif, renforcée par la demande d'une station supplémentaire au milieu de cette même avenue. Un décalage de 50 m en amont dans l'avenue présente 2 inconvénients :

- l'éloignement de la correspondance avec la station Ligne 3 et les secteurs à desservir

- l'exigüité du site ; un décalage de 50 m sur l'avenue positionnerait le quai de la station devant des façades commerciales, sur une largeur peu importante (inférieure à 3 m), donc très conflictuelle en terme d'usage.

En conséquence, la CAM souhaite maintenir la station à l'emplacement prévu à l'extrémité de l'avenue. Une négociation sera entreprise avec les copropriétaires pour examiner les possibilités de relocalisation de ces places de stationnement privées ou d'indemnisation au titre des « dommages de travaux publics

T4.3 Q2 :

Comme indiqué sur le volume E « Caractéristiques des ouvrages », page 48 planche 71, l'aménagement latéral, côté centre commercial, est l'insertion la moins pénalisante d'un point de vue environnemental puisqu'elle évite la suppression des quatre alignements d'arbres existants. Elle permet de conserver les voiries, trottoirs et pistes cyclables existants et évite la déviation de l'ensemble des réseaux. C'est la raison pour laquelle cette solution est d'une meilleure économie.

Concernant l'accès aux commerces, indépendamment du choix de l'insertion (axiale ou latérale), le carrefour entre la rue des Bouisses et la route de Lavérune sera traité en carrefour et non en giratoire conformément aux recommandations du service de sécurité de l'Etat représenté par le STRMTG (Service Technique des Remontés Mécaniques et des Transports Guidés).

Les expériences des lignes de tramway de l'agglomération de Montpellier montrent qu'aujourd'hui, la transformation des carrefours giratoires en carrefour à feux offre une meilleure lisibilité d'accès, favorise les déplacements modes doux et régule le fonctionnement des différents axes de voiries.

Les études techniques en cours permettent de décaler la plate-forme sur la rue des Bouisses en latéral Ouest, ce qui permet de retrouver un accès au centre commercial identique à l'existant.

T4.3 Q3 :

L'accès au centre commercial de Clapiers ne sera pas modifié. La voirie actuelle, desservant cet ensemble de commerces, est maintenue.

Les études plus détaillées sont en cours afin de positionner précisément la plate-forme de tramway, la piste cyclable et les places de parking afin de connaître l'impact sur le stationnement des commerces. Des solutions de réorganisation du parking seront à étudier en collaboration avec les commerçants.

T4.3 Q4 :

Une insertion optimisée a été étudiée pour répondre à la question de la Commission d'Enquête. Il s'agit soit d'aménager la circulation automobile sur la plateforme tramway sur une partie de la rue au droit des entrées riveraines avec un dispositif de feux tricolores pour assurer la sécurité vis à vis du tramway ; soit d'aménager une « zone de rencontre » latérale à la plateforme tramway, où cohabiteraient circulation riveraine / cycles / piétons.

Ces dispositifs, alliés à une réduction de tous les espaces disponibles, conduit à une emprise dans la rue de l'ordre de 13,50 m. La réduction des emprises qui s'ensuit conduit à garantir un impact sur la copropriété des Hauts d'Argency du 617 rue de Bugarel limité aux talus et clôtures bordant la rue de Bugarel, sans aucun impact sur les stationnements à l'intérieur de la copropriété..

Dans tous les cas, le sens unique de circulation sur la section concernée par le tramway, de l'avenue Paul Valéry vers l'avenue de Toulouse sera maintenu ; une adaptation du débouché de la rue de Bugarel sur l'avenue de Toulouse sera effectuée pour faciliter le mouvement de tourne à droite en direction du rond point du Grand M.

Cette insertion demande à être étudiée dans le détail et validée notamment avec les experts OQA (Organismes Qualifiés Agréés) chargés de l'évaluation de la sécurité du tramway ; cependant, la CAM s'engage à ne pas impacter les stationnements à l'intérieur de la copropriété des Hauts d'Argency I située aux 617 et 783 rue de Bugarel.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission estime que les réponses sont satisfaisantes.

T4.4 Le stationnement des riverains

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP1- Obs2 Docteur LATRILHLE CC Montpellier Village

Demande de ne pas amputer les parkings du centre commercial de Montpellier village.

CAM-DEP23-.Obs 1 Abdellah AKARAZ

Demande un emplacement réservé pour les livraisons avec marquage au sol

CAM-DEP61- Obs1 Mme CODANT Le Puech d'Argent Bt A5 Avenue Maurice Planes

Dans cette résidence il y a des activités médicales et a priori le stationnement longeant la résidence va disparaître. Une solution est-elle-prévue pour maintenir un minimum de stationnement ?

MTP-DEP8 – Obs 2 - M. BRUGNIAUX Patrice, commerçant (Biomonde) 28, Ave Georges Clémenceau, Montpellier

Expose la nécessité de créer des emplacements de stationnement à usage de livraisons, matérialisés par une autre couleur et un autre revêtement au sol, afin que personne ne puisse y stationner.
Biomonde dispose d'un parking situé derrière le magasin pour la clientèle et les livraisons (une dizaine de palettes/semaine), il faut donc que les livreurs puissent stationner près du magasin.

MTP - DEP45 – M. PARISI Salvatore Gérant de l'entreprise PIZZA HUT (une vingtaine de salariés), 55 bis Ave G. Clémenceau (face à la place du 8 mai 45)

Aimerait savoir ce qui est prévu concernant la visibilité de sa devanture, un emplacement dédié à la livraison, l'accessibilité et le stationnement pour les clients. Le magasin faisant de la livraison à domicile quant sera-t-il du parking dans son secteur.

CAM-DEP83- Obs1 Christian MOTTO 39 avenue G Clémenceau

Pose le problème des livraisons pour le magasin Intermarché avenue G Clémenceau

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

6 observations ont été déposées à ce sujet. Toutes émanent de commerçants et ont un rapport avec le stationnement des riverains et le problème des livraisons en centre-ville. 3 sont issues de l'avenue G. Clémenceau, 1 de Montpellier-Village et 1 de l'avenue Maurice Planes.
La Commission estime que le problème des livraisons des commerces en centre-ville est un vrai souci pour les commerçants, de même que l'accessibilité de leur commerce. Ce problème a dû se poser pour la réalisation des lignes de tramway précédentes.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T4.4 Q1 : Quelles solutions pourraient être apportées pour les commerçants de l'avenue Georges Clemenceau ?

T4.4 Q2 : Quelles solutions pourraient être apportées pour les professions libérales de la résidence Le Puech D'argent dont l'avenue Maurice Planes sert de contre-allée à l'avenue de Vanières et donc de parkings clients ?

T4.4 Q3 : Quelles solutions pourraient être apportées pour les commerçants de Montpellier-Village. ?

REPONSE DE LA CAM

T4.4 Q1 :

L'équipe projet ligne 5 s'est donné les moyens de mesurer avec les commerçants la problématique des livraisons sur cet axe. Nous avons rencontré à plusieurs reprises des représentants du quartier et des commerçants ce qui a permis l'élaboration de la solution présentée à l'enquête.

Vous constaterez en pages 62 et 63 du volume E « Caractéristiques des ouvrages » et en page 116 du volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », que le nombre de places de livraison a augmenté de 3 à 14 places disposées régulièrement le long de cette avenue.

Chaque place sera identifiée par un panneau réglementaire (indispensable pour la verbalisation des contrevenants) et du marquage au sol conforme à la charte de la Ville de Montpellier.

Les études techniques prévoient du stationnement longitudinal entre les arbres qui sera réservé si nécessaire à des places de livraison complémentaires ou de dépose minute.

T4.4 Q2 :

L'avenue Maurice Planès fait effectivement partie du réaménagement des espaces publics concernés par le projet de la ligne 5 du tramway. Les dernières études techniques précisent qu'il n'y a aucun d'impact foncier sur les propriétés riveraines de cette avenue, ni sur la station service TOTAL et confirment la réalisation sur la contre-allée des places de stationnement longitudinales.

T4.4 Q3 :

Comme indiqué dans le volume E « Caractéristiques des ouvrages », planche 71 de la page 48, le nombre de places sur le parking du centre commercial de Montpellier-Village est conservé par rapport à l'existant.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de ces réponses qui confirment le souci de la CAM de préserver au mieux le stationnement des riverains.

T5 – L'ENVIRONNEMENT

Plusieurs associations et de nombreuses personnes se sont emparées de ce thème au sens large pour appuyer leur demande et conserver le parc Montcalm si possible dans sa totalité. Le mode de classement par thème a privilégié le thème du tracé sur celui de l'environnement. Ces deux thèmes se rejoignent et pour rétablir un bon équilibre nous pensons qu'il faut puiser dans le thème du tracé en établissant un lien.

T5 – 1 Les impacts visuels sur les humains

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP62- Obs2 Catherine Bombled 139 Rue de la Piscine MTP

Refuse le passage de la ligne 5 du tram au travers du parc ainsi que tout projet d'urbanisation sur ce site. et souhaite qu'il continue à être à la disposition de tous dans sa totalité.

MTP-DEP10 – Obs 3 - Mme SEMPERE

L'impact sur l'environnement est réel car si l'on coupe des arbres dans le **Parc MONTCALM** ça équivaut à abaisser encore la qualité de l'air. Où est « *Respirer, vous êtes à Montpellier* » ?

MTP – DEP28 – M. G BALLET

Se pose la question de l'avenir du **Parc MONTCALM** qui représente des espaces verts à conserver, ainsi qu'un stade ouvert au public. Espace très important pour toute la population de cette zone de Montpellier, **seul « poumon vert », seul lieu de ballade, de loisirs pour tous les membres d'une famille**. Il serait intéressant que la Mairie de Montpellier garde ce centre vert et de loisirs ouvert à tous, à l'exemple de sa consœur : la ville de Narbonne. Il ne faut pas que ce tramway, nécessaire certes pour moins utiliser la voiture, soit la porte ouverte à un urbanisme de trop au niveau de ce Parc.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

De nombreuses observations ont été déposées sur le sujet du parc Montcalm si l'on tient compte de celles déposées avec le tracé de la ligne. Il y a lieu aussi d'ajouter les lettres et la pétition de l'ARFA.

C'est donc une demande forte avec une mobilisation importante qui s'est fait entendre pendant toute la durée de l'enquête. Cette demande va de la préservation de la totalité du parc soit 25 hectares à 15 hectares, ce dernier chiffre correspond à la décision prise lors de la délibération du Conseil Municipal n°2012/84 du 26 mars 2012. Le passage du tram indiqué

dans le projet sur la piste du parc dans une zone boisée est critiqué. Certaines personnes semblent d'accord pour que le tram passe en bordure du parc à condition de conserver les arbres. Plusieurs personnes estiment que l'accès au parc doit se faire par le tram afin de l'ouvrir à tout le monde. Il y a une opposition entre les personnes qui veulent conserver le parc dans son intégralité sans urbanisation et ceux qui acceptent une urbanisation

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T5-1 Q1 : Pouvez vous à ce jour et en étroite concertation avec la commune de Montpellier renseigner la Commission d'enquête sur le devenir de ce parc et sur les projets d'urbanisation du secteur ? Production d'un document officiel de la commune de Montpellier.

T5-1 Q2 : En fonction de la réponse à la question ci dessus pouvez vous adapter le tracé du projet ?

T5-1 Q3 : En accord avec la commune de Montpellier pouvez vous donner des garanties sur la superficie minimale de 15 ha pour le parc et d'un seul tenant ?

REPONSE DE LA CAM

T5-1 Q1 – Q2 – Q3 :

La justification du choix du tracé par la caserne Lepic, le parc Montcalm et la rue de Bugarel figure aux pages 68 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique « Notice explicative » ; 3 variantes sont analysées en détail et la synthèse présentée en page 75 de ce même volume fait ressortir les avantages de ce tracé (Variante D). En effet, c'est celui qui permet la meilleure desserte des populations (habitants, emplois et scolaires à 500 m de la ligne), notamment en desservant le quartier nouveau d'Ovalie, et les quartiers existants de Figuerolles / Estanove / Pas du Loup.

Il convient de relever que de nombreuses observations formulées à l'occasion de la présente enquête se réfèrent au programme de constructions prévu dans le site de l'EAI comprenant le parc Montcalm ; il est important de rappeler que l'aménagement de ce site fait suite à la cession par l'Etat à la Ville de Montpellier des terrains de l'ancienne Ecole d'Application de l'Infanterie (EAI), cession qui a fait l'objet d'une délibération du 26 mars 2012 du Conseil Municipal de Montpellier que nous annexons à notre réponse.

La cession prévoit le réaménagement de ce site «enclave imperméable pendant de nombreuses années » avec l'objectif de « le réintégrer dans le fonctionnement urbain de Montpellier ». La délibération fixe un programme indicatif de construction de 240 723 m² au total, et intégrant la création d'un parc de 150 000 m² (15 hectares).

Ces dispositions ont été reprises dans l'acte de vente signé entre l'Etat et la Ville de Montpellier en application de cette délibération, et constitue ainsi l'engagement de la Ville de Montpellier vis à vis de l'Etat.

Le tracé du tramway dans le parc Montcalm respecte bien ces principes et l'engagement de la Ville.

Nous rappelons également notre réponse à la question T1 Q1 ci avant ; le parc Montcalm est un espace de promenade, et ne possède aucun statut de protection juridique et / ou réglementaire en matière d'environnement, de paysage ou de patrimoine. Du point de vue naturaliste, le parc Montcalm présente un caractère très artificiel, de part sa fonction antérieure liée au site militaire de l'EAI.

Pour répondre aux préoccupations de création du parc de 15 ha minimum d'un seul tenant, une adaptation localisée du projet peut être retenue ; elle consiste à décaler d'environ 45 m le tracé présenté vers l'Ouest du parc, pour l'implanter en lisière du parc, tout en maintenant la position des 2 stations Collines d'Estanove (en lien avec le cheminement piéton vers la rue du Lavandin) et Bugarel pour assurer une desserte identique des quartiers traversés.

Cette adaptation, qui ne modifie l'équilibre global du dossier ni du point de vue économique (longueur équivalente) ni dans l'impact sur l'environnement, a l'avantage de permettre la réalisation d'un parc de 15 ha d'un seul tenant indépendamment de la plateforme du tramway. La plateforme sera protégée du reste du parc par un dispositif à définir en cohérence avec l'aménagement global du parc (haie végétale, mouvement de terre…) pour éviter tout conflit d'usage entre le parc et le fonctionnement du tramway. Ainsi, les préoccupations relatives à la sécurité des utilisateurs du parc (enfants, familles…) par rapport au passage du tramway peuvent être levées.

Nous annexons au présent document le plan résultant de cette adaptation du projet. La CAM s'engage à compenser les arbres qui pourraient être supprimés par cette adaptation du tracé, par la plantation en nombre équivalent d'arbres de nature et de taille similaires.

Consultée à ce sujet, la Ville de Montpellier confirme par courrier son engagement de réaliser un parc minimum de 15 ha d'un seul tenant, à aménager sur le site du parc Montcalm actuel (voir courrier annexé en réponse à la question T5-1 de la Commission d'Enquête).

En pièce jointe :

1. plan proposition adaptation du projet en bordure du Parc Montcalm

2. délibération n°2012/84 de la Ville de Montpellier du 26/03/2012

3. courrier de la Ville du 31/05/2013

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le passage du tramway dans le parc Montcalm est un sujet très sensible. Dans sa réponse la CAM donne des informations sur le statut de ce parc. Elle fait d'autre part des propositions afin de préserver au mieux l'intégrité de cet espace de 15 ha, confirmant en particulier qu'il sera d'un seul tenant avec un déplacement du tracé de la ligne de 45 m vers l'ouest.
Ces engagements sont corroborés par la lettre de madame le Maire de Montpellier au Président de la CAM dans sa lettre du 31 mai 2013. Elle indique en effet que "*le parc à aménager comme "poumon vert" dans le cadre de l'opération de l'aménagement de l'EAI aura une surface d'au moins 15 hectares d'un seul tenant*".

T5.2-Le développement durable

OBSERVATIONS DU PUBLIC

LAVE-DEP8-Obs3 Association St Jean Environnement Gilles Doucet/J Paul Rebouil

demande le remplacement de l'engazonnement des voies par un revêtement minéral décoratif, ainsi qu'un secteur pilote de plantations adaptées nécessitant peu d'entretien et peu d'arrosage.

SJDV-DEP4-Obs 2 Marie Line et Bernard GRIMAUD RANDON 620 chemin des oliviers 34430 St Jean de Vedas

« La traversée du Parc Montcalm nous semble particulièrement peu écologique... ! »

SJDV-DEP5-Obs1 M et Mme DELTOUR 107 av. St Maurice 34250 PALAVAS s'opposent à la traversée du Parc Montcalm par le tramway.

SJDV-DEP7-Obs 4 Association St Jean Environnement Courrier déposé par Mme Martine THOMAS Présidente de l'association le 26 avril 2013 en relation avec la déposition LAVE-DEP8 faite à Lavérune :

« Cette ligne 5 veut s'inscrire dans un projet de développement durable : ce qui est louable. Mais on constate qu'une partie du trajet doit être engazonnée, ce qui engagera un coût d'entretien, l'utilisation d'engrais, d'herbicides ainsi qu'une consommation d'eau importante.
Au vu de l'évolution climatique et des économies d'eau qui devront être réalisées, nous suggérons qu'un ballast constitué de matériaux inertes soit utilisé tout le long du parcours.
Nous pensons que l'on peut faire confiance aux paysagistes pour réaliser une coulée minérale variée, agréable à l'œil et durable.
Cette proposition n'exclut pas de réaliser sur une courte portion une préparation spéciale de la voie permettant de recevoir des plantations rases, adaptées à ces conditions particulières tout en nécessitant peu d'eau et peu d'entretien...
Pour information.... La ville d'Avignon s'orienterait vers de telles pratiques pour sa ligne de tramway en construction ; il serait peut-être intéressant de s'inspirer de cette expérience qui s'inscrit dans un projet de développement durable (renseignement au 04 32 70 73 40). »

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Deux personnes estiment la traversée du parc peu écologique. Les autres formulent des remarques sur la composition de l'engazonnement au niveau des voies, des propositions sont faites pour réaliser des coulées minérales adaptées et quelques plantations nécessitant peu d'entretien et d'arrosage.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T5-2 Q1 :Pouvez vous proposer dans le cadre du projet un traitement au niveau des voies qui s'inscrive dans le cadre du développement durable ?. Le gazon ne semble pas adapté ?.

T5-2.Q2 : Réponse à faire à l'association St Jean Environnement

REPONSE DE LA CAM

T5-2 Q1 et T5-2 Q2 :

Outre les considérations de report modal permettant la diminution des émissions des Gaz à Effet de Serre, le projet s'est doté d'un plan de management du développement durable (PMDD), depuis la conception du projet jusqu'à sa mise en service (volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », page 9). Le but de cette démarche est de faire émerger puis d'analyser des actions applicables au projet. Plusieurs actions ont vu le jour, dont la mise en place d'essais de végétalisation de la plateforme.

Les choix des revêtements de la plateforme sont définis, comme indiqué dans le volume E « Caractéristiques des ouvrages », page 6 et dans le volume B « Notice explicative », page 126, suivant l'insertion et les usages de la plateforme dans son environnement (aspect esthétique, roulage/franchissement de la Plateforme ou non, accessibilité des secours, milieu environnant naturel ou plus urbain, etc).

Par conséquent, la végétalisation de la plateforme est choisie comme ornement dans certains secteurs, alors que dans d'autres elle est utilisée pour redonner au végétal toute sa place, sur une ligne 5 qui se veut verte (notamment par la traversée de plusieurs secteurs naturels). Dans les sections courantes en insertion centrale (pages 7 et 8 du volume E « Caractéristiques des ouvrages »), le choix de la végétalisation semble la plus adaptée.

Actuellement, la CAM a conventionné avec l'IRD (Institut de recherche et de développement) pour la réalisation d'une expérimentation en termes de végétalisation de la plateforme.

Ces essais permettent d'étudier divers semis plus adaptés au climat local et aux spécificités de la plateforme : faible épaisseur de substrat, stress hydrique, piétinement, pas d'apports en phytosanitaires. Cette expérimentation, qui a débuté en mars 2012, devrait permettre d'avoir des premiers résultats en 2014. Un des objectifs de cette expérimentation est de mettre au point un bouquet végétal résistant, peu consommateur d'eau (objectif d'un niveau d'arrosage de l'ordre de 1/5ème de la consommation habituelle), et demandant moins de tontes qu'un gazon traditionnel.

Les essais sont actuellement menés sur le site de la pépinière de Gramont, à Montpellier.

Par ailleurs, chaque fois que cela est possible, l'utilisation d'eau brute est privilégiée pour l'arrosage des plateformes engazonnées.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission enregistre que la CAM procède à des recherches de végétalisation de la plateforme économe en eau en relation avec l'IRD. Cela va dans le sens des préoccupations de l'association St Jean Environnement

T5-3 Le patrimoine

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP-DEP1-Obs 3 Melle BLANCHIN Colette Montpellier

Prendre en considération la protection des bâtiments situés en bas du Boulevard Henri IV et la Maison des Chœurs place Albert 1er : impact du passage du tramway sur les fondations de ces bâtiments (« *le tram va trop faire trembler la terre* »).

Ne pas faire passer le tram par le Bld Henri IV mais par le Bld Saint Jaumes.

MTP – DEP29 – M. LAFON Jean Pierre

Rencontre des commissaires enquêteurs pour souligner la nécessité de fouilles préventives sur le Bld du Jeu de Paume au niveau de la rue du Courreau où se trouvent des vestiges du 13ème

et 16ème siecles. Il adressera un dossier à ce sujet à M. le Président de la Commission d'enquête.

LETTRE L56/79 du 13 mai de la Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France (SPPEF)

Cette association ne conteste pas le tracé de la ligne 5 mais le mode d'alimentation électrique en souhaitant un système d'alimentation par le sol. Le positionnement de la station du Peyrou est également critiqué car son encombrement est minimisé et une alimentation aérienne nécessitera sans doute un décaissement de chaussée. Le problème du positionnement de l'escalier et de la signalisation est posé. Propose une variante avec deux stations. Demande la position de la DRAC sur le projet.

LETTRE L57du 10 mai de Monsieur Pierre LAFON membre de la Société Archéologique de Montpellier

Dito MTP-DEP29 ci-dessus.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Quatre observations ont été déposées sur le thème du patrimoine elles sont corroborées par deux lettres qui émanent de la Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France (SPPEF) et de Monsieur Pierre LAFON membre de la Société Archéologique de Montpellier.
Melle BLANCHIN Colette redoute des vibrations en bas du Bd Henry IV et demande une modification du tracé. Monsieur LAFON souhaite des fouilles préventives sur le Jeu de Paume.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T5-3 Q1 :Une fouille préventive est prévue au niveau de l'ancien couvent des Carmes Place Albert premier. Pouvez vous prévoir rapidement ce type de fouille Bd du jeu de Paume juste avant la rue du Courreau ?

T5-3 Q2 : Une alimentation par ligne au sol de contact est-elle-envisageable ?

T5-3 Q3 : Réponse à faire à la lettre de la SPPEF

T5-3 Q4 : Réponse à faire à la déposition de Melle BLANCHIN Colette

REPONSE DE LA CAM

T5-3 Q1 :

Comme spécifié dans le volume G2 « Etat initial du site », page 128 à 131, dans le cadre de l'application de la loi relative à l'archéologie préventive, un dossier d'information archéologie préventive à été soumis à la Direction Régionale de l'Archéologie (DRAC), afin que celle-ci puisse juger de la nécessité de réaliser un ou plusieurs diagnostics de fouilles sur le projet. Cinq secteurs ont fait l'objet d'une demande de diagnostic : le parking Lavérune, le franchissement de la Mosson, le parking Gennevaux, les terrasses du Palais de Justice et la place Albert 1er, dont le diagnostic vient de s'achever.

Le service d'archéologie de la DRAC n'a pas retenu le site du carrefour du Boulevard du Jeu de Paume avec la rue du Faubourg du Courreau ; toutefois il est convenu que le service régional d'archéologie exercera une surveillance des terrassements qui seront effectués dans ce secteur.

T5-3 Q2 :

Le volume G5 « Solutions de substitution », page 11 expose les principaux critères qui ont permis d'aboutir au choix du mode tramway alimenté par une ligne aérienne de contact, déjà présent sur les 4 premières lignes. Le réseau de tramway de Montpellier étant construit sur un modèle d'interopérabilité, il doit permettre à chaque véhicule d'aller sur toutes les infrastructures. L'adoption d'un dispositif d'alimentation par le sol ou de passage sans alimentation, nécessiterait ainsi une mise à niveau de l'ensemble du parc de matériel roulant actuel, soit 83 rames, ce qui serait très onéreux tant en terme d'investissement qu'en terme de maintenance.

La conception du projet s'est donc orientée vers une intégration poussée des lignes aériennes, en fonction de l'environnement traversé, comme cela a été fait sur les précédentes lignes de tramway (voir le passage place de la Comédie en particulier).

T5-3 Q3 :

La réponse à la question sur l'alimentation par le sol a été apportée ci-dessus. Il convient de préciser que le passage sous le pont Vialleton au niveau du Peyrou ne nécessite pas un approfondissement du sol, la hauteur libre permettant le passage du tramway et l'installation de la ligne aérienne.

Concernant les aménagements sur le secteur Peyrou, le projet vise à s'insérer de manière à ne pas déprécier le secteur sauvegardé (volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », pages 89 et 90) et fait l'objet de discussions et travail conjoint avec les services de l'Etat et notamment l'ABF (architecte des bâtiments de France) et la DRAC. Le projet fera l'objet d'un permis d'aménager incluant un accord formel de l'ABF.

T5-3 Q4 :

D'un point de vue esthétique, le projet a pour vocation à s'intégrer dans son environnement et à valoriser les secteurs traversés (Volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », pages 89 et 90). Le secteur particulier du site classé du Jardin des Plantes a fait l'objet d'une présentation en commission des sites, et d'un **avis favorable du ministre de l'Ecologie en date du 31 janvier 2013** ; cet avis figure dans le volet J du dossier d'enquête publique.

Le sujet de l'impact vibratoire du tramway est décrit en pages 127 à 130 du Volume G3 « Effets du projet sur l'environnement ». Les règles de construction et de pose de la voie ferrée sont adaptées en fonction de la proximité des bâtiments, et permettent de maîtriser les vibrations émises par le passage du tramway et d'en annuler les effets sur les constructions.

L'expérience acquise sur la construction des précédentes lignes de tramway de Montpellier est mise à profit pour maîtriser ce sujet technique.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

T5.3 Q1 :

La commission prend acte du fait que le service archéologie de la DRAC exercera une surveillance des terrassements effectués boulevard Jeu de Paume / rue du Courreau pour des vestiges du 13 ème.

T5.3 Q2 :

La commission prend acte de la confirmation du choix d'interopérabilité par la CAM qui permet à chaque véhicule de circuler sur toutes les infrastructures et de mieux amortir toutes les installations

existantes nécessaires pour effectuer l'entretien et la maintenance. L'intégration des lignes aériennes doit rester une priorité pour maintenir un environnement de qualité.

T5.3 Q4 :

La commission note que l'expérience acquise par la CAM en matière de protections contre les effets dus aux vibrations sera mise à profit pour que l'intégration du tram soit perçue positivement.

T5.4 Les impacts sur la flore

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP74- Obs1et 2 Bernard DUBOIS 45 avenue Jacques CARTIER

Les arbres du Bd Henri IV seront-ils conservés ?

MTP-DEP1-Obs 1 Melle BLANCHIN Colette Montpellier

Doutes concernant l'impact environnemental sur le parc Montcalm et le jardin des Plantes (vis à vis des espèces cultivées).

LAVE-DEP44-Obs3 Philippe LENOIR

Demande que les aménagements créés ne remettent pas en cause la préservation des zones naturelles.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Des questions sont posées sur la conservation des arbres et plus particulièrement sur les platanes qui sont des arbres symboliques et que l'on trouve notamment Avenue Lepic et Bd Henry IV. Des questions sont posées sur l'impact environnemental pour le parc Montcalm et le jardin des Plantes

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T5-4 Q1 : Pouvez vous nous rappeler les mesures prises en matière d'environnement du point de vue qualitatif et quantitatif avec une indication du budget affecté à ce poste ?

T5-4 Q2 : Peut-on avoir une idée du reboisement pour le secteur du parc Montcalm ?

REPONSE DE LA CAM

T5-4 Q1 :

Les mesures prises en matière d'environnement sont décrites dans le Volume G3 « Effets du projet sur l'environnement ». La phase travaux, décrite en page 52 d'un point de vue qualitatif et quantitatif, fera l'objet de différentes mesures, pour lesquelles le maitre d'ouvrage s'est engagé à maintenir un suivi, en terme, par exemple, de gestion des déchets, de suivi des emprises en zones

sensibles, de respect de la Charte de l'arbre de la Ville de Montpellier, de calendrier de chantier, de maintien des arbres. En phase exploitation, l'impact est moindre sur l'environnement naturel.

Enfin, afin de préserver les milieux traversés par cette ligne verte, le budget global de 52 075K€ affecté à la préservation de l'environnement est présenté dans le Volume G3 « Effets du projet sur l'environnement » en page 226.

En ce qui concerne particulièrement l'avenue Lepic, l'alignement de platanes sera reconstitué par un alignement d'arbres similaires à l'alignement existant, compatible avec le nouveau profil en travers de la rue ; exceptionnellement et comme cela a été présenté lors des réunions de concertation, des arbres de haute tige seront plantés. L'ambiance végétale de la rue sera ainsi préservée, et renforcée par l'engazonnement de la plateforme.

Pour le boulevard Henri IV, le projet prévoit le maintien intégral de l'alignement d'arbres, ainsi que ceux de la place Albert 1er ; les arbres feront l'objet d'une protection physique pendant les travaux.

T5-4 Q2 :

Le projet d'aménagement d'un parc public dans le parc Montcalm, d'une surface minimum de 15 ha, est porté par la Ville de Montpellier et fait l'objet d'une procédure de concours en cours de déroulement. L'insertion du tramway concerne un nombre très limité d'arbres, qui pourront être compensés sur le parc en fonction du projet qui sera arrêté par la Ville de Montpellier.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

A lecture du dossier et des réponses de la CAM, la Commission constate que dans les secteurs de la ville les plus emblématiques, tels que le boulevard Henri IV et la place Albert Ier, les platanes sont sauvegardés et protégés pendant les travaux. En ce qui concerne l'avenue Lepic la reconstitution paysagère paraît satisfaisante au regard des engagements pris et des photo-montages qui figurent au dossier. La Commission prend note que le Parc Montcalm fera l'objet d'un concours pour son aménagement, qui reprendra la composante végétale. Il est également significatif de constater que la CAM indique qu'un budget de 52 075K€ est affecté à la préservation de l'environnement soit près de 15% du budget global du Projet. La composante environnementale, au sens le plus large est nettement, prise en compte par le porteur du Projet.

T5-5 Les impacts sur la faune

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP – DEP46 – Melle BLANCHIN Colette

La construction de la ligne 5 fera-t-elle comme celle de mon quartier, de la 3 et de 1 : des souris et des rats qui passent dans le jardin.
écœurée de la désertification de la faune : plus aucun insecte (moustiques, abeilles, frelons, coccinelles), plus d'animaux (crapauds, rainettes, grenouilles).
Est-il possible de repeupler ?

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Une personne pose la question du repeuplement de la faune

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T5-5 Q1 : Dans la zone du projet les composantes écologiques sont principalement liées à la présence de deux cours d'eau. Pouvez- vous préciser les mesures de prévention et de compensation que vous envisager de prendre ? Est-il nécessaire de repeupler ?

REPONSE DE LA CAM

T5-5 Q1 :

Les mesures de prévention et de compensation dans les milieux naturels et principalement à proximité des cours d'eau que sont la Mosson et le Lez, sont décrites dans le Volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », pages 14 à 25. Les investigations naturalistes n'ont révélé aucun impact significatif entrainant la nécessité de déplacer une espèce ou un habitat, ou de repeupler un milieu.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend acte de cette réponse

T5-6 Le bruit, les vibrations

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP-DEP1-Obs 5 - Melle BLANCHIN Colette Montpellier

La boucle proche du rond-point de Saint Denis semble surdimensionnée au regard de la largeur de la chaussée, vers la rue du Cheval vert, du point de vue acoustique. **Une ligne supplémentaire n'augmenterait-elle pas le problème acoustique ?**

SJDV-DEP10-Obs1 Gérard MOULS, Noëlle ROZIERES, Jacques LUYSSEN 124, 88, 144 rue Tourtourel Montpellier-Village.

« Suivant le tracé indiqué actuellement, nous souhaitons le maintien de la butte antibruit qui est parallèle au fond de nos jardins. Nous sommes préoccupés par la disparition de la butte, donc de l'espace végétal important, et de la nuisance sonore, piétonnière et sécuritaire. ».

SJDV-DEP11-Obs2 Alexandre LALAQUE 9 rue Colette 34430 St Jean de Vedas

« Quel va être l'impact sonore du tram, notamment dans la montée route de Lavérune, à partir du rond-point Paul Fajon : le dénivelé n'est pas neutre et la nuisance sonore des voitures ne respectant pas la limitation de vitesse à 50 km/h est déjà importante pour les riverains. »

SJDV-DEP24-Obs1 Association Lotissement La Belle chez François MULERO 396 rue Adrienne Boland 34070 Montpellier

Demande la réalisation d'un mur anti -bruit, pour isoler les résidences du lotissement La Belle, du bruit généré par la route de Lavérune.

LAVE-DEP4-Obs1 Michel BLANC, 2253, rue de Bionne 34070 Montpellier

Dans le cadre de l'aménagement du rond-point Gennevaux, il souhaite une protection contre les nuisances sonores de la rocade Léon JOUHAUX, ainsi que pour les bretelles d'accès.

LAVE-DEP6-Obs1 M et Mme Guy ZANKINI, 2459, rue de Bionne Montpellier

attire l'attention sur les nuisances visuelles et sonores du fait de la construction du pont Maurice Gennevaux.

CLAP-DEP6- Obs1 Annie CHAYRIGUES

"Le mur de plexiglas devant la boulangerie va t-il être supprimé? Donc par rapport au mur passera t-il de l'autre côté du mur ou côté habitation? Habitant dans le lotissement Les Saportilles nous sommes inquiets face au bruit du tram.

Suite aux travaux de la route, nous avons constaté des fissures dans les maisons ; Est-il prévu un aménagement pour protéger des vibrations du tram?"

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Il y a quelques inquiétudes sur ce sujet. Le public semble plus porté sur le bruit généré par le trafic routier que par le tram. Il y a des inquiétudes sur le remodelage des buttes nécessaires au tracé et sur la protection qu'elles assuraient du point de vue du bruit. Des demandes de murs antibruit sont présentées notamment rue de Bugarel et Clapiers.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T5-6 Q1 : Positionnement des murs antibruit et aménagement des buttes ?

T5-6 Q2 : Réponses personnalisées sur les questions posées

REPONSE DE LA CAM

T5-6 Q1 :

L'impact du tramway sur le bruit en phase exploitation est largement développé au chapitre des effets de l'aménagement sur la santé, en pages 178 et suivantes du volume G3 du dossier d'enquête publique « Effets du projet sur l'environnement ». L'analyse s'appuie sur une étude détaillée confiée à un bureau d'études spécialisé ACOUPLUS visé au volume G 10 du dossier « Noms des auteurs ».

Les cartes détaillées des impacts figurent dans le dossier.

Concernant le tramway proprement dit, aucune mesure particulière n'est à mettre en place ; le traitement du rail et de l'interface roue / rail par graissage permet de prévenir les émissions de bruit, notamment le crissement.

En ce qui concerne les aménagements, seul l'ouvrage routier au niveau du carrefour Gennevaux (passage supérieur de la RD 132) nécessite la mise en place d'écrans acoustiques. Ceux ci sont donc bien intégrés au dossier.

T5-6 Q2

Comme indiqué ci dessus, il n'est pas prévu d'aménagement de mur ou buttes antibruit pour le tramway, en particulier rue de Bugarel. A noter toutefois que la configuration de la rue en contrebas des habitations et avec des murs de soutènement, et l'optimisation de l'insertion qui va éloigner la plateforme tramway des habitations, est un élément favorable pour réduire le bruit chez les riverains. De même dans cette rue, la mise en sens unique et l'aménagement en zone de circulation apaisée, diminuera fortement le trafic automobile et ainsi le bruit de la rue.

Au niveau de Clapiers, le mur antibruit réalisé par le Département le long de la RD65 pour protéger les populations riveraines du bruit routier, sera bien évidemment maintenu.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend acte de ces réponses. En effet le dossier comporte une étude acoustique détaillée avec les effets sur la santé.

T5 additif 1 – L'Environnement

T5 – 1 Les impacts visuels sur les humains

OBSERVATIONS DU PUBLIC

LAVE-DEP4-Obs1 Michel BLANC, 2253, rue de Bionne 34070 Montpellier

Dans le cadre de l'aménagement du rond-point Gennevaux, il souhaite une protection contre les nuisances visuelles et sonores de la rocade Léon JOUHAUX, ainsi que pour les bretelles d'accès.

LAVE-DEP6-Obs1 M et Mme Guy ZANKINI, 2459, rue de Bionne Montpellier.

attire l'attention sur les nuisances visuelles et sonores du fait de la construction du pont Maurice Gennevaux.

CLAP-DEP6- Obs1 Annie CHAYRIGUES

"Le mur de plexiglas devant la boulangerie va t-il être supprimé? Donc par rapport au mur passera t-il de l'autre côté du mur ou côté habitation? Habitant dans le lotissement Les Saportilles nous sommes inquiets face au bruit du tram.

Suite aux travaux de la route, nous avons constaté des fissures dans les maisons; Est-il prévu un aménagement pour protéger des vibrations du tram?"

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

3 observations supplémentaires; les deux premières concernent des riverains du futur pont Maurice Gennevaux et la troisième, la zone commerciale de Clapiers juste avant l'arrivée au terminus proche de la Médiathèque.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T5.1 Q4 : quelles sont les protections prévues au pont de Maurice Gennevaux pour la protection visuelle et sonore des riverains ?

T5.1 Q5 : Réponse du maître d'ouvrage pour la zone commerciale de Clapiers située juste avant le terminus de Clapiers.

REPONSE DE LA CAM

L'impact du tramway sur le bruit en phase exploitation est largement développé au chapitre des effets de l'aménagement sur la santé, en pages 178 et suivantes du volume G3 du dossier d'enquête publique « Effets du projet sur l'environnement ». L'analyse s'appuie sur une étude détaillée confiée à un bureau d'études spécialisé ACOUPLUS visé au volume G 10 du dossier « Noms des auteurs ». Les cartes détaillées des impacts figurent dans le dossier.

Concernant le tramway proprement dit, aucune mesure particulière n'est à mettre en place ; le traitement du rail et de l'interface roue / rail par graissage permet de prévenir les émissions de bruit, notamment le crissement.

T5.1 Q4 :

En ce qui concerne les aménagements, seul l'ouvrage routier au niveau du carrefour Gennevaux (passage supérieur de la RD 132) nécessite la mise en place d'écrans acoustiques. Ceux ci sont donc bien intégrés au dossier.

Le projet architectural au niveau de cet ouvrage routier est particulièrement soigné, avec un ouvrage à une seule travée, dont la hauteur du tablier sera réduite pour un effet d'élancement maximum. Une large place sera faite aux plantations en accompagnement de cet ouvrage, et du parking tramway.

T5.1 Q5 :

Au niveau de Clapiers, le mur antibruit réalisé par le Département le long de la RD65 pour protéger les populations riveraines du bruit routier, sera bien évidemment maintenu.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend acte de ces réponses.

T5.4 Les impacts sur la flore

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP97-Obs1 Martine CORMOULS
Ne pas abattre les arbres avenue Lepic.
CAM-DEP110-Obs1 Jacqueline BATLLE
Demande que les arbres plus que centenaires soient conservés (Avenue Lepic, Route de Laverune et Bd Henri IV).

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Deux questions supplémentaires sont posées sur la conservation des arbres et plus particulièrement sur les platanes qui sont des arbres symboliques et que l'on trouve notamment Avenue Lepic et Bd Henri IV.

La réponse qui sera faite par le maître d'ouvrage aux questions T5.4 Q2 du thème T5.4 déjà transmis par la commission vaudra également pour les deux observations ci-dessus.

T5 additif 2 – L'Environnement

T5.4 Les impacts sur la flore

OBSERVATIONS DU PUBLIC

L91 Jean FORT (Lettre recevable et reçue par la commission après le 13 mai 2013)

Reconnaît l'intérêt général du projet mais formule des remarques sur le trajet, Vert-Bois/Hortus. Cette personne déplore l'arrachage des platanes et redoute, du fait de la présence du tram, des incidents encore plus fréquents sur le collecteur d'eaux usées qui passe route de Mende. Monsieur Jean Fort estime que la cohabitation entre l'automobile des riverains et le tram est bien floue dans le dossier. Il attire l'attention de la CAM sur le fait que la porte de sortie pour les riverains est la route de Mende. Il conteste également le tracé qui ne dessert pas la serre amazonienne et parle du projet 0Z incluant en 2017 un campus.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

1 observation déposée par une personne qui déplore l'arrachage d'une trentaine de platanes probablement centenaires.

REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

Le projet ligne 5 n'a aucun lien avec le projet OZ Montpellier Nature Urbaine, qui se développe dans le secteur de la nouvelle gare TGV de Montpellier au sud de l'agglomération, sur les communes de Montpellier, Lattes et Pérols. .

Pour lever l'inquiétude de Monsieur FORT sur la cohabitation du tramway et des véhicules, nous rappelons que le projet de la ligne 5, dans sa globalité, fera l'objet d'une analyse par le service de sécurité de l'Etat (STRMTG). Ce dernier établira des avis sur la sécurité des aménagements conçus aussi bien sur les aspects ferroviaire, circulatoire, mode doux (piétons et cycles), riverains …ce qui est un garde fou contre tout aménagement utopique qui pourrait être conçu.

Au sujet des arbres, les dernières esquisses techniques permettent de maintenir deux alignements d'arbres sur la route de Mende jusqu'au chemin du réservoir de Montmaur. Au delà jusqu'à la station Montmaur, les contraintes foncières ne permettent pas de maintenir des alignements d'arbres.

Sur le sujet réseaux, les conduites de grandes dimensions situées sous la route de Mende sont bien des conduites d'eau potable, sortant de la station de traitement Arago et alimentant le réseau de la ville de Montpellier. Toutes les précautions seront bien entendu mises en œuvre pour protéger ces conduites qui sont stratégiques pour l'alimentation en eau de la Ville de Montpellier ; l'implantation de la plateforme tramway côté Est de la route de Mende a été retenue précisément pour ne pas impacter ces canalisations.

Le collecteur d'eau usée située sous la route de Mende dans cette même partie est un collecteur gravitaire en diamètre 600 mm. Il dessert les habitations situées le long de la route de Mende, et reçoit en plus les effluents de la station de relevage d'Agropolis. Son remplacement est prévu dans le cadre des travaux de réalisation de la plateforme tramway, pour le localiser sous voirie de sorte à permettre toute intervention de maintenance ou réparation ultérieure.

Au sujet du tracé passant par la Serre Amazonienne, le volume B « Notice explicative », pages 58 à 60, présente clairement les raisons de l'impossibilité d'accéder à l'entrée du Zoo avec comme difficulté principale un fort pourcentage de pente qui ne permet pas aux véhicules tramway d'atteindre l'accès au parc.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse.

1.5.5.9 Theme T6 - L'intermodalité

T6 – L'INTERMODALITE

T6.1 L'intégration et la complémentarité du tram avec les autres modes de transport

Montpellier Centre – Rue Durand

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP27- Obs1 Alain Lavigne

Demande la suppression des lignes de bus 11, 6 et 7 dés que la ligne 5 du tram sera en service.

CAM-DEP77-Obs1 illisible

Pose le problème des doublons bus-tram dans l'hypercentre et en ceinture. Ces doublons sont générateurs d'embouteillages.

CAM-DEP84-Obs1 Stephan BARRON 3bis rue Labbé

Demande pour la desserte de Prades le Lez des bus à hauts niveaux de service et des parkings de décharge.

CAM-DEP89-Obs1 Illisible

Demande la suppression des doublons dès le début des travaux. Demande la réalisation d'un vrai pôle de correspondance

CAM-DEP123-Obs1 Geneviève MAGNE

Pose la question du passage du bus n°11 dans la rue Durand

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

5 observations ont été déposées à ce sujet. Elles portent sur les doublons bus/tramway après la mise en service de la ligne 5

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

La Commission estime que cette demande qui porte sur les doublons est fondée et devrait contribuer à désengorger le centre-ville.

T6-1 Q1 : Comment et dans quelles conditions se ferait le transfert du réseau bus vers le tram ?

T6-1 Q2 : Après la mise en service du tram ligne 5, est-il envisagé de maintenir un terminus de bus dans le quartier de la gare St Roch ? Si oui lequel ?

REPONSE DE LA CAM

T6-1 Q1 :

Le projet de restructuration du réseau TaM à l'horizon 2017 figure en page 105 du volume B du dossier d'enquête publique « Notice explicative ». Comme précisé dans le document, il ne s'agit nullement d'un projet définitif de restructuration. Le réseau de bus est par nature adaptable en permanence aux évolutions de la demande, du plan de circulation de la ville, aux correspondances à assurer avec les réseaux de transports non gérés par la CAM.

L'expérience de la mise en service de la ligne 3, comme celle des lignes de tramway précédentes, a bien montré la nécessaire adaptation du réseau dans les mois qui ont suivi la mise en service, pour répondre au mieux aux besoins des usagers. Le dossier d'enquête publique n'a d'ailleurs pas vocation à présenter les impacts du réseau de bus, ceux ci circulant sur les voies publiques de l'agglomération de Montpellier sans besoin d'une autorisation particulière. Leur présentation dans le dossier permet d'apprécier la cohérence globale de l'offre de transport, et d'en approcher le bilan socio-économique.

De même la position précise des arrêts et des terminus n'est pas l'objet de la présente enquête, et sera examinée en concertation avec la commune de Montpellier pour le centre ville.

Le principe d'éviter les doublons bus / tramway est appliqué autant que possible dans le projet de restructuration du réseau de bus à la mise en service du tramway, comme indiqué page 103 du volume B du dossier « Notice explicative ». Toutefois, ce principe doit être examiné au cas par cas suivant les lignes concernées ; en effet, il peut être difficile d'organiser une correspondance bus / tramway dans les secteurs trop proches du centre ville, car cela conduit à une rupture de charge pour de très nombreux clients à quelques arrêts de leur destination, et sur un arrêt tramway qui lui même peut être très fréquenté. Dans ces conditions, les voyageurs du bus peuvent être amenés à laisser passer un ou plusieurs tramways avant de pouvoir monter à bord, ce qui pénalise fortement les conditions de correspondance.

Le rabattement systématique des bus sur le tramway implique une très forte fréquentation des lignes de tramway, et donc une fréquence de passage élevée des tramways afin de pouvoir transporter dans de bonnes conditions tous les voyageurs.

Or comme le réseau de tramway de Montpellier est de plus en plus maillé et comprend de nombreux troncs communs et nœuds, plus les fréquences des lignes de tramway sont élevées, plus la gestion des croisements est complexe, au détriment de la régularité et du service offert.

Pour cette raison, c'est à examiner au cas par cas, mais maintenir des lignes de bus diamétrales n'ayant pas qu'une fonction de rabattement sur le tramway peut permettre d'améliorer le fonctionnement du réseau tramway.

Par ailleurs, l'aménagement d'un point de correspondance bus / tramway dans les secteurs centraux peut s'avérer difficile en raison des contraintes d'insertion forcément plus délicate que dans d'autres secteurs, et des conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite en raison de la pente importante de certains secteurs.

T6-1 Q2 :

En l'état des réflexions sur le projet de restructuration, il est bien prévu de maintenir un terminus de bus dans le secteur de la Gare, comme indiqué dans le volume B « Notice explicative », page 103 pour les lignes restructurées (3 lignes concernées), sachant que 3 lignes non concernées par la restructuration sont toujours présentes (lignes 8, 12 et 16). Lors des réflexions futures, il pourra être étudié la possibilité de fusionner ces lignes afin que tous les bus desservant le secteur de la Gare soient uniquement en passage et non pas en terminus. Le secteur de la Gare serait dès lors desservi par 3 lignes.

Les arrêts de bus aménagés à l'occasion de la ligne 3 sur la rue Pagezy ne sont pas remis en question par la réalisation de la ligne 5 du tramway.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend acte de cette réponse. Elle est d'accord sur le fait que ces questions qui concernent les réseaux de bus n'est pas directement l'objet de la présente enquête. Celle-ci concerne essentiellement la Déclaration d'Utilité Publique liée à la ligne de tramway et la mise en compatibilité des PLU des communes concernées. La CAM précise bien, dans sa réponse; que le dossier d'enquête publique n'a pas vocation à présenter les impacts du réseau de bus, puisque ceux ci circulent sur les voies publiques de l'agglomération de Montpellier, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir une autorisation particulière. La CAM indique également que "leur présentation dans le dossier permet d'apprécier la cohérence globale de l'offre de transport, et d'en approcher le bilan socio-économique".
La CAM a tenu, comme la Commission le lui demandait, à répondre clairement à toute observation formulée. Dans cette optique, elle rappelle les dispositions qu'elle compte prendre pour améliorer la complémentarité Bus/Tramway en concertation avec la ville de Montpellier.
La Commission remarque que la CAM s'engage sur le principe d'"éviter les doublons bus / tramway". Elle l'appliquera, autant que possible, dans le projet de restructuration du réseau de bus dès la mise en service du tramway".

Secteur nord – Clapiers

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CLAP-DEP4- Obs1 NAVARRO, 1 rue du Bosc

"Avez-vous prévu une navette pour les personnes âgées habitant au cœur du village de Clapiers? P.S. Regret que la ligne n° 2 ne soit pas mise en liaison avec celle de Clapiers entre Jacou et Clapiers"

CLAP-DEP5-Obs1 PINO Arthur

"Moyen pratique pour se rendre directement à Montpellier étant donné l'arrêt de la ligne de bus n° 22 à la fin des travaux, néanmoins cette ligne sera t-elle remplacée ou des navettes seront-elles mises en place pour relier Clapiers à Jacou et / ou les villages alentours tels que Teyran, Assas, …?"

MOSL-DEP1-Obs1 NICAISE Arrêt bus 4 chemins

"Le passage du tram sur la commune de Montferrier-sur-Lez est une bonne idée.
Toutefois le trajet direction Prades me tourmente un peu. Les bus desservant Montferrier et sa petite couronne existeront-ils encore au même tour de fréquence?
Ne pourrait-on pas en modifier le tracé afin de ne pas pénaliser la plupart des habitants?
Pensez aux personnes âgées, aux malades qui veulent aller en consultations aux hôpitaux et même aux jeunes étudiants."

MOSL-DEP3-Obs1 signataire non identifié

"Attention! Agropolis ou Baillarguet sont sur la commune de Montferrier, mais très loin du centre du village. Les personnes sans véhicules qui prennent actuellement le bus 23 (personnes âgées ou handicapés mentaux) ne pourront aller si loin. Merci de ne pas supprimer le 23."

CLAP-DEP12-Obs1 Michel CHASTAING 1 rue Georges Brassens 34830 Clapiers

" Equipement structurant très attendu à Clapiers notamment par les lycéens (Frédéric Bazille), les étudiants et les nombreux salariés de Montpellier Nord. Les interconnexions en cours vont rendre encore plus intéressant ce mode de transport moderne et propre. Il est important de maintenir une fréquence élevée de rabattement entre les lignes 2 (terminus de Jacou) et 5 (terminus provisoire de Clapiers) pour donner encore plus le choix des destinations et surtout rabattre les usagers (modes doux aussi) afin qu'ils puissent éviter de prendre leur voiture. Cordialement."

MOSL-DEP12-Obs3 Mr et Mme HELARY 1943 bd de la Lironde Monferrier

ont argumenté le fait que, si pour des raisons économiques le tronçon Agropolis -Clapiers n'était pas réalisé ou retardé, "il serait plus judicieux de terminer la ligne au niveau de l'ancien musée Agropolis et de compléter la desserte des communes nord (Montferrier, Clapiers, Prades-le-Lez) par des bus à haut niveau de service nécessitant moins d'infrastructures."

MOSL-DEP14-Obs1 Michel FRAYSSE-MEIR Montferrier

« Je confirme mon souhait de la mise en place d'un service de navette desservant le centre village vers le parking Agropolis ainsi que le service de transport à la demande. Ceci améliorera et incitera les concitoyens à se diriger vers le service de tram. Le système contribuera également à accepter le tracé de tram côté rive gauche du Lez. »

MOSL-DEP5-Obs2 signataire non identifié

« Il ne faut pas diminuer les horaires des bus venant de Prades et du Nord de Montferrier. Il n'est par contre pas judicieux d'emmener le tramway à l'intérieur de Prades, mais il faut le laisser à l'entrée du village (en ce qui concerne le projet futur de la ligne 5 allant à Prades).

L38 Association LES AIGUELONGUES 71 rue Laurent Chabry 34090 Montpellier,

tout en étant favorable au projet, demande le maintien d'une navette par bus pour desservir le parc Darwin à partir d'une des stations de la route de Mende.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

9 observations ont été déposées à ce sujet. Elles posent la question du maintien ou de la création de navettes de bus depuis l'extrémité de la ligne pour desservir les zones hors influence tramway.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T6-1 Q3 : Après la mise en service de la ligne 5, quel serait le faisceau de navettes qui seraient créées ou maintenues pour irriguer les communes ou parties de communes du secteur nord/ Clapiers hors de la zone d'influence du tramway.

REPONSE DE LA CAM

T6-1 Q3 :

Comme indiqué dans le volume B « Notice explicative », page 104, le réseau de bus suburbain pourra connaître des modifications ou compléments. Il ne s'agit nullement d'un projet définitif de restructuration ; le réseau de bus suburbain, comme l'urbain, est par nature adaptable en permanence aux évolutions de la demande des usagers mais également en cohérence avec les réseaux de transports non gérés par la CAM. L'expérience de la mise en service des lignes de tramway précédentes a bien montré la nécessaire adaptation du réseau dans les mois qui ont suivi la mise en service, pour répondre au mieux aux besoins des usagers.

Aujourd'hui, comme indiqué dans le tableau 23 du volume B « Notice explicative », page 104, il est envisagé que les lignes 22-23-26 soient rabattues sur les lignes 1 et 5 aux stations de Girac, Montferrier et Occitanie. Il est prévu d'augmenter l'offre de ces 3 lignes de bus (fréquence de 20 minutes en heures de pointe et de 40 minutes en heures creuses) afin que l'ensemble des habitants de Clapiers, Prades et Montferrier puissent bénéficier d'une amélioration des possibilités de déplacements en transport public.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse qui complète celle donnée au paragraphe ci-dessus.

SECTEUR OUEST – LAVERUNE

OBSERVATIONS DU PUBLIC

LAVE-DEP20-Obs 2 ROUX

demande que soit prévue une navette entre le centre de Laverune et le départ du tram.

SJDV-DEP6-Obs2 Mme et M DOUCET Gilles 9 rue des lilas St Jean de Vedas

"D'autre part il serait souhaitable qu'une navette de minibus desserve les divers quartiers de la commune tout en assurant la liaison entre la ligne n° 2 et n°5."

LAVE-DEP35-Obs1 Charles MORIN 5 rue Grenache 34850 Lavérune

"Quel est l'avenir du bus qui vient de Cournonsec (ligne 38). Quelle sera la fréquence des Trams jusqu'à Lavérune (Y aura t-il un terminus Gennevaux et une rame sur 2 ou 3 jusqu'à Lavérune?)"

LAVE-DEP44-Obs1 Philippe LENOIR

demande que l'arrivée du tram soit accompagnée par le déploiement des transports collectifs de rabattement vers les parkings.

SJDV-DEP29-Obs2 Elisabeth DAUSSIN rue du Pioch St Jean de Vedas

demande la mise en place d'une navette qui relierait les deux stations de St jean de Vedas

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

5 observations ont été déposées à ce sujet. Comme pour le secteur nord/Lavérune, elles posent la question du maintien ou de la création de navettes de bus depuis l'extrémité de la ligne pour desservir les zones hors influence tramway.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T6-1Q4 : Après la mise en service de la ligne 5, quel serait le faisceau de navettes qui seraient créées ou maintenues pour irriguer les communes ou parties de communes du secteur Ouest/ Lavérune hors de la zone d'influence du tramway.

REPONSE DE LA CAM

T6-1 Q4 :

Comme indiqué dans le volume B « Notice explicative », page 104, le réseau de bus suburbain, dans le secteur Ouest de l'agglomération de Montpellier pourra connaître des modifications ou compléments. Il ne s'agit nullement d'un projet définitif de restructuration ; le réseau de bus suburbain est par nature adaptable en permanence aux évolutions de la demande des usagers, mais également en cohérence avec les réseaux de transports non gérés par la CAM. L'expérience de la mise en service des lignes de tramway précédentes a bien montré la nécessaire adaptation

du réseau dans les mois qui ont suivi la mise en service, pour répondre au mieux aux besoins des usagers.

Aujourd'hui, comme indiqué dans le tableau 23 du volume B « Notice explicative », page 104, il est envisagé que la ligne 38 (Cournonsec – station Rondelet Montpellier) soit rabattue sur la ligne 5 au terminus de Lavérune. Il est prévu d'augmenter l'offre de cette ligne de bus (fréquence de 20 minutes en heures de pointe et de 40 minutes en heures creuses) afin que l'ensemble des habitants de Cournonsec, Cournonterral, Pignan et Lavérune puissent bénéficier d'une amélioration des possibilités de déplacements en transport public

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse qui complète celle donnée aux paragraphes ci-dessus.

T6.2 Les transports doux

CAM-DEP84-Obs 3 **Stephan BARRON** 3bis rue Labbé

Demande la création de pistes cyclables tout le long de la ligne 5 et un responsable vélo à l'agglo.

MTP – DEP58 – Obs 2 - Mme REISMAN Martine et FONTERGNE Michelle, 6 rue des Gémeaux, Montpellier T13/T6-2

Espérons que l'aménagement des pistes cyclables tout le long de la ligne 5 sera bien réel, que ce seront de vraies pistes cyclables, séparées des trottoirs piétons et pas seulement à certains endroits, qu'elles seront cimentées et non avec de la pelouse comme à certains endroits des autres lignes (ex : la 2). Serait-il possible de revoir les pistes des 4 autres lignes dans ce sens ?

LAVE-DEP8-Obs2 Association St Jean Environnement Gilles Doucet/J Paul Rebouil

demande une piste cyclable longeant la voie du rond-point Genevaux jusqu'au terminus.

LAVE-DEP9-Obs1 Michel SALOM 4 rue de la Croix 34880 Laverune

demande des aménagements pour la piste cyclable : installation de feux tricolore au rond-point au départ de la ligne à Lavérune, signalisation plus marquée pour ne pas traverser ce rond-point et prendre l'ancienne route de Montpellier. Vérifier la continuité de la piste cyclable jusqu'à Montpellier.

LAVE-DEP25-Obs1 Signature illisible

« Pourquoi ne pas mettre une piste cyclable. Rien à ce sujet ? N'est-ce pas le moment d'effectuer des travaux. Le mieux serait de le faire avant pour éviter des embouteillages. Sinon le projet Laverune me semble équilibré. »

SJDV-DEP7-Obs 2 Association St Jean Environnement

Courrier déposé par Mme Martine THOMAS Présidente de l'association le 26 avril 2013 en relation avec la déposition **LAVE-DEP8** faite à Lavérune demande qu'une « piste cyclable

soit prévue sur le pont de la Mosson à côté de la voie de Tram afin que les cyclistes venant de St Jean de Vedas par la RD132 puissent rejoindre la piste cyclable se dirigeant vers Lavérune, Pignan...sans emprunter le carrefour Gennevaux, très dangereux pour les deux roues. »

MOSL-DEP6-Obs1 déposition non signée

« Rond-point Agropolis. Pensez à un aménagement cycliste qui est sécurisé (des voitures). Aujourd'hui il faut traverser les routes des voitures et ces dernières y vont très vite. C'est très dangereux et impossible pour les enfants. Il faudrait donc utiliser cet aménagement alternatif à la voiture (le Tram) pour aussi favoriser le déplacement en vélo. Merci beaucoup. »

LAVE-DEP33-Obs1 Signature illisible

« Merci de ne pas oublier les cyclistes et une piste spécifique pour ce moyen de locomotion »

LAVE-DEP41-Obs1 Mme Vincent CELAR Domaine de Fourque 34990 Juvignac

propose une extension de la piste cyclable afin de rejoindre la piste cyclable de St Jean de Vedas.

LAVE-DEP1B-Obs1 Mme CAVADORE 1 rue du Pointu Laverune

demande si la piste cyclable sera prolongée jusqu'à Montpellier.

L19 Association Vélocité Languedoc 2 avenue du Pont Juvénal 34000 Montpellier
a déposé un important document de 33 pages sur lequel figure des remarques générales sur le dossier.
D'autre part l'association signale un certain nombre de défauts tout au long du circuit avec des ruptures dans la continuité de la piste cyclable.
Le maître d'ouvrage trouvera le détail dans le document codifié **L19.**

L69 Association Vélocité Languedoc 2 avenue du Pont Juvénal 34000 Montpellier
a apporté une lettre de 3 pages en complément de sa contribution initiale pour attirer l'attention sur le risque de voies cyclables morcellées et sur des points particuliers du tracé. (courrier codifié **L69**).

L15 Michel JULIER Membre de Vélocité Languedoc
reprend dans sa déposition les deux premières pages de la lettre L19 déposée ci-dessus par l'association Vélocité Languedoc.

L70 Jean Louis ROUMEGAS Député de l'Hérault, Conseiller Municipal Montpellier déclare :
« Dans le cadre du développement des transports doux, il me paraît indispensable que la nouvelle ligne de tramway s'accompagne de l'aménagement d'une piste cyclable ininterrompue de bout en bout. En effet, les lignes précédentes n'ont pas satisfait à cette exigence et en dehors de la nécessité du développement du réseau cyclable, les ruptures dans la continuité des voies cyclables posent de graves problèmes en terme de sécurité. » Lettre codifiée L70.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

14 observations ont été déposées à ce sujet. Elles mettent en exergue une forte demande du public de pouvoir disposer d'une piste cyclable sur toute la longueur de la ligne. Le dossier soumis à l'enquête publique prévoit bien cette piste cyclable, mais les plans du dossier ne sont pas des plans d'exécution et des incertitudes demeurent. L'Association Vélocité Languedoc

attire l'attention sur des points de rupture de cette continuité et des recommandations sur la conception de détail du tracé.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T6-2Q1 : préciser que la ligne 5 prévoit bien sur toute sa longueur une piste cyclable. Qu'en est-il du tronçon commun avec la ligne 1 Albert 1er – St ELOI ?

T6-2 Q2 : Faire une synthèse de réponses aux interrogations de l'Association Vélocité Languedoc dans ses deux lettres codifiés L19 et L69

REPONSE DE LA CAM

T6-2 Q1 :

Le projet ligne 5 prévoit un itinéraire cyclable continu sur l'ensemble de la ligne, comme indiqué sur la figure 94 page 107 du volume B « Notice explicative » et page 121 du Volume G3 « Effets du projet sur l'environnement ». Dans la traversée du parc Montcalm et de l'enceinte de l'ex EAI, la Ville de Montpellier développera également un itinéraire cyclable continu dans le cadre de son projet d'aménagement.

Sur le reste de l'itinéraire, le projet prévoit en fonction de l'utilisation du vélo et de l'importance des voiries, des bandes et pistes cyclables (ex : route de Lavérune, av. Agropolis), des zones 30 (ex : av. Clémenceau), des zones de rencontres (ex : rue du docteur Pezet), des zones piétonnes (Bd du jeu de Paume), des voies vertes (ex : rue Arthur Young) où le vélo a réglementairement sa place.

Concernant le tronc commun (Albert 1er – Saint-Eloi), il n'est pas prévu d'intervention sur l'espace public ; un itinéraire cyclable a été réalisé récemment par la Ville sur l'avenue Bouisson Bertrand parallèle à la ligne de tramway, et les contre allées de l'avenue du Professeur Grasset permettent la cohabitation des cycles avec les autres usagers.

T6-2 Q2 :

Réponse aux lettres L19/L69

Comme l'indique le descriptif sur le réseau cyclable en pages 104 à 106 et la carte n°94 en page 107 du volume B du dossier d'enquête publique « Notice explicative », le projet ligne 5 prévoit des itinéraires cyclables le long du corridor de la ligne 5

Comme indiqué dans ces lettres, l'itinéraire cyclable se traduira par des bandes et pistes cyclables, des zones 30, des zones de rencontres, des zones piétonnes et des zones vertes.

Ces principes d'aménagement seront choisis en fonction de l'importance du trafic cyclable, de l'environnement du site (périurbain, centre ville dense…), du caractère des voiries (voirie de quartier, axe de transit important…), d'une lisibilité de l'aménagement cyclable, des contraintes du site (pression de stationnement, présence d'une station tramway…) et d'une volonté de modifier le statut de certaines voiries.

Nous privilégierons des revêtements de type enrobé sur les pistes cyclables et des revêtements de type pavé ou béton désactivé sur des zones où vélos et piétons se partagent le site. Concernant l'implantation du mobilier, son utilisation sera limitée en fonction des besoins ressentis.

Le projet ligne 5 prévoit des arceaux vélos tout le long de l'itinéraire et complété à proximité des stations tramway par des vélos station (cf page 104 du volume B du dossier d'enquête publique

« Notice explicative ») où l'usager pourra trouver, à disposition, une location de vélo. Par ailleurs, tous les parcs-relais et parkings de proximité seront équipés de local vélo sécurisé permettant aux usagers de déposer leur vélo.

Les prochaines études techniques apporteront des détails complémentaires sur l'aménagement des itinéraires cyclables permettant de répondre aux inquiétudes de l'association et de poursuivre la réalisation d'aménagement qualitatif.

Nous précisons que le projet fera l'objet d'un avis des services de sécurité de l'Etat (STRMTG).

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

A la lecture de la réponse de la CAM, on constate la très nette volonté de celle-ci de développer un réseau cyclable, le long du corridor de la ligne 5, adapté à la nature des quartiers traversés. Cependant il faudra veiller au point particulier : la liaison Girac – Clapiers. La piste cyclable réalisée par le Département de l'Hérault existe sur ce tronçon et son maintien paraît incompatible avec le passage du tram et le maintien des places de stationnement du centre commercial de Clapiers.

1.5.5.10 Theme T7 - l'aspect socio-economique

T7 – L'ASPECT SOCIO-ECONOMIQUE…

T7.1- COÛT DU PROJET

CLAP-DEP8-Obs1 Gérard VAYSSADE

"Vu la période de crise, faire venir le tramway à Clapiers me laisse à réfléchir sur une zone non constructible. Voir faire une économie de plus 8 millions d'Euros à ce sujet la commune de Clapiers.

Nous avons eu une augmentation d'impôts de 21% le plus fort taux d'imposition de l'Agglomération de Montpellier. A réfléchir pour faire cette ligne 5"

MOSL-DEP7-Obs1 Georges MICHALOUD 599 rue de Font couverte 34070 Montpellier

"Tout d'abord, je me demande si en période de récession économique, où l'on demande à chacun de payer plus d'impôts et de faire des économies dans tous les domaines, il est vraiment judicieux de dépenser 350 millions d'euros pour une cinquième ligne de tram dans une ville de 250 000 habitants et une agglomération d'environ 500 000."

MOSL-DEP12-Obs2 Mr et Mme HELARY 1943 bd de la Lironde Montferrier

"Inquiétude au cas où le tronçon rond-point Agropolis – Clapiers serait soit abandonné soit retardé (pour raison de coût lié aux gros ouvrages à réaliser: pont sur le Lez, viaduc à construire pour atteindre le rond-point de Girac ou pour des difficultés d'insertion à l'arrivée à Clapiers): un terminus au rond-point d'Agropolis poserait de graves problèmes en terme de nuisance (pollution, encombrement, etc...) ..."

SJDV-DEP19-Obs2 Christian DUPRAZ Conseiller général des Matelles, Vice-président de Hérault-Transport, Directeur de recherche INRA déclare dans le point n° 2 de sa déposition:

"Le terminus de Lavérune, au delà de Paul Fajon, n'a pas de sens économique. Il s'agira d'un tronçon très coûteux (80 M€) pour une fréquentation minima. Il sert en fait à financer de manière indirecte le COM (Contournement Ouest de Montpellier) en réalisant, aux frais du tramway, le Viaduc Maurice Gennevaux qui est le principal ouvrage d'art de cette COM.

Bilan: +30M€ pour desservir le campus

-80 M€ en s'arrêtant à Paul Fajon

=50 M€ à investir ou à économiser"

Lettre L62 du 13 mai FNAUT Languedoc Roussillon Eric BOISSEAU

Il y a une contradiction entre le montant des ouvrages d'art indiqué dans le dossier 20 millions et le montant obtenu d'après des sources internes à la commune de Montpellier.

Lettre L72 Contribution de François BARAIZE 4 Rue Baudin Montpellier

Attire l'attention sur la très insuffisante prise en compte des projets connus et de leurs effets cumulés sur les secteurs 1 et 5. Il y a un projet qui n'a pas été pris en compte, il s'agit du regroupement des 2 campus universitaires route de Mende. Cette opération est prévue en 2016-2018 avec une programmation budgétaire de 74 millions d'Euros.
La CAM doit indiquer comment le tracé s'insère dans l'opération campus.
Le viaduc qui servira à franchir le rond point Paul Gennevaux et les travaux d'aménagement nécessaires représentent un investissement qui est estimé à 50 millions d'Euros. Son financement dans le cadre du projet de la ligne 5 est un financement déguisé.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

6 observations ont été déposées sur ce thème.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T7.1 Q1 : Peut-on avoir une idée précise du coût des ouvrages d'art et notamment du viaduc de Maurice Gennevaux ? Pourquoi est-il financé dans le cadre du projet ?

REPONSE DE LA CAM

Le montant global du poste ouvrages d'art du projet ligne 5, tel que précisé au volume F page 4 du dossier d'enquête publique « Appréciations des dépenses », ressort à 20 694 M€. Il comprend l'ouvrage de franchissement prévu au niveau du carrefour Gennevaux ; celui-ci est évalué à 6 M€, rampes d'accès comprises. Comme précisé dans les réponses précédentes, il permet d'améliorer le fonctionnement du carrefour et l'accès au parking tramway, et est compatible avec un éventuel aménagement futur de la RD 132. Son financement fera l'objet d'un accord particulier avec le Département de l'Hérault et l'Etat, notamment au travers du contrat d'agglomération établi entre la CAM, et le Département de l'Hérault.

A noter que d'ores et déjà le financement des études de cet ouvrage d'art a fait l'objet d'une convention de financement partagé entre la CAM et le Département de l'Hérault, adoptée au conseil d'agglomération du 12/02/2013

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

D'après les éléments fournis, dans la réponse de la CAM, la Commission comprend que seulement une quote-part des ouvrages d'arts situés au niveau du carrefour Gennevaux sont financés dans le cadre du projet de la ligne 5. Il serait souhaitable d'avoir une idée précise de l'ensemble de l'ouvrage routier et du mode de financement correspondant pour bien comprendre la situation. La CAM a apporté une partie de la réponse, c'est à priori au Conseil général de compléter la réponse qui ne s'inscrit pas dans le cadre du dossier.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T7.1 Q2 : Le projet ne semble pas prendre en compte l'opération campus livrable en 2016-2018 et financée à hauteur de 74 millions d'Euros ?

REPONSE DE LA CAM

Le Volume G4 « Effets cumulés du projet avec d'autres projets » doit prendre en compte, selon l'article R122-5 du code de l'environnement, les projets qui, lors du dépôt de l'étude d'impact : ont fait l'objet d'un document d'incidence au titre de l'article R214-6 et d'une enquête publique ; ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du code de l'environnement pour lesquels un avis de l'AE a été rendu public. Or, au moment du dépôt du dossier, aucun dossier d'incidence, EIE ou avis de l'AE n'était connu sur le secteur Campus.

Indépendamment de cet aspect règlementaire, le projet de tramway est étudié en coordination très fine avec le plan Campus piloté par le PRES Sud de France (Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur), et la CAM comme TaM participent au Comité de Pilotage des maîtres d'ouvrages et au Comité Technique mis en place. En particulier, la position des stations Voie Domitienne, Vert Bois et CNRS ont fait l'objet d'un examen particulier, de même que l'insertion dans la route de Mende.

Ce point est évoqué en page 11 du Volume B du dossier d'enquête publique « Notice explicative » sous le titre « un programme ancré au cœur de l'opération Campus »

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse et estime qu'une coordination étroite doit être établie entre les responsables des projets concernés afin de bien prendre en compte les besoins universitaires du campus en matière de liaisons.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T7.1 Q3 : Le coût au km de tracé est de l'ordre de 27 millions d'euros par km si l'on tient compte de la partie commune. Ce chiffre paraît élevé si on le compare à d'autres opérations ?

REPONSE DE LA CAM

Le tableau annexé à la présente réponse, répertorie un certain nombre de projets de tramway réalisés en France dans les dernières années, et positionne leur coût global au kilomètre, en relation avec le linéaire de chaque projet. Le coût de l'ensemble des projets est ramené en base de prix de l'année 2009, en utilisant l'index officiel TP01 (tous travaux publics), de sorte à comparer les projets sur une même base financière.

Le coût au kilomètre de la ligne 5 ressort à 22,3M€ / km, ce qui le situe plutôt à un niveau inférieur à la moyenne des projets français (moyenne calculée de 27,1 M€ sur un échantillon de 63 opérations).

A noter que dans son examen des différents projets présentés par les autorités organisatrices au deuxième appel à projets « Grenelle de l'Environnement » lancé le 4 mai 2010 par le ministère de l'environnement, les services de l'Etat ont examiné le dossier présenté par la CAM pour la ligne 5 de tramway. Le projet Montpelliérain a bénéficié d'une subvention de l'Etat de 31,420 M€ complété par une subvention Ecocité de 5,660 M€, signe de la reconnaissance de la qualité du projet présenté. Dans son communiqué, le ministre indique :

Une sélection des projets concertée et transparente

L'ensemble des projets a fait l'objet d'une analyse partagée par les services du ministère du Développement durable et le centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme (CERTU).

Les projets ont également été soumis à l'expertise du groupement des autorités responsables de transport (GART), du ministère chargé du budget, du ministère chargé de l'économie, de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) et du secrétariat général du comité interministériel des villes (SGCIV).

C'est sur la base de l'ensemble de ces travaux que les décisions d'attribution de subventions ont été prises par le Premier ministre, la ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, le secrétaire d'Etat chargé des Transports et le secrétaire d'Etat chargé du Logement.

L'expertise menée par les services de l'Etat n'a pas montré un coût particulièrement élevé du projet montpelliérain, qui aurait conduit sans nul doute à écarter certains postes de dépenses du montant subventionnable.

Comme l'indique la Commission d'enquête, ce calcul prend en compte le linéaire de la ligne 1 de 1,5 km en tronc commun ainsi que les 200 mètres en tronc commun avec la ligne 3, qui permet une économie d'aménagement sur cette section.

L'économie ne concerne toutefois pas tous les postes : en effet, ce linéaire génère un besoin de rames, et la réalisation du tronc commun demande un investissement important au niveau de la voie ferrée (appareils de voie) et de la signalisation ferroviaire notamment. Si l'on corrige le linéaire en excluant le linéaire concerné, et en retirant également les dépenses liées à ce linéaire du tronc commun (matériel roulant, voie ferrée, signalisation, dépenses induites d'études et maîtrise d'ouvrage), le coût au kilomètre ressort à 23,9 M€ /km, valeur inférieure également à celles des autres projets de tramway.

Il convient de souligner que le montant pris en compte pour les opérations de tramway de l'agglomération de Montpellier correspond bien à la totalité du coût des projets confiés en mandat à TaM, et intègre donc outre les travaux, équipements et matériel roulant, les études, les acquisitions foncières, la communication, les frais de maîtrise d'ouvrage globalisés dans le marché de mandat passé entre la CAM et TaM. Cette prise en compte très large des coûts de projet n'est pas toujours identique dans les projets des autres collectivités, notamment celles qui réalisent l'opération en maîtrise d'ouvrage directe où certains coûts sont pris en compte dans l'administration générale de la collectivité concernée.

En pièce jointe : tableau maître d'œuvre

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le chiffre de 27 millions d'euros avait été estimé par la Commission sur une base d'un linéaire approximative de 13 km qui tenait compte de la partie existante entre les stations d'Albert 1er et Saint Eloi. Dans sa réponse la CAM donne les chiffres de 22,3 millions d'euros et de 23,9 millions d'euros par km La Commission estime que c'est le 2eme chiffre qu'il faut retenir. Le coût au Km est acceptable et classe la ligne 5 dans la moyenne des tramways sur le plan national.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T7.1 Q4 : Pouvez vous indiquer à la commission le coût au km pour les secteurs 1 et 6 ?

REPONSE DE LA CAM

Le montant des travaux du secteur 1 de Lavérune à Fajon est estimé 32,5 M€, incluant le coût du viaduc Gennevaux dont le financement fera l'objet d'un accord particulier avec le Département de l'Hérault, et les deux branches du tramway à partir de Fajon vers Lavérune et des Bouisses. Le coût kilométrique correspondant ressort à 10,2 M€ sur cette section, dont une partie importante (de Gennevaux à Lavérune et branche des Bouisses) est en voie unique.

Le montant des travaux du secteur 6 de Montferrier à Clapiers est estimé à 28,0 M€, soit 19,6 M€ par kilomètre. Ce coût plus important est lié au plus faible linéaire de voie unique (de Girac à Clapiers seulement), à l'ouvrage de franchissement du Lez en voie double et avec une portée importante, et à la complexité du terminus partiel de Girac qui doit être compatible avec un débranchement en direction de Prades le Lez.

La partie Girac / Clapiers de cette même section présente un montant de travaux de 10,9 M€, soit 11,8 M€ par kilomètre.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Les coûts au Km pour les secteurs 1 et 6 sont effectivement plus bas que pour les autres secteurs, ce qui est logique. La Commission prend acte des ces chiffres.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T7.1 Q5 : Le poste étude du tableau 13 page 62 du classeur H fait apparaître une somme de 62 118 K€. Ce montant est élevé si on le compare à la ligne 4. Comment pouvez – vous justifier ce montant ?

REPONSE DE LA CAM

Ce poste établi suivant la décomposition du CERTU (Centre d'études techniques des transports urbains), comprend :

- ✓ les dépenses d'études et de maîtrise d'œuvre : 19 M€
- ✓ les dépenses de maîtrise d'ouvrage déléguée : 13 M€
- ✓ les dépenses d'études et prestations d'accompagnement des travaux : topographie, recherche de réseaux, reconnaissance géotechnique, contrôle technique, coordination SPS (sécurité et protection de la santé), experts OQA (organisme qualifié agréé, pour la sécurité du tramway), les fouilles archéologiques, les conventions de déviation de réseaux tiers, le raccordement au système d'aide à l'exploitation (SAE) et la billétique des stations : 17 M€

✓ les autres frais de maîtrise d'ouvrage : assurances construction, assistance juridique et contentieux, annonces légales, expertises et états des lieux, indemnités commerciales (CIA), communication, frais de pré-exploitation : 13 M€
L'évaluation de ce poste est un maximum, il a été établi par l'expérience des lignes antérieures de tramway de Montpellier.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le chiffre de 62 118 000 € pour les frais d'études représente 18% du coût de l'opération. La CAM apporte dans sa réponse des justifications en décomposant les principaux postes. On peut expliquer ce chiffre assez élevé, en partie, par un montage d'opération avec une maitrise d'ouvrage déléguée. La Commission note que ce chiffre est un maximum.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T7.1 Q6 : Dans le tableau 13 page 62 du classeur H il n'est pas indiqué le montant affecté à l'environnement et aux mesures compensatoires ?

REPONSE DE LA CAM

Le montant est indiqué dans le volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », page 225. L'estimation des dépenses correspondantes à la mise en place de mesures environnementales est de 52,075 M€, suivant le détail indiqué.

L'estimation des dépenses présentée dans le dossier d'enquête au volume F « appréciation des dépenses » est établi conformément aux demandes des services de l'Etat, suivant la décomposition « CERTU » pour les projets de transport en commun, suivant les 20 postes de décomposition. Les dépenses des mesures environnementales évoquées ci-dessus, sont incluses dans cette décomposition CERTU, à l'intérieur des différents postes de dépenses.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend acte de la réponse.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T7.1 Q7 : Pourriez-vous nous indiquer l'incidence du projet sur les impôts locaux pour les prochains exercices ?

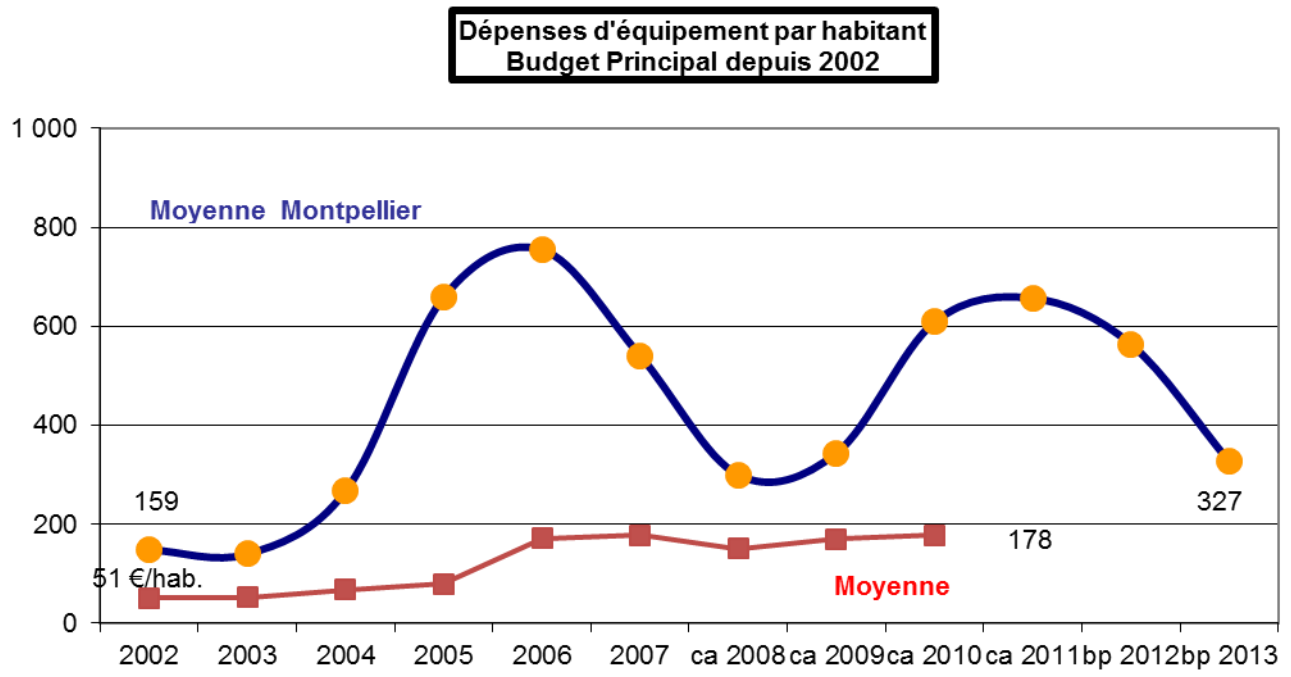
REPONSE DE LA CAM

La CAM a toujours eu pour principe de maintenir le cap d'une gestion rigoureuse, fondée sur la maîtrise des coûts de fonctionnement et la recherche d'économies afin d'assurer la stabilité des taux de fiscalité. Ses équilibres fondamentaux sont maintenus, ce qui permet de garantir des marges de manœuvre maitrisées pour le financement du projet de ligne 5 de tramway.

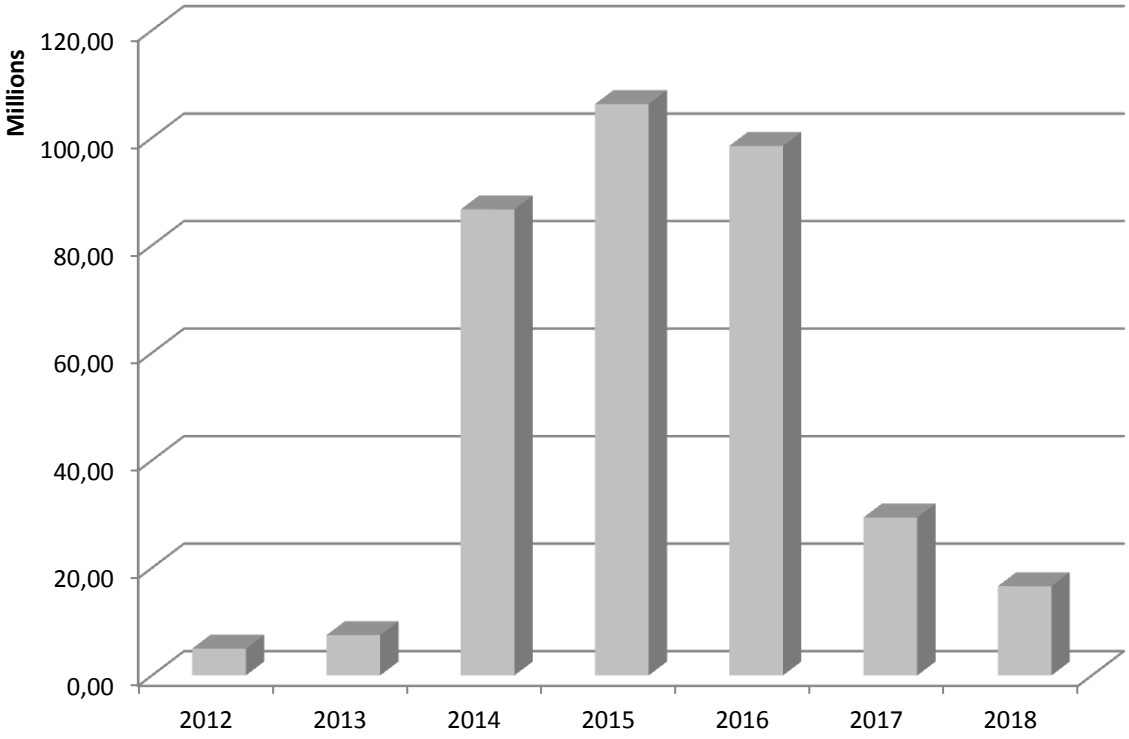
Cela se traduit notamment dans les indicateurs suivants.

Un niveau d'équipement par habitant élevé, traduction d'une volonté d'investir sur le territoire dans de grands projets structurants.

Les grands projets que la CAM porte constituent un fort levier pour l'économie de notre territoire et l'emploi local. Ce dynamisme de l'investissement se traduit par un taux d'équipement par habitant qui est plus élevé que la moyenne des collectivités de la même strate. La construction de la ligne 5 de tramway s'inscrit dans cette continuité.



Concernant la réalisation de la Ligne 5, l'échéancier prévisionnel des dépenses d'équipement (Page 69 du Volume H « Evaluation socio-économique » du dossier d'enquête publique) est schématisé comme suit : après la réalisation des études en 2012, les travaux débuteront fin 2013 et se poursuivront pour une mise en service en 2017.



Cet échéancier pourrait être modulé en fonction des évolutions extérieures au projet (contexte économique et financier national, acte III de la décentralisation, …).

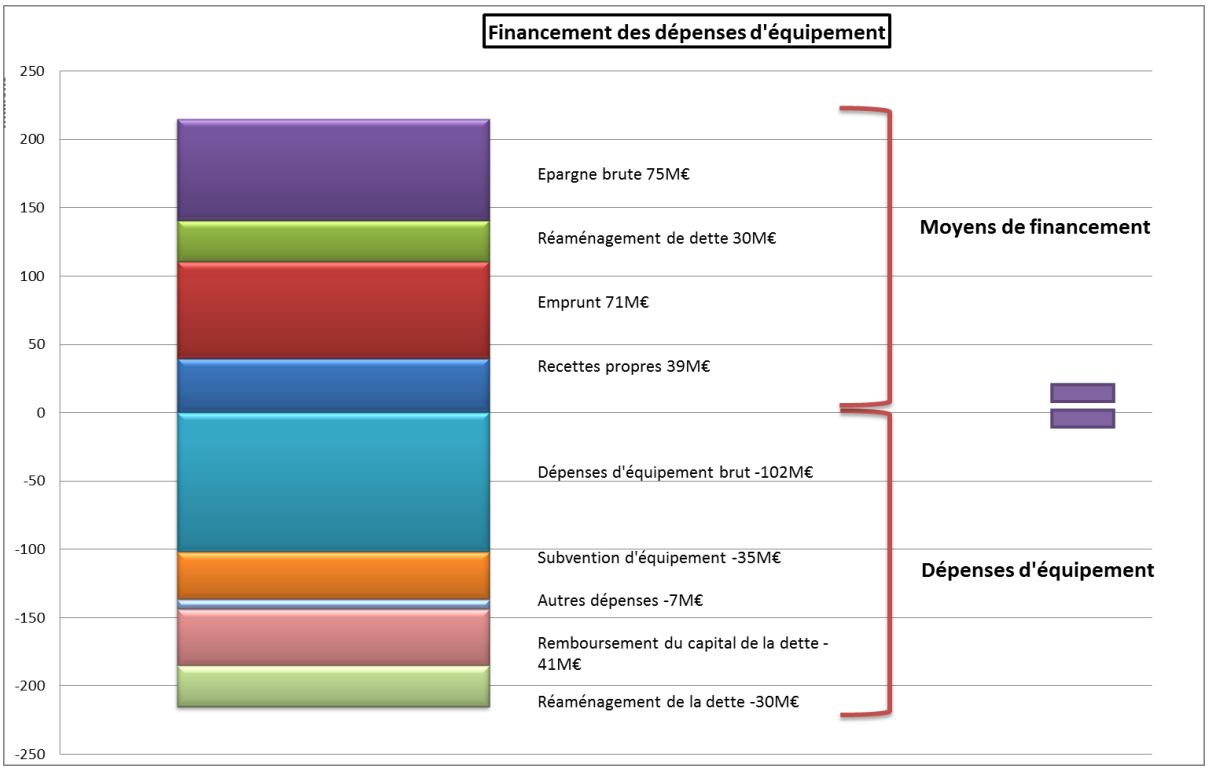
La maîtrise des dépenses de fonctionnement :

L'ensemble des postes de dépenses de fonctionnement sera maîtrisé sur la période de financement de la ligne 5 du tramway. L'évolution réduite de la masse salariale, déjà engagée et qui sera poursuivie sur toute la durée du projet, y concourt tout particulièrement. (+2,4% d'évolution de BP 2013 à BP 2012).

Les caractéristiques de la santé financière de Montpellier Agglomération.

Une structure de financement de l'investissement équilibrée

En 2013, la structure de financement des dépenses du budget primitif s'établit comme suit :



Les recettes propres s'élèvent à 39 M€. Elles sont constituées pour l'essentiel par les subventions reçues pour le financement de nos projets (17,7 M€), le Fonds de Compensation de la TVA (FCTVA : 6 M€) et les recettes de cession (8,7 M€).

L'épargne brute, ou capacité d'autofinancement, reste à un niveau élevé (74,5 M€) ce qui garantit le financement équilibré des investissements

L'emprunt : le recours à l'emprunt est réduit de plus de 20% par rapport à 2012. Il est limité à 71,3 M€, compte tenu de la fin des travaux des lignes 3 et 4 de tramway et du lissage de la programmation des investissements en fonction d'une analyse prospective détaillée.

S'agissant de l'analyse de la dette, les principaux éléments mis en évidence par le cabinet de conseil Finance Active de sont les suivants :

⇨ Un taux moyen de la dette particulièrement bien positionné :

« Le taux moyen de la dette de la CAM, en baisse de 24 points de base par rapport à 2011, est particulièrement bien positionné. Il s'élève à 2,9% ».

⇨ Une structure de la dette équilibrée :

56% de la dette est contractée à taux fixe et 44% à taux variable. Cela permet une bonne prévisibilité des frais financiers, tout en bénéficiant des niveaux historiquement bas des taux monétaires.

⇨ Des niveaux de taux et de marge optimisés :

« le taux moyen de la dette à taux fixe de la CAM est inférieur aux conditions actuelles des marchés financiers »

«les marges sur ces index, négociées par la CAM, sont bien positionnées» par rapport aux marchés financiers et à d'autres collectivités.

⇨ Un très faible risque :

Finance Active qualifie le risque global sur l'encours de dette de «très faible» et considère que «la dette de la CAM est moins risquée que celle du panel de collectivités étudiées».

⇨ Une diversification des prêteurs :

La dette de la CAM est répartie auprès de 10 groupes bancaires, ce qui assure un élément de sécurisation.

L'encours de dette s'élève à 861M€ pour le budget principal et à 977M€ pour l'ensemble des budgets. Il est à noter que ce montant intègre le financement de la construction des lignes de tramway précédentes. Contrairement à d'autres intercommunalités qui ont confié la compétence transports à un syndicat mixte, la CAM a choisi de porter en direct ces investissements. Le niveau de l'encours de dette intègre donc la mise en œuvre des investissements dans le cadre de cette compétence.

A cet égard, le niveau de la capacité de désendettement, qui rapporte l'encours de dette à l'épargne, s'élève à 11,6 ans. Cela montre que la collectivité dispose des ressources nécessaires au remboursement de sa dette.

Priorité à la stabilité fiscale en recettes de fonctionnement pour financer les projets

Les prévisions budgétaires reposent sur des hypothèses d'évolution prudentes. Aucune nouvelle évolution du taux d'imposition ne sera proposée en 2013 et 2014.

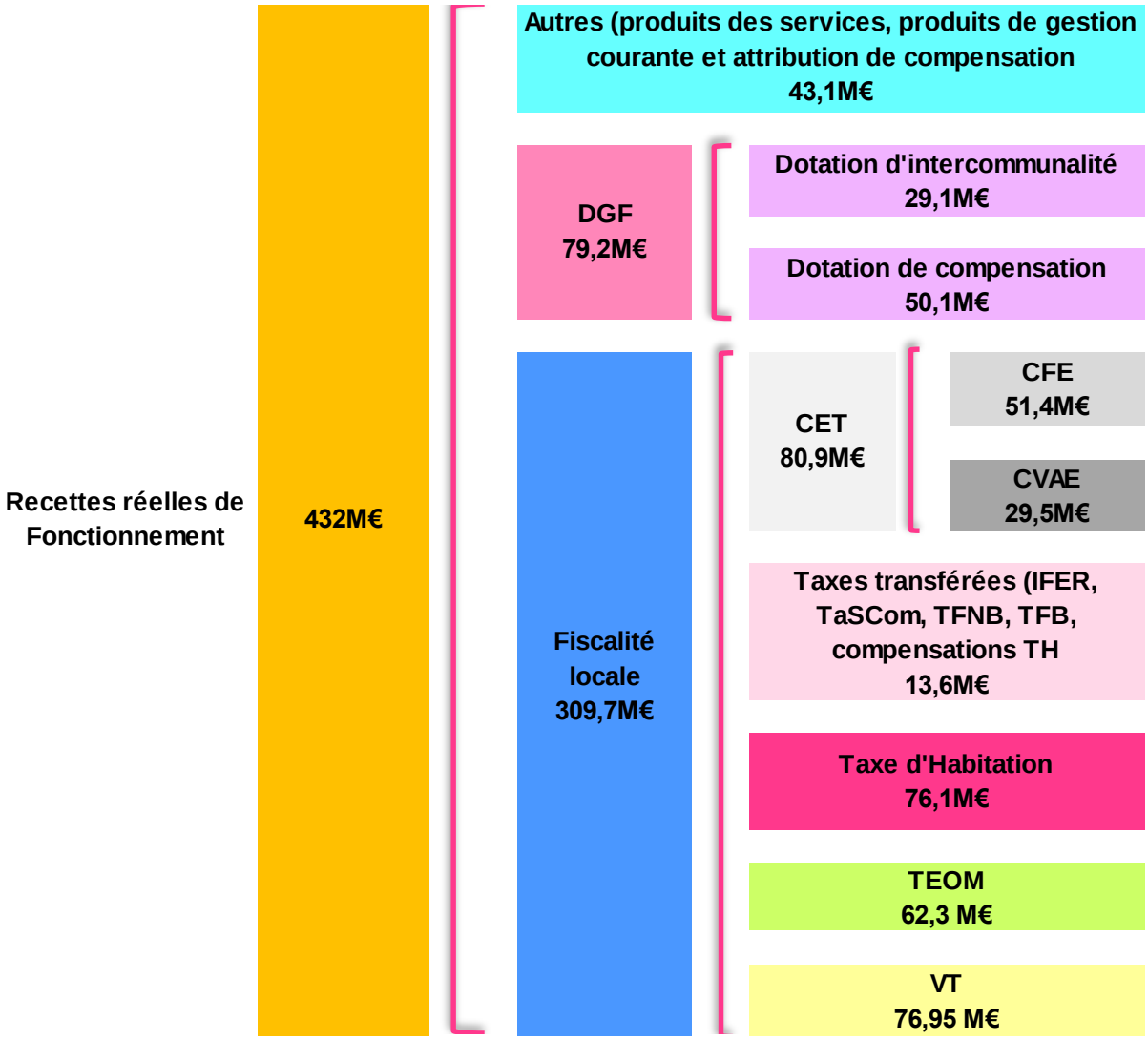
Par ailleurs, l'enveloppe nationale du Fonds de Péréquation des recettes fiscales Intercommunales passera de 150 M€ en 2012 à 360 M€ en 2013. La CAM ainsi que les communes membres seront bénéficiaires de ce fonds notifié à hauteur de 4,5 M€ pour le territoire dont 2,2 M€ pour la CAM.

La volonté péréquatrice de l'Etat bénéficie au financement du projet de ligne 5 de tramway dans un contexte de resserrement des dotations.

La structure des recettes réelles de fonctionnement s'établit comme suit :

Répartition des recettes réelles de fonctionnement

(Budget principal 2013 en millions d'euros)



En résumé :

La structure du financement de la ligne 5 est équilibrée entre plusieurs sources de financement :

Une forte capacité d'autofinancement : la capacité d'autofinancement de la collectivité est particulièrement élevée (elle représente plus de 3 fois la moyenne nationale) ce qui permet de dégager des marges de manœuvre importantes pour le financement du projet.

Un soutien important de l'Etat et des partenaires locaux : avec une subvention de 37 M€, l'Etat s'est d'ores et déjà engagé auprès de la CAM. Les financements des autres collectivités locales concernées par le projet et qui avaient déjà contribué au financement des lignes précédentes, Département et Région, ont également été sollicités.

Un recours à l'emprunt aux meilleures conditions : afin de favoriser les projets de développement durable, la Banque Européenne d'Investissement et la Caisse des Dépôts et Consignations proposent des prêts particuliers pour le financement des TCSP. Ces prêts sont accordés à des conditions financières bonifiées et sur des durées longues, proches des durées d'amortissement des travaux.

La charge du remboursement des emprunts sera financée par les améliorations de fréquentation et de la productivité du réseau du fait du projet, et de la contribution des usagers. Les ressources du versement transport et les autres ressources de fonctionnement de la collectivité participent

également à ce financement. Leur croissance est assurée par la dynamique économique du territoire ainsi que par un contexte de forte croissance de la population.

Compte tenu du contexte d'évolution des structures intercommunales actuellement débattue au Parlement dans le cadre de l'Acte III de la Décentralisation, la collectivité adaptera le phasage des dépenses au regard des ressources qui seront mobilisables en cas de changement de statut.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La CAM justifie sa gestion budgétaire en expliquant que cette dernière s'appuie sur une forte capacité d'autofinancement, un soutien de l'Etat et des partenaires locaux et un recours à l'emprunt dans de bonnes conditions. La Commission prend acte de cette réponse.

T7.2- Le financement

Ce thème n'a pas fait l'objet d'observations du public.

T7 additif 1 – L'ASPECT SOCIO-ECONOMIQUE

T7.1- COUT DU PROJET

MOSL-DEP15-Obs1 Jean-Christophe AVARRE et Estelle MASSERET5 rue du Four à Montferrier-sur-Lez

> "Le tramway est une folie d'un point de vue financier, urbanistique et écologique. Une ligne de bus en site propre avec navettes aussi fréquentes qu'un tram suffirait amplement et permettrait de larges économies à l'Agglomération de Montpellier."

CLAP-DEP18-Obs 2 Pascal GRATIAS 2240 route de Mende 34090 Montpellier + dépôt d'une letttre répertoriée C sur le registre de Clapiers

> propose dans la dernière partie de sa déposition qu'un bus à haut niveau de service soit mis en place à partir de Montferrier-sur-Lez jusqu'à Prades et clapiers, à cause des importants travaux d'infrastructure à réaliser.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2 observations supplémentaires déposées sur le thème du coût du projet.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T7.1 Q8 : Le maître d'ouvrage a t-il envisagé de remplacer le tramway sur la partie terminale de la ligne 5 côté Clapiers par une navette de bus qui desservirait les villages de Montferrier-sur-Lez, Clapiers et Prades-le-Lez. Si oui l'économie en investissement se chiffrerait à combien ? Qu'en serait-il des coûts d'exploitation ?

REPONSE DE LA CAM

Les objectifs de la réalisation de la 5ème ligne de l'agglomération de Montpellier sont visés notamment au volume A du dossier d'enquête publique « Objet de l'enquête » ; la ligne 5 contribue au développement du réseau de transport en commun qui vise à réduire l'usage de l'automobile et ses impacts négatifs sur l'environnement. Ainsi, elle contribue à la réduction des émissions de gaz à effets de serre et corrélativement à la réduction des impacts négatifs des activités humaines sur l'environnement, conformément aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé à l'unanimité par délibération du conseil d'agglomération du 19 juillet 2012, et qui prévoit la constitution d'un réseau de lignes de tramway.

Un des leviers importants pour atteindre ces objectifs est la réalisation de parkings tramway de grande capacité aux portes d'entrée de la zone dense, en lien direct avec les lignes de tramway. C'est ainsi qu'au fur et à mesure de la construction des 3 premières lignes de tramway ont été construits des parkings dont le succès contribue fortement à l'atteinte de ces objectifs ; à titre d'exemple, leur fréquentation début 2013 représente 580 véhicules par jour au parking Occitanie sur la ligne 1, 350 au nouveau parking Mosson sur les lignes 1 et 3 et dont la capacité va être étendue à 1200 places d'ici 2 ans, 420 au parking Circé à Odysséum, 260 au parking Sabines sur la ligne 2. D'autres projets d'extension de ces parkings vont voir le jour, notamment celui de Sabines.

De même, et pour répondre à cet objectif de diminution du trafic automobile, les transports interurbains par autocar sont mis en correspondance sur des pôles d'échange en entrée de ville, ce qui a permis de supprimer la gare routière localisée contre la gare de Montpellier Saint-Roch.

C'est dans cet esprit que la CAM a défini et adopté à l'unanimité le programme de la ligne 5 de tramway, puis le tracé définitif soumis à enquête publique pour la première section Lavérune / Clapiers par délibération du 30 octobre 2012.

Dans la partie nord du tracé, c'est bien évidemment le parking prévu au niveau de Girac qui représente un enjeu essentiel pour la réalisation des objectifs ci dessus; il fait le pendant du grand parking prévu à l'entrée Ouest au niveau du carrefour Gennevaux. Dans cette logique, ces 2 parkings sont desservis par le tramway en voie double, et accueillent les bus et autocars en provenance des secteurs Nord et Ouest de l'agglomération.

Concernant le mode de transport, la comparaison entre les différents modes est présentée en pages 31 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique ; sont évalués le transport par bus / trolleybus, le BHNS (bus à haut niveau de service), tramway sur pneus et tramway fer.

La nécessité du mode tramway pour cette cinquième ligne résulte notamment de l'estimation de la fréquentation dans le tronçon central de 2150 voyageurs à l'heure de pointe sur la section la plus chargée ; le choix du tramway permet de disposer d'une réserve de capacité suffisante, et la compatibilité avec les quatre premières lignes de tramway de l'agglomération permet d'optimiser le fonctionnement global du réseau, avec notamment un maillage fin en centre ville. Le tramway a fait la preuve sur l'agglomération de Montpellier de sa capacité à faire progresser très significativement la fréquentation des transports en commun sur l'agglomération : celle ci a plus que doublé entre 1999 (avant mise en service de la ligne 1) et 2012, passant de 28,8 millions de voyages annuels à 68,1, millions. L'objectif de 100 millions de voyages doit être atteint en 2017, avant mise en service de la ligne 5.

Bien évidemment, la fréquentation sur les extrémités de la ligne 5, comme sur celles des autres lignes de tramway de l'agglomération, est inférieure à la fréquentation du tronçon central et pourrait sur le seul critère de la capacité, être satisfaite par un moyen de transport plus léger. Toutefois, la volonté de la CAM est bien d'offrir un niveau de service de transport public cohérent sur l'ensemble de son territoire ; c'est dans ce sens que le programme de la ligne 5 du tramway a

été conçu et délibéré à l'unanimité du conseil d'agglomération, avec une première section Lavérune / Clapiers en mode tramway.

Lors des phases de concertation préalable, ce principe a bien entendu été exposé, et un fort soutien de la population a été apporté au mode tramway.

L'hypothèse d'un remplacement par un BHNS sur cette branche entre la station de Montferrier (au niveau du giratoire actuel d'Agropolis sur la RD65) et Clapiers bouleverserait la logique qui a prévalu dans la conception de la ligne 5.

En premier lieu, l'opportunité de réaliser un grand parking d'échanges pour l'ensemble des habitants venant du Nord de l'agglomération et au delà (Saint-Mathieu de Tréviers, Quissac…), secteur en fort développement, serait rendue totalement inopérante pour les automobilistes : il a été observé que le succès d'un parking tramway est très lié à la qualité de la desserte en transport en commun. Ainsi, proposer de réaliser un premier trajet en bus, puis une correspondance avec le tramway à la station Montferrier serait très dissuasif pour les automobilistes, et l'objectif de la CAM de capter la circulation en amont du secteur dense ne sera pas atteint.

Il n'est pas possible de réaliser un parking de capacité équivalente à la station Montferrier compte tenu de l'exigüité du site et de la proximité du secteur naturel et inondable du Lez ; seul un parking en élévation permettrait d'obtenir une capacité convenable, mais à un coût élevé (12 000 € la place environ) et avec une capacité d'extension nulle.

Par ailleurs, l'organisation d'un pôle d'échanges bus / tramway à cette même station consommerait l'emplacement au sol, ce qui réduit encore la capacité d'un éventuel parking sur ce site.

En second lieu, pour les habitants de Clapiers situés à moins d'un kilomètre du parking Girac, le passage obligatoire par un premier transport en bus est également très dissuasif pour l'ensemble de la chaîne de déplacement, en particulier pour les habitants du centre du village qui pourront se rendre facilement à la station à proximité de la médiathèque, à pieds ou en vélo, en lien direct avec la partie la plus dense du village.

De plus, cette partie entre Girac et le centre de Clapiers est relativement économique (10,9 M€ pour 920 m comme indiqué ci dessus) ; la réalisation d'un transport par bus performant (type BHNS) nécessiterait des aménagements spécifiques pour éviter la congestion des voies d'entrées du giratoire de Girac, dans un secteur où les emprises disponibles sont limitées. Le passage du tramway en voie unique est dans cette section une bonne réponse à cette difficulté, et le tramway traversera ce secteur dans de très bonnes conditions de régularité et de vitesse commerciale.

Concernant la desserte en tramway des villages de Montferrier sur Lez et de Prades le Lez, la deuxième section Clapiers / Prades le Lez fera l'objet d'une procédure à engager ultérieurement. Dès le début de l'année 2014, la CAM a en outre prévu de restructurer le réseau de bus de cette partie Nord de l'agglomération, en créant 2 lignes distinctes à fréquence renforcée : une ligne directe Prades le Lez / Occitanie (ligne 23) et une ligne directe Baillarguet / Montferrier centre / Occitanie (ligne 26).

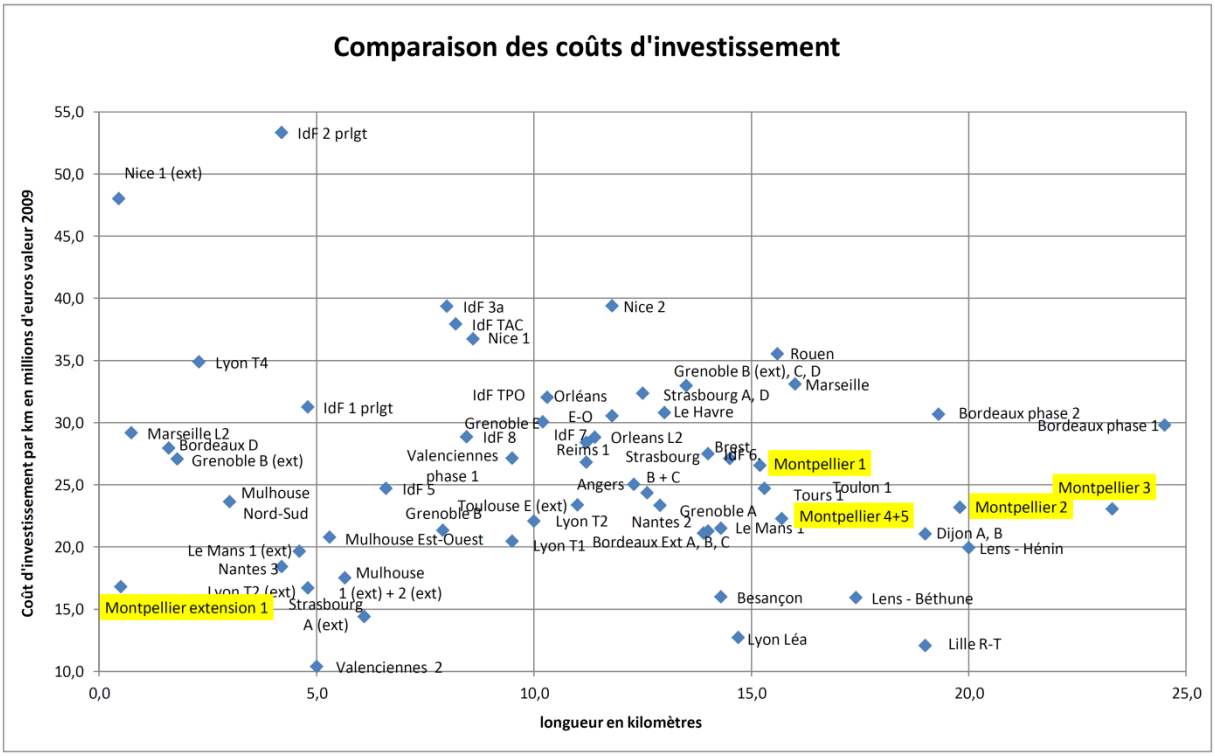
Le projet de restructuration du réseau de bus présenté en page 104 du volume B « Notice explicative », prévoit en cohérence avec la première section du tramway Lavérune / Clapiers un point de contact de ces deux lignes 23 et 26 à la station Montferrier, et de maintenir leur terminus à Occitanie.

Ainsi les habitants de ces communes du Nord de l'agglomération bénéficieront d'un service de bus renforcé avec 2 connexions sur le réseau de tramway, leur permettant une large possibilité de correspondances sur le réseau urbain.

En conclusion, la CAM confirme sa volonté de réaliser la 5ème ligne en totalité de la section Lavérune / Clapiers, en mode tramway.

ANNEXE : COMPARAISON DES COUTS D'INVESTISSEMENTS DES PROJETS TRAMWAY EN FRANCE

Le graphique ci-dessous présente les coûts d'investissement de projets tramway en France rapportés à la longueur de la ligne. Il s'agit de projets en cours ou de lignes en service. Les projets référencés IDF correspondent aux projets en Ile-de-France. Tous les montants sont exprimés en valeur 2009.



La comparaison est surtout valable de façon statistique, c'est à dire globalement, car chaque projet pris individuellement est particulier dans ses caractéristiques et le chiffrage n'est pas toujours strictement homogène, des parties du coût ayant pu être masquées pour différentes raisons. Ainsi, par exemple, le projet de Besançon, exemplaire sur le niveau d'investissement avec un ratio de 16 M€ par kilomètre, est un projet conduit avec une optimisation des spécifications techniques du fait de la taille de l'agglomération et donc de la clientèle attendue (matériel roulant de 23 mètres de long, acceptation d'interruption de services permettant de limiter les équipements…) et une partie des coûts, non décomptés dans le montant affiché, est pris en charge par la Ville (reconstruction d'un pont, une partie des aménagement urbains…). A Lyon, la ligne Léa (T3) se situe en milieu périurbain, sans aménagement urbain en dehors de la plateforme et de la piste cyclable qui la longe et pour l'essentiel avec des caractéristiques commerciales modestes. A l'inverse, le cout des projets les plus chers s'expliquent souvent, en partie, par des niveaux de prestations élevés (traitement de façade à façade sur 40 mètres en Ile de France par exemple, fréquences élevées imposant un parc de matériel roulant important).

Les coûts affichés pour Montpellier sont des coûts complets, indépendamment des financements. La ligne 5, comprenant le bouclage de la ligne 4, ressort à 22,3 M€ par kilomètre. Ce montant est inférieur à celui des premières lignes. Il est également très inférieur à la moyenne des 63 opérations recensées dans le graphique, moyenne qui s'établit à 27,1 M€.

La ligne 5 bénéficie d'un tronc commun de 1,5 km environ avec la ligne 1, ainsi que d'un parcours partagé avec la ligne 3 de 200 mètres. Cette disposition, très favorable pour l'interconnexion des lignes, est également une source d'économies, partiellement compensée cependant par le coût des équipements nécessaires pour réaliser cette interconnexion (appareils de voies, signalisation ferroviaire principalement). L'exploitation de cette section par la ligne 5 requiert également l'achat de rames supplémentaires, soit 20 x

(1,5/15,7) = 2 rames soit un coût de 6,2 M€. Le surcoût lié aux raccordements à l'existant est évalué à 8,3 M€. Ainsi, le coût des (15,7- 1,5 – 0,2) = 14 km s'établit à 23,9 M€ par km, soit un montant encore très inférieur à la moyenne des coûts des tramways français.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION

La CAM explique et motive sa volonté de réaliser la 5ème ligne en mode tramway. La Commission prend acte de cette réponse.

1.5.5.11 Theme T8 - Les riverains directement impactés

T8 LES RIVERAINS DIRECTEMENT IMPACTES

LES RESIDENCES RUE DE BUGAREL

LES HAUTS D'ARGENCY

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP75- Obs1 Mesdames Massol résidence Les hauts d'Argency

Contre le passage du tram dans la rue de Bugarel car elle empiète trop sur notre résidence. Cette amputation nuit à la qualité de vie et à l'esthètique.

La réponse à cette question est développée dans les paragraphes T2-1 Q3 à Q6.

CAM-DEP80- Obs1illisible

Estime que le passage du tram avenue de Bugarel est pénalisant avec une réduction des parkings et des espaces verts. Propose des solutions : Voies imbriquées et un seul trottoir.

La réponse à cette question est développée dans les paragraphes T2-1 Q3 à Q6.

CAM-DEP92 Obs1 Illisible

Fait des propositions pour le passage du tram : une seule voie, un seul trottoir et pas de piste cyclable.

La réponse à cette question est développée dans les paragraphes T2-1 Q3 à Q6.

LE TURIN

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP52- Obs1 Joël TCHAVIKIAN (Conseil syndical Le Turin)

En assemblée générale le conseil syndical de la résidence le Turin a acté le fait que le tram passerait dans la rue de Bugarel avec un impact sur le foncier. Cet accord général est possible à condition que plusieurs points soient clarifiés.

Egalité par une rétrocession de part et d'autre de la rue.

La réponse à cette question est développée au paragraphe T2-1 Q5.

Réaménagement des entrées

La résidence le Turin ne comporte qu'une entrée qui comprend un grand portail pour les véhicules et un portillon attenant pour les piétons. Des échanges positifs et constructifs ont déjà eu lieu avec les membres du Conseil Syndical de cette résidence pour réaménager cette entrée en restituant les fonctionnalités actuelles. Dans la mesure du possible, en fonction des résultats de l'étude mentionnée au point 3 ci-dessous, ces fonctionnalités pourront être améliorées avec la création d'une entrée supplémentaire dédiée aux piétons.

Reconstruction du mur le long de la voie avec un accès vers la station Bugarel.

Le mur qui longe la résidence rue de Bugarel, objet d'un impact foncier, sera reconstruit à l'identique tout en gardant la possibilité de créer un passage piéton pour que les habitants du Turin puissent se rendre plus commodément à la station de tramway la plus proche. Suite aux échanges avec le Conseil Syndical du Turin, nous avons engagé cette étude.

Recherche de propriété pour la parcelle IM3.

Cette demande de recherche de propriété nous a déjà été formulée lors des réunions organisées avec le Conseil Syndical de la résidence le Turin. La parcelle IM3 jouxte la résidence et pourrait effectivement s'avérer utile pour la création d'un passage piéton. Nous avons engagé des démarches de recherches cadastrales et les poursuivront autant que nécessaire pour satisfaire cette demande.

Faire en sorte que la réserve foncière entre les résidences "le Turin" et les"Hauts d'Argency" soit définitivement abandonnée. Une ouverture entre la rue des Hibiscus et la rue de Bugarel est une solution aberrante.

Dans le cadre du projet de la Ligne 5, le Maître d'Ouvrage n'a pas la compétence pour lever ou utiliser la réserve foncière qui pèse sur les Résidences Le Turin et Les Hauts d'Argency. Cette décision appartient à la Ville de Montpellier. Les échanges concernant cet emplacement tendent à la transformer en liaison piétonne.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend note que toutes les questions posées ont reçu une réponse personnalisée.

LES PROBLEMES D'ACCES ET DE STATIONNEMENT

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP108Obs1Alain ARCAMBAL

Pose la question de l'exploitation de la société Audio Sodi. Problème accès des camions et stationnement

Nous nous engageons à maintenir tous les accès pendant les travaux et à faciliter le quotidien des riverains. Nous retenons de rencontrer M. Arcambal en particulier.

CAM-DEP128Obs1Marie Elisabeth GALICHON

Aimerait avoir des précisions sur les sujets suivants :
Accessibilité immeuble pendant et après travaux. Dépôt courses.
Accès au garage Saint Denis

Nous nous engageons à maintenir tous les accès pendant les travaux et à faciliter le quotidien des riverains. Une information sur le déroulement du chantier ainsi que sur l'aménagement de l'avenue Georges Clemenceau sera faite aux riverains. Nous retenons de rencontrer Mme Galichon en particulier.

Circulation voiture sur l'avenue à ce niveau

La réponse à cette question est développée dans la fiche T2-5, page 1 (circulation des voitures).

Constat avant travaux

Comme pour la construction des lignes 3 et 4, nous reconduirons l'exécution de constats de l'état des façades et des clôtures par un expert agréé auprès des tribunaux tout au long du tracé. Ces constats sont communiqués aux propriétaires qui le souhaitent.

MTP-DEP11 – Mesdames BAULLER, TURMEAU, LAMBOUR, BELLAVENNE, SOULAIROL

Concernant la rue des Bougainvilliers et des Hibiscus il est à souhaiter que les résidents des Hauts d'Argency, vu le sens unique de la rue de Bugarel, n'émettent pas le désir d'ouvrir une seconde sortie sur la placette du square des Hibiscus via rue de Bougainvilliers où il serait impossible de circuler et de se garer, vu que nous avons décompté avec toutes les résidences une moyenne de 2000 voitures !! Difficultés largement accentuées pour accéder ou sortir sur l'avenue de Toulouse.

Nous vous conseillons une visite approfondie des lieux.

Dans le cadre du projet de la 5e ligne de tramway, il est prévu un réaménagement des accès de la résidence les Hauts d'Argency donnant sur la rue de Bugarel. Celui donnant sur la rue des Hibiscus n'est pas du ressort du projet Ligne 5. Si les résidents de cette copropriété décidaient d'exploiter une nouvelle sortie voiture, cela serait alors du ressort de la Ville de Montpellier.

LAVE-DEP43-Obs1 J.Claude et Pascal BELTRA Garrigues du pont Rond-point Maurice Gennevaux 34430 St Jean de Vedas

Signalent qu'ils seront directement impactés par les nuisances (sonores, visuelles, sécuritaires, cambriolages) du parking Gennevaux limitrophe de leurs parcelles BT6 et BT7. Ils demandent que

toutes les mesures nécessaires soient mises en œuvre. Ils demandent également que soit conservé le chemin d'accès et la création d'un accès routier aux parcelles BT7 et BT25.

Lors d'une réunion de concertation, M. BELTRA nous a fait part de son inquiétude sur l'implantation d'un parking tramway à proximité de sa propriété. Nous en avons tenu compte et avons décidé d'éloigner au maximum le parking des parcelles BT6 et BT7. Le parking sera clôturé par un grillage. Les accès actuels seront conservés. Il n'est pas prévu, dans le cadre du projet Ligne 5, la création d'un accès supplémentaire aux parcelles BT7 et BT25.

SJDV-DEP25-Obs1 Dépôt du courrier répertorié H dans le registre de St Jean de Vedas déposé par Bruno VIALA 2799 route de Lavérune 34430 St Jean de Vedas et représentant 9 copropriétaires de ce lotissement.

Les copropriétaires jugent que l'emprise foncière telle que présentée dans le projet est excessive et demandent que les emprises soient réparties équitablement entre les deux communes mitoyennes de la route départementale N°5. Lors de l'élargissement de la route à trois voies, leur propriété a déjà été amputée.

La réponse à cette question est développée dans la fiche T2-1, question Q5, page 16.

Lettre L81 Centre commercial du Puech (OVALIE)

Demande la conservation de l'entrée et de la sortie direct sur l'avenue de Vanières. Propose pour maintenir le stationnement en épis quelques aménagements au projet : suppression de la bande gazonnée et de la piste cyclable.

Une réponse est déjà donnée au volume T2-3 – page 4. Une entrée directe par l'avenue de Vanières sera conservée. Cependant, nous préconisons une sortie sur le boulevard Paul Valéry. Une sortie directe sur l'avenue de Vanières risquerait d'attirer une circulation de transit provenant du boulevard Paul Valery et perturberait le fonctionnement du parking du centre commercial.

Lettre L73 Monsieur ROSA Propriété n°6 1429 Route de Mende

Une réponse est apportée dans les lignes suivantes CAM DEP 117 ainsi que dans le volume T9 page 9.

Lettre L82 Station service TOTAL sur l'avenue de Vanières

Demande le maintien de l'entrée (au niveau du portique de lavage voiture) et de la sortie (après le stockage des bouteilles de gaz) sur l'avenue Maurice Planès.

Nous avons rencontré M. PLANES à plusieurs reprises. Nous avons tenu compte de ses remarques judicieuses et le Maître d'Ouvrage a revu le projet en maintenant les accès et sortie de la station service. Nous en avons avisé M. PLANES.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend note que toutes les questions posées ont reçu une réponse personnalisée.

LES DEMANDES D'INFORMATIONS

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP112Obs1Ronan MONOT

Je désire plus d'informations sur la station Saint Guilhem et la présence de terrasse au 7 rue Ledru Rollin.

La station Saint-Guilhem est située entre les numéros 1 et 7 du boulevard Jeu de Paume.

Nous n'avons pas décelé d'impact à ce niveau – nous rencontrerons M. MONOT pour lui donner toutes les informations nécessaires sur le passage du tramway bd Ledru Rollin et recueillir ses

CAM-DEP117Obs1 Jean Claude ROSA

Demande la régularisation d'une ancienne expropriation en 1995. Souhaiterait obtenir un délaissé pour compenser les places de parking perdues. Sortie de la villa par l'arrière ?

Voir document L73.

Le délaissé évoqué par M. ROSA est une parcelle privée pour laquelle nous engagerons toutes les démarches pour traiter aux mieux sa demande.

MTP – DEP32 – Obs1 – M. et Mme BOUDET René, 650 rue de Bugarel, Montpellier

Aimeraient connaître les risques liés aux travaux et les garanties qui peuvent leur être apportées en cas de dommages sur leurs biens. Leur propriété disposant d'un puits, l'impact sur les réseaux hydrologiques souterrains ne risque-t-il pas d'avoir une incidence sur son utilisation ? Comment serait traité son tarissement ?

Les terrassements liés à la mise en place du tramway sont de faible profondeur et ne devraient pas impacter les réseaux hydrologiques souterrains. Nous rencontrerons M. et Mme BOUDET pour mieux cerner leurs inquiétudes et leur expliquer qu'au besoin un constat sera réalisé avant travaux. Nous les informerons également sur les démarches à entreprendre en cas de préjudice pour remise en état ou dédommagement.

CLAP-DEP9-Obs1 Michèle DUFOUR **dumic@laposte.net**

"A quelle date y aura t-il des informations plus précises sur le plan de circulation place du 8 mai 1945 et alentours (rue de la croix du capitaine et rue Lepic)

Les questions de circulation sont reprises au volume T2 – 5. Nous prendrons contact avec Mme DUFOUR pour lui expliquer le plan de circulation dans son quartier. A terme, l'avenue Lepic sera exclusivement réservée à la circulation riveraine. De ce fait, le plan de circulation du secteur sera modifié. Cette modification fera l'objet d'une communication auprès des riverains dès le début des travaux.

LAVE-DEP16-Obs1 Jean MOULIN ancienne route de Montpellier Lavérune

"Je souhaite savoir si la ligne de tramway passera chez moi, j'ai une villa avec jardin face au centre équestre"

Dans le cadre du projet Ligne 5, nous n'avons pas constaté d'impact foncier au droit du centre

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend note que toutes les questions posées ont reçu une réponse personnalisée.

LES DEMANDES PARTICULIERES

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP-DEP12 - non signée

Risque d'obstruction autour du « Grand M »

Les modifications de circulation induites par la Ligne 5 de tramway sont conformes au Plan Local de Déplacements de la Ville de Montpellier.

MTP – DEP27 – Mme Michèle HERPIN, Vice Présidente de l'Association de la rue Durand, Montpellier

Remise au Commissaire enquêteur d'un courrier en date du 23-04-13 et d'un argumentaire sur : Quartier Gare-Laissac/Ligne bus 11 et Zone 20 Durand/Boucle St Denis-Pagezy-Observatoire/ note d'incidence et propositions

Les documents remis développent, en apportant des précisions, les observations déjà consignées à travers la déposition MTP-DEP2-Obs2 classée au Thème 14 « Demandes de mesures compensatoires ».

La réponse à cette question est développée dans les paragraphes T1 Q2.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend note que toutes les questions posées ont reçu une réponse personnalisée.

SYNTHESE GLOBALES DES OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LE THEME T8

Plusieurs observations ont été déposées à ce sujet. Les deux résidences les hauts d'Argency et le Turin sont impactées par le projet et principalement les hauts d'Argency. Des propositions sont faites par les résidents des hauts d'Argency elles sont à examiner par la CAM.

Pour la résidence le Turin des compensations sont demandées elles sont à examiner par la CAM.

Les autres observations portent sur des problèmes d'accès et de stationnement qui se recoupent avec les thèmes T2.3 et T4.4.

Il y a ensuite des demandes de renseignements et des cas particuliers.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T8 Q1 : La CAM répondra individuellement aux questions posées dans la mesure du possible.

REPONSE DE LA CAM

T8 Q1 : les réponses aux questions posées sont rédigées en dessous de chacune des questions ci-dessus.

RESIDENCE LE PUECH D'ARGENT

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP – DEP16 – Mme Geneviève LETANG et Christiane BOUDOURIC, 422 Ave Maurice Planès, Montpellier

Ont rencontré un commissaire enquêteur le 23-04-13 à la mairie de Montpellier pour exposer leurs problèmes. Officialiseront par lettre qui sera jointe au registre d'enquête.

CAM-DEP61- Obs2 Mme CODANT Le Puech d'Argent Bt A5 Avenue de Planes

Le tracé de la ligne 5 impacte l'avenue Maurice Planès (contre allée de l'avenue de Vanieres desservant la résidence Puech d'Argent)

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2 observations ont été déposées à ce sujet. Toutes ont rapport à la même demande des riverains de ce secteur qui souhaiteraient connaître les impacts du tram sur leur résidence. En particulier, la déposition MTP-DEP16 faite par Mesdames LETANG et BOUDOURIC au nom de 11 professionnels libéraux de la Résidence Le Puech d'Argent 422, allée Maurice Planes, qui souhaitent avoir des réponses à trois questions résumées ci-dessous.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T8 Q2 : La zone DUP concerne t-elle les parcelles PD 72, 73,02, 78, 79, 10, 06, 11, 07 ?

T8 Q3 : Les places de parkings situées le long de l'avenue Maurice Planes subsisteront-elles après réalisation de la voie tramway ?

T8 Q4 : Il est proposé de créer des parkings de substitution sur la parcelle PD79 et PD76 actuellement propriétés de la Mairie de Montpellier.

REPONSE DE LA CAM

T8 Q2 : Les parcelles énumérées ci-dessus sont bien dans le corridor du projet Ligne 5.

T8 Q3 : Des places de stationnement longitudinales sont prévues dans le réaménagement de la contre allée Maurice Planès.

T8Q4 : Ces deux parcelles PD 79 et PD 76 sont effectivement propriétés de la ville, il s'agit d'un square public. Nous engagerons des discussions avec la ville si la création d'un parking s'avérait nécessaire.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend note que toutes les questions posées ont reçu une réponse précise.

T8 additif 1– LES RIVERAINS DIRECTEMENT IMPACTES

CAM-DEP116-Obs1 Patricia LEVE

indique dans sa déposition qu'elle est "locataire dans la résidence des Hauts d'Argency dans la rue de Bugarel (783)" et qu'elle est" opposée au fait que le tramway passe par le parc Montcalm qui est un bel espace public et par la rue de Bugarel et la résidence."

SJDV-DEP25-Obs1 Dépot du courrier répertorié H dans le registre de St Jean de Vedas déposé par Bruno VIALA 2799 route de Lavérune 34430 St Jean de Vedas et représentant 9 copropriétaires de ce lotissement.

Les copropriétaires jugent que l'emprise foncière telle que présentée dans le projet est excessive et demandent que les emprises soient réparties équitablement entre les deux communes mitoyennes de la route départementale N°5. Lors de l'élargissement de la route à trois voies, leur propriété a déjà été amputée.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2 observations supplémentaires : la première pose la question du passage du tram par la rue de Bugarel et le parc Montcalm et rejoint des questions identiques déjà évoquées au thème T2.1
La deuxième pose la question de la répartition de l'emprise foncière à égalité entre les 2 communes limitrophes entre les stations Gennevaux et Paul Fajon.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T8 Q5 : Le maître d'ouvrage répondra directement à l'observation SJDV-DEP25 déposé par Bruno VIALA .

REPONSE DE LA CAM

T8 Q5 : Ce sujet a été abordé dans le volume T8. La réponse est identique au T2-1 Q5.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La réponse de la CAM à la question T8 Q5 est à reprendre : le Volume T8 n'existe pas dans le dossier et la réponse T2-1 Q5 n'est pas appropriée, elle concerne la Rue de Bugarel et non les communes de Saint Jean de Védas et Lavérune. La Commission demande à la CAM de revoir cette réponse.

REPONSE COMPLEMENTAIRE DE LA CAM

Par « volume T8 », il faut lire « fiche T8 », i.e. la fiche dans laquelle ce même additif a été inséré. En effet, à la page 4 de cette fiche, on trouve déjà :

SJDV-DEP25-Obs1 Dépôt du courrier répertorié H dans le registre de St Jean de Vedas déposé par Bruno VIALA 2799 route de Lavérune 34430 St Jean de Vedas et représentant 9 copropriétaires de ce lotissement.

Les copropriétaires jugent que l'emprise foncière telle que présentée dans le projet est excessive et demandent que les emprises soient réparties équitablement entre les deux communes mitoyennes de la route départementale N°5. Lors de l'élargissement de la route à trois voies, leur propriété a déjà été amputée.

La réponse à cette question est développée dans la fiche T2-1, question Q5, page 16.

C'est la raison pour laquelle la réponse proposée dans l'additif renvoyait à une réponse précédente.

En ce qui concerne le contenu de la réponse, à la page 4, la réponse proposée renvoyait à la question Q5 de la fiche T2.1. soit :

La répartition de l'emprise est évaluée suivant la difficulté des impacts fonciers, des reconstitutions de clôtures et bâtiments impactés ; elle est appréciée définitivement lors des études de projet à venir, et lors de l'enquête parcellaire qui sera organisée à la suite de la DUP.

Dans le cas d'espèce, il est à noter la difficulté d'acquisition sur certaines parcelles côté pair de la rue, notamment avec des dépendances (garages, bâtiments annexes) directement en limite du domaine public.

Si la question T 2.1. Q5 portait effectivement sur le cas de la rue de Bugarel, la réponse faite s'applique en l'occurrence à la question posée pour la route de Lavérune.

En effet,

- le premier paragraphe est une information d'ordre général ;

- il se trouve que pour la route de Lavérune, comme pour la rue de Bugarel, le projet propose un plus fort impact côté impair en raison de la présence d'espaces verts côté impair alors que le côté pair présente du bâti.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Cette réponse complémentaire est satisfaisante.

T8 additif 2 – LES RIVERAINS DIRECTEMENT IMPACTES

L1 Mme Christiane FERRAT 91 Avenue Vert-Bois
"La Pasquiere" appartement 5 MTP
Cette personne s'inquiète sur les conséquences du passage de la ligne sur la surface de 3 minuscules jardins des appartements 4, 5 et 6. Demande une réponse.

La répartition de l'emprise est évaluée suivant la difficulté des impacts fonciers, des reconstitutions de clôtures et bâtiments impactés ; elle est appréciée définitivement lors des études de projet à venir, et lors de l'enquête parcellaire qui sera organisée à la suite de la DUP.
Nous notons de contacter Mme Ferrat lorsque ces études seront suffisamment abouties.

L2 Olivier BARRIENDOS 7 rue des Vanneaux 34 130 Candillargues
Estime que pour la résidence Les Hauts d'Argency il est possible de réduire les nuisances liées au passage de la ligne 5. Il propose de supprimer un trottoir et d'approfondir l'idée d'une voie unique entre les stations Yves du Manoir et Montcalm.

La réponse à cette question est développée dans les paragraphes T2-1 Q3 à Q6.

L5 M. Mario PERALDI défenseur de Mme GRIL CASTAING de Mme CRISTINA SALVARISTI et LEURS enfants pour le Bâtiment B5 et pour toute la copropriété des Hauts d'Argency
Rappelle l'importance de la résidence et fait un historique. Insiste sur l'importance des parkings et des espaces verts. Met en garde sur le bien fondé de l'utilité publique et estime que la fragilité du bâtiment B4 risque de provoquer un éboulement de l'immeuble. Cette personne ajoute qu'il y a des précédents avec des risques de morts d'hommes de femmes ou même d'enfants.

L6 Mme Christiane POURNIN Les Hauts d'Argency 783 rue de Bugarel
Fait part de son mécontentement sur la réduction des places de parking et des espaces verts.
Ajoute qu'il y a des fissures dans plusieurs bâtiments et qu'il y a une surveillance d'un bureau d'études. " j'espère que la sagesse l'emportera devant l'expectative d'une catastrophe" d'autres parcours sont envisageables.

L5/L6
Le déroulement des travaux est décrit en page 7 du volume G3 du dossier d'enquête publique « Effets du projet sur l'environnement » ; il précise que le terrassement pour la réalisation de la plateforme est limité à une hauteur inférieure à 1 m. Toutes les précautions seront prises pour ne pas dégrader les bâtiments riverains pendant les travaux, notamment par la limitation des vibrations transmises par les engins de compactage des chaussées.

Conformément aux pratiques établies lors de la construction de lignes antérieures de tramway de Montpellier, un constat d'état des lieux des façades sera établi par un expert agréé par le Tribunal Administratif et désigné par la CAM, pour disposer d'un document de référence. Toute dégradation éventuelle fera l'objet d'un appel en garantie auprès de l'entreprise en charge des travaux.

L'expérience acquise sur les lignes précédentes montrent que la réalisation du tramway n'entraîne pas de dommages aux constructions riveraines ; seuls quelques éléments de clôture ou portails

ont pu être affectés par les travaux et ont nécessité des réparations par les entreprises en charge des travaux.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

4 observations supplémentaires : Les trois dernières posent la question du passage du tram par la rue de Bugarel et le parc Montcalm et rejoint des questions identiques déjà évoquées au thème T2.1.
La première demande les conséquences subies avenue de Vert Bois par trois jardins.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T8 Q6 : Le maître d'ouvrage apportera une réponse personnalisée à chacune des quatre observations ci-dessus.

REPONSE DE LA CAM

T8 Q6 : les réponses aux questions posées sont rédigées en dessous de chacune des questions ci-dessus.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de ces réponses.

1.5.5.12 Theme T9 - les questions spécifiques

T9 – LES QUESTIONS SPECIFIQUES

LA CONCERTATION – L'ENQUÊTE PUBLIQUE

OBSERVATIONS DU PUBLIC

L39 Denise BERRY retraitée de l'éducation nationale dénonce la qualité de la concertation :
« D'abord, je voudrais également vous exprimer mon impression sur la soi-disant concertation des habitants qui ne fut qu'un simulacre, toutes choses étant décidées à l'avance et la population mise devant le fait accompli. Cette politique du fait accompli, tend malheureusement à devenir une habitude à Montpellier,.. » Lettre codifiée L39.

CAM-DEP70-Obs1 Nathalie MEDEIROS 617 rue de Bugarel
Une concertation sur une durée à la fois courte et entrecoupée de vacances et de fériés est bien peu démocratique.....une concertation déconcertante ? La brochure informative de l'enquête publique n'a pas été distribuée dans notre résidence. Quel enseignement doit-on en tirer ?

MTP-DEP3- Obs 2 – M. JUSTAMEN Jean Michel Montpellier

« L'enquête ne serait-elle que fumisterie ? Pourquoi se fait-il que des promoteurs immobiliers vendent des projets en indiquant déjà que le tracé passera par le site de l'ETA ? »

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

3 observations ont été déposées à ce sujet avec des critiques sévères sur la concertation et sur l'enquête.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T9 Q1 : Selon Nathalie MEDEIROS affirme que la brochure informative n'aurait pas été distribuée dans les boites aux lettres de la Résidence des Hauts d'Argency. Que penser de cette affirmation ?

T9 Q2 : Il est demandé au maître d'ouvrage de donner sa position sur ces trois observations.

REPONSE DE LA CAM

T9 Q1 :

Une brochure de 20 pages renseignant sur les modalités de l'enquête publique et sur le tracé a été éditée à 39 000 exemplaires dont 2100 ont été mis à disposition sur les lieux d'enquête et dans les maisons d'agglomération, et 36 900 ont été distribués, semaine 16, dans les boites aux lettres du corridor de la 5e ligne de tramway, sauf en cas d'accès aux boites aux lettres interdit. Toute personne s'intéressant au projet pouvait également accéder à la brochure sur le site de la ligne 5 www-ligne5-montpellier-agglo.com et sur les bornes interactives d'information en place sur chaque lieu d'enquête.

Nous avons demandé des précisions à la société chargée de distribuer la brochure ; elle confirme que la résidence "Les Hauts d'Argency" a bien été couverte par la distribution, et qu'elle a respecté le règlement de la résidence : « Tous les documents autres que courrier postal doivent être déposés dans une boite à pub à l'entrée de chaque bâtiment ».

T9 Q2 :

Le déroulement et le contenu de la concertation préalable, réalisée en application de l'article L300-1 à L300-4 du Code de l'Urbanisme, est présenté en page 24 et suivantes du volume A du dossier d'enquête publique « objet de l'enquête », ainsi que le bilan qui en a été tiré par le Conseil d'agglomération. La forte fréquentation aux réunions publiques, les nombreuses consultations du site internet et des lieux d'exposition, et le fort écho que cette concertation a eu dans la presse locale, démontrent l'intérêt que le public a manifesté pendant toute la phase de concertation.

Concernant l'organisation de l'enquête publique, sa durée et les dates de début et fin ont été fixées par le Préfet de l'Hérault, en conformité avec le code de l'environnement, notamment dans sa nouvelle rédaction résultant de la réforme du 29 décembre 2011.

Enfin, concernant les constructions prévues dans le site de l'EAI (et non de l'ETA), il convient de se référer à la réponse fournie en T2-2 Q2 concernant le parc Montcalm ; le programme de construction 240 723 m² a fait l'objet d'une délibération de la Ville de Montpellier en date du 26 mars 2012, et constitue un engagement de la ville inscrit dans l'acte de vente des terrains du site de l'ancienne EAI signé entre l'Etat et la Ville de Montpellier.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte des commentaires de la CAM qui répondent aux questions posées.

CENTRE COMMERCIAL OVALIE

OBSERVATIONS DU PUBLIC

L54 Nicolas Bedel de Buzareingues et Guillaume Boillot SCP d'Avocats intervenant pour le compte de l'Association du Centre Commercial Ovalie 2750 bd Paul Valery 34070 Montpellier
expose dans sa déposition les inquiétudes des commerçants de l'association du centre Commercial Ovalie et rappelle leurs principales demandes :
Le maintien d'un accès direct depuis la double voie
La mise en place d'une sortie directe sur l'avenue de Vanières, mais également sur le bd Paul Valery
Le maintien du parking existant situé à l'intersection du bd Paul Valéry et de l'avenue de Vanières
La réalisation de places de parking en épi en lieu et place de celles prévues en créneau.
La lettre est codifiée en L54.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

1 observation a été déposée à ce sujet. Elle résume diverses observations individuelles posées par certains commerçants et qui se retrouvent dans d'autres thèmes.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

La Commission s'est rendu sur place pendant l'enquête et estime que cette requête mérite d'être étudiée.
T9 Q3 : quelle est la position de l'Agglomération de Montpellier sur le principe de cette requête ?
T9 Q4 : dans l'hypothèse où l' avenue de Vanières passerait en zone 50, serait-il possible d'envisager des entrées et des sorties directes depuis ce centre commercial vers cette avenue ?

REPONSE DE LA CAM

T9 Q3 et T9 Q4 :

La réalisation d'un carrefour au niveau du débouché de l'avenue Paul Valéry sur l'avenue de Vanières est un élément positif pour ce centre commercial. En effet, ce carrefour permet des traversées piétonnes impossibles à effectuer dans la configuration actuelle de l'avenue de Vanières, et une possibilité d'accès au centre commercial en tourne à gauche en venant du Nord de l'avenue de Vanières.

Sous réserve de l'accord du Département, gestionnaire de cette voirie, il est possible de prévoir une entrée directe au centre commercial en venant du Sud par l'avenue de Vanières. Par contre il est souhaitable de ne pas réaliser une sortie directe sur l'avenue de Vanières qui serait en conflit avec la circulation venant soit de l'avenue de Vanières soit du boulevard Paul Valéry, et qui pourrait constituer un « shunt » de sortie du boulevard Paul Valéry vers l'avenue de Vanières. La sortie par le boulevard Paul Valéry, protégée par le carrefour à feux, permet un mouvement en toute sécurité y compris en tourne à gauche vers le Sud, mouvement impossible à réaliser dans la configuration actuelle.

Le principe de reconstitution proposé permet de rétablir un nombre de places de stationnement équivalent au nombre de places actuel ; une adaptation est possible à étudier de façon détaillée au niveau projet avec les commerçants et le propriétaire de la parcelle.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse qui complète les réponses précédentes.

AVENUE GEORGES CLEMENCEAU – PLACE 8 MAI – RUE LEPIC

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP13- Obs1 B LAMY
Demande de renseignements sur l'aménagement de la Place du 8 mai.

CAM-DEP42- Obs1 Nicolas GUY
Souhaite acquérir un commerce avenue G Clémenceau et demande des informations sur les dates et le phasage.

CAM-DEP46- Obs1 Guy HEBERT 19 avenue G Clemenceau
Questions 1: La dépose minute sera-t-elle possible côté impair de l'avenue Clémenceau à la hauteur du n°19
Question 2: Vu la proximité des immeubles et de la ligne à ce niveau, une dalle flottante a-t-elle été prévue ?
Suggestion : De même que pour les immeubles, l'ABF est vigilant pour la 5eme façade, je souhaite que la couverture du tram soit prévue.
Quel est le coût d'une station supplémentaire (investissement et maintenance).

CAM-DEP65-Obs1 E Hilaire Avenue Lepic
Comment faire cohabiter, piétons, véhicules automobiles, poussettes, jeunes enfants, attente à l'école ..illisible.. sur une même voie.
Il conviendrait de réduire la circulation qui devrait être réservée aux riverains (Bornes d'accés).

CAM-DEP69-Obs2 Pierre BERENGUIER 300 Av A de Musset
Le passage (délicat) par Saint Denis pourrait être évité en rabattant la ligne au bas de l'avenue G Clémenceau vers Rondelet et la ligne 2 avec ...illisible..les correspondances vers la gare et vers cette ligne.

CAM-DEP79-Obs1 Mme Garrigues St Georges D'orques
Demande que le tram ne passe pas avenue de Toulouse. "J'adore cette avenue telle qu'elle est."

MTP – DEP47 – Obs 1 - M. ARCHER, 55 bis Ave G. Clémenceau Montpellier (secteur place du 8 mai)
Le rond point avec les palmiers sera-t-il supprimé ? Le trottoir côté piste cyclable sera-t-il élargi (en face place du 8 mai) ? Existe-t-il des plans 3D de la place ?

<u>MTP- DEP61 – PETITION</u> sur l'Installation de la cinquième ligne du tram avenue G. Clémenceau signées par les commerçants.

Dans le cadre de l'installation de la cinquième ligne du tram avenue Georges CLEMENCEAU à Montpellier, un ensemble de travaux sera réalisés durant un certain temps qui occasionnera beaucoup de nuisances.

L'ensemble des commerçants, Pharmaciens, restaurateurs, kinésithérapeutes et autres représentés par M. BRUNIAUX Patrice responsable du magasin BIOMONDE au n°28 et Mme HOUPIART-DUPRE responsable de la Pharmacie au n°30 de l'avenue, ont décidé de se mobiliser pour organiser des réunions de travail avec les personnes responsables de ce projet afin d'obtenir satisfaction sur différents points.

Indemnisation sur la perte du chiffre d'affaire durant le temps des travaux, pour l'ensemble.

Mise en place d'un arrêt tram à proximité du Lycée Georges CLEMENCEAU.

Faciliter le va et vient des riverains, clients, livraisons et véhicules dans l'avenue Georges CLEMENCEAU.

Mise en place de place de stationnement pour les clients.

Indemnisation sur la perte du chiffre d'affaire pour l'ensemble, concernant les travaux effectués de la ligne 3 et 4.

Eviter d'obturer l'entrée des commerces, lieux d'enseignements et autres, ainsi que les entrées des livraisons dans l'avenue Georges CLEMENCEAU.

<u>MTP- DEP62</u> – PETITION sur Installation de la cinquième ligne du tram avenue G. Clémenceau signées par les clients.

Dans le cadre de l'installation de la cinquième ligne du tram avenue Georges CLEMENCEAU à Montpellier, un ensemble de travaux sera réalisés durant un certain temps qui occasionnera beaucoup de nuisances.

L'ensemble des commerçants, Pharmaciens, restaurateurs, kinésithérapeutes et autres représentés par M. BRUNIAUX Patrice responsable du magasin BIOMONDE au n°28 et Mme HOUPIART-DUPRE responsable de la Pharmacie au n°30 de l'avenue, ont décidé de se mobiliser pour organiser des réunions de travail avec les responsables de ce projet afin d'obtenir satisfaction sur différents points.

Mise en place d'un arrêt tram à proximité du Lycée Georges CLEMENCEAU.

Faciliter le va et vient des riverains, clients, livraisons et véhicules dans l'avenue Georges CLEMENCEAU.

Mise en place de place de stationnement pour les clients.

Eviter d'obturer l'entrée des commerces, lieux d'enseignements et autres, ainsi que les entrées des livraisons dans l'avenue Georges CLEMENCEAU.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

9 observations et pétitions ont été déposées à ce sujet. L'ensemble de ces observations décrit l'attente du public et des commerçants envers la ligne 5, mais en même temps ils craignent les conséquences négatives de sa réalisation. Pour les particuliers il y a les conditions de circulation et d'accès à leur habitation ; pour les commerçants, il y a le risque de stationnement pour les clients, le problème des livraisons. Mais globalement ils attendent une requalification de cette avenue qui a perdu son charme d'antan et un nouvel élan qui permettrait de redynamiser l'économie.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

la Commission estime que l'aménagement de cette avenue et le passage du tramway ont mobilisé fortement le public concerné et qu'il convient de donner un signal fort sur la volonté de la CAM .

T9 Q5 : comment la CAM pourrait-elle répondre aux attentes du public pour l'avenue Georges Clemenceau ?

REPONSE DE LA CAM

T9 Q5 :

La CAM est très sensible à ces observations, et la réalisation de la 5ème ligne du tramway induira une requalification très significative de l'espace public sur l'avenue Clémenceau, favorable à son attractivité commerciale.

Les réponses détaillées aux questions posées figurent notamment :

- au volume T2-1 Q1 à Q3 concernant la demande d'une station supplémentaire sur l'avenue Clémenceau, au niveau du parc Clémenceau et du Lycée ; la CAM répond favorablement à cette demande de création d'une station supplémentaire.

- au volume T2-5 concernant la circulation et les modalités de desserte des commerces de l'avenue Clémenceau.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse, qui répond et complète les questions concernant l'avenue G Clémenceau. La Commission remarque que sa question à la CAM était incomplète et demande en conséquence d'apporter des réponses aux observations suivantes:

CAM - DEP13 - Obs1, CAM - DEP42-Obs1, CAM-DEP46 questions 1et 2, CAM - DEP65-Obs1, CAM-DEP69-Obs2, MTP-DEP47-Obs1,

REPONSE COMPLEMENTAIRE DE LA CAM

CAM-DEP13- Obs1 B LAMY

Demande de renseignements sur l'aménagement de la Place du 8 mai.

Réponse complémentaire :

Comme indiqué sur le plan présenté dans le volume E « caractéristiques des ouvrages », page 61, le carrefour de la Place du 8 Mai sera complètement réaménagé pour donner plus de place aux modes doux (cycles et piétons) et permettre leurs déplacements de manière plus aisée autour de la place.

Le traitement paysager et architectural, en cours d'étude, contribuera à rendre à ce carrefour une véritable image de place urbaine.

Les voiries seront traitées par des plateaux surélevés pour favoriser la réduction des vitesses et l'accessibilité.

CAM-DEP42- Obs1 Nicolas GUY

Souhaite acquérir un commerce avenue G Clémenceau et demande des informations sur les dates et le phasage.

Réponse complémentaire :

Il est très difficile aujourd'hui de pouvoir donner des informations précises sur le phasage ou le démarrage des travaux. Les études permettront de définir l'ensemble des travaux à réaliser, les contraintes techniques ou fonctionnelles à maintenir afin de pouvoir établir des scénarios de phasage et la planification qui en découle.

CAM-DEP46- Obs1 Guy HEBERT 19 avenue G Clemenceau

Questions 1: La dépose minute sera-t-elle possible côté impair de l'avenue Clémenceau à la hauteur du n°19
Question 2: Vu la proximité des immeubles et de la ligne à ce niveau, une dalle flottante a-t-elle été prévue ?

Réponse complémentaire :

Question 1 :

L'accès à l'avenue George Clémenceau s'effectuera par certaines rues perpendiculaires se trouvant côté impair. Comme indiqué sur le plan présenté dans le volume E « Caractéristiques des ouvrages », page 62, des places de livraison seront positionnées à l'entrée de chacune de ces rues pour permettre les livraisons et si nécessaire les déposes minute. Ces dispositions seront également mises en place à hauteur du n°19 de l'avenue Georges Clémenceau.

Question 2 :

Les études techniques permettront de définir le type de pose de voie à prévoir dans ce secteur compte tenu de la distance avec les façades des bâtiments. En première approche, un dispositif de type dalle flottante devrait être réalisé sur ce secteur (comme énoncé dans le Volume G3 « Analyse des effets du projet », pages 127 à 131).

CAM-DEP65-Obs1 E Hilaire Avenue Lepic

Comment faire cohabiter, piétons, véhicules automobiles, poussettes, jeunes enfants, attente à l'école ..illisible.. sur une même voie.
Il conviendrait de réduire la circulation qui devrait être réservée aux riverains (Bornes d'accés)

Réponse complémentaire :

Comme indiqué sur le plan page 60 du volume E « Caractéristiques des ouvrages », la configuration des sens de circulation des contre-allées de l'avenue Lepic réduira fortement la

circulation existante en supprimant le trafic de transit engendré par la saturation aux heures de pointe de l'avenue de la Liberté.

La rue sera traitée comme une zone de rencontre par le biais d'un traitement paysager et architectural spécifique privilégiant ainsi une ambiance apaisée. L'alternance d'espaces verts, de mobilier urbain, de stationnement combiné avec un traitement au sol plus urbain de type pavé permettra d'atteindre les objectifs définis.

CAM-DEP69-Obs2 Pierre BERENGUIER 300 Av A de Musset

Le passage (délicat) par Saint Denis pourrait être évité en rabattant la ligne au bas de l'avenue G Clémenceau vers Rondelet et la ligne 2 avec ...illisible..les correspondances vers la gare et vers cette ligne.

Réponse complémentaire :

Comme indiqué dans le volume B « Notice explicative », pages 51 et 52, l'itinéraire évoqué a été examiné dans le cadre des hypothèses de tracé. Cette dernière n'a pas été retenue compte tenu d'une part, de l'impact lourd qu'elle génère sur le Plan Local de Déplacement défini par la ville de Montpellier et d'autre part, des difficultés d'insertion dans la rue Rondelet.

MTP – DEP47 – Obs 1 - M. ARCHER, 55 bis Ave G. Clémenceau Montpellier (secteur place du 8 mai)

Le rond point avec les palmiers sera-t-il supprimé ? Le trottoir côté piste cyclable sera-t-il élargi (en face place du 8 mai) ? Existe-t-il des plans 3D de la place ?

Réponse complémentaire :

Comme indiqué sur le plan présenté dans le volume E « Caractéristiques des ouvrages », page 61, le carrefour de la Place du 8 Mai sera complètement réaménagé pour donner plus de place aux modes doux (cycles et piétons) et permettre leurs déplacements de manière plus aisée autour de la place.

Le traitement paysager et architectural, en cours d'étude, contribuera à rendre à ce carrefour une véritable image de place urbaine. Le végétal restera très présent sur cette place ; le choix des essences d'arbre est en cours de définition.

Les voiries seront traitées par des plateaux surélevés pour favoriser la réduction des vitesses et l'accessibilité.

Les études existantes ne permettent pas de disposer pour l'instant de plan 3D.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Les réponses sont très complètes, la Commission en prend acte.

Parc Montcalm

CAM-DEP53- Obs1 Joël TCHAVIKIAN
Est favorable à l'aménagement du Parc Montcalm et au passage du tram dans ce nouvel ensemble. S'insurge contre les opposants à la construction d'immeubles dans le quartier.

SJDV-DEP1-Obs1 Gérard ETIE 2 rue Félix Sahut 34070 ?
« La nécessité du Tram n'est pas à remettre en cause, mais l'on peut s'étonner de la traversée du Parc Montcalm, qui ne dessert pas d'habitation, sauf à réaliser une opération immobilière intense pour la mairie, mais au détriment des deniers du contribuable. Quid du Central Parc annoncé par madame le maire qui ne doit pas connaître New York, car dans le dit parc, il n'y a pas de transport et les NewYorkais, eux, savent se déplacer à pied et profiter de ce merveilleux poumon. »

SJDV-DEP2-Obs1 Louise Claud ROBERT 2 rue Félix Sahut 34070 Montpellier
« Le passage de la ligne du Tram 5 dans le Parc Montcalm, à mon avis, n'est pas du tout nécessaire, car il n'y a aucune habitation. La ville de Montpellier a t-elle vendu des terrains aux promoteurs. J'habite Montpellier depuis ma naissance, j'ai toujours payé mes impôts, je pense donc que mon avis a de l'importance. Merci. »

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

3 observations ont été déposées à ce sujet. Les observations classées dans ce thème pourraient se rapprocher de celles du thème *T2.1 Le tracé* , sous thème *La traversée du Parc Montcalm.* Cependant elles confortent l'idée que le public a une mauvaise connaissance des conditions de vente de l'EAI par l'ETAT à la ville de Montpellier. La Commission estime que les réponses à ces observations sont traitées dans les thèmes *T2.1 Le tracé* , sous thème *La traversée du Parc Montcalm* et dans le thème *T5.2 développement durable.*

Rue de Bugarel

CAM-DEP59-Obs1 Andrée Jamin Les hauts d'Argency
Il existe de bien meilleures solutions avec notamment le passage du tram rue des chasseurs et des extensions vers la station des sabines.

SJDV-DEP13-Obs1 Raphaël MANZANO Les Hauts d'Argency B5 617 rue de Bugarel 34070 Montpellier + dépôt d'une lettre et d'un mémoire de 17 pages
développe des arguments et expose des propositions liés au passage de la ligne 5 dans la rue de Bugarel.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

2 observations ont été déposées à ce sujet. Notamment celle de monsieur Raphaël MANZANO qui, dans son mémoire de 17 pages, relate d'une façon très précise la situation et propose des solutions.
La commission a informé la CAM pendant l'enquête de la forte mobilisation des riverains de la rue de Bugarel et en particulier de la Résidence des Hauts d'Argency. La Commission s'est déplacée deux fois sur le site et jusqu'à quatre fois pour le Président pour rencontrer les personnes concernées.
Les habitants de la Résidence des Hauts d'Argency sont inquiets et quelques-uns sont parfois opposés au passage de la ligne 5. La Commission a cependant constaté que les propositions

évoquées par les riverains sont constructives et intéressantes à examiner. La CAM a promis de trouver des solutions acceptables.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T9 Q6 : Quelles sont les solutions que peut proposer la CAM pour limiter l'emprise du tram tout au long de la résidence ?

T9 Q7 : Réponse personnalisée pour Raphaël MANZANO.

REPONSE DE LA CAM

La réponse détaillée à l'insertion du tramway sur la rue de Bugarel figure en T2-1 Q3 à Q6 ; la CAM a étudié une optimisation de l'insertion du tramway dans cette rue conduisant à une réduction des emprises, et s'engage à ne pas impacter les stationnements de la résidence des Hauts d'Argency.

T9 Q7 :

En complément de la réponse ci dessus et des réponses détaillées figurant en T2-1 Q3 à Q6, il peut être apporté les précisions suivantes :

1. l'optimisation proposée de l'insertion du tramway dans la rue de Bugarel conduit à ne pas impacter les stationnements dans la résidence des Hauts d'Argency, et ainsi à diminuer très significativement l'impact foncier et les réorganisations à l'intérieur de la copropriété.

2. les nuisances acoustiques du tramway sont évaluées aux pages 180 et suivantes du volume G3 du dossier d'enquête publique « Effets du projet sur l'environnement » ; la conclusion de cette analyse conduit à ne pas prévoir de protection acoustique particulière le long de l'itinéraire du tramway en général, et dans la rue de Bugarel en particulier. De plus, l'optimisation de l'insertion proposée sur la rue de Bugarel aura pour effet d'éloigner la ligne de tramway des bâtiments d'habitation les plus proches sur la copropriété, facteur favorable pour réduire la nuisance acoustique.

3. la mise en sens unique et l'aménagement de la rue de Bugarel auront pour effet de limiter l'intérêt de cette rue à la seule desserte des riverains, donc à une réduction significative du flux de circulation automobile.

4. l'examen de l'hypothèse de tracé par l'avenue de Toulouse est développé dans les réponses au volume T2-1 «Passage par l'avenue de Toulouse », et confirme le choix de la CAM d'un passage par le parc Montcalm et la rue de Bugarel, permettant d'optimiser la desserte des quartiers de Figuerolles, Estanove, Ovalie, Pas du Loup sans doublon avec la desserte assurée par la ligne 2 du tramway. La réalisation de 2 stations Bugarel et Collines d'Estanove répond à cette volonté de desserte des quartiers denses traversés, et permettra également aux résidents de la copropriété des Hauts d'Argency de bénéficier du tramway pour leurs déplacements.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de cette réponse.

AUTRES

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP30- Obs1 Jean Claude ROSA
Il demande ce qui va se passer au 1429 Route de Mende. Est-ce que le terrain qui a été pris par la mairie est suffisant. Demande une compensation avec un délaissé.

CAM-DEP31-Obs1 Illisible Quartier Estanove
La ligne 5 qui permet de mettre en place un vrai réseau c'est très bien. Cependant on distingue mal dans le projet ce qui réduira l'usage de la voiture. Pourquoi la Tam finance-t-elle le viaduc de Gennevaux alors que c'est un viaduc routier. L'avenue de Vanières laisse une place importante aux voitures. Sur la place du 8 mai les voitures occupent beaucoup d'espace. C'est un bon projet.

CAM-DEP41-Obs1 Jérome MOTHIN
Utilisateur journalier du tram, critique les temps d'attente et les problèmes d'aiguillage dans le centre ville. Le projet est très bien pour les quartiers mis à l'écart. SVP ne pas modifier le Peyrou.

CAM-DEP44-Obs1 Serge et Ilhem POUAKOW
Demande la suppression des doublons tram bus 11/tram 3,4 et 5 dès le début des travaux L4/L5 dès la DUP (voir page 103 volume B du dossier) : commencer les travaux par le jeu de Paume et le Peyrou, plus de bus dans le périmètre Durand/Alger/Pagezy.
Note de la commission : cette observation est à rapprocher du thème T6.1.

CAM-DEP91-Obs1 Christian RISPE
Recommande une expertise pour la Résidence Campus des Pins, redoute les vibrations. Souhaite que la voie passe du côté de la station d'épuration.

CAM-DEP102-Obs1 Jean-Louis LAFON
Critique les lignes du tram. La ligne 5 est celle des promoteurs. Aujourd'hui l'irréparable n'est encore accompli.

CAM-DEP113-Obs1 Mme MURAY
Demande si elle est impactée par le tracé du tram. A priori pas concerné.

CAM-DEP118-Obs1 Paroisse St Bernadette
Souhaite attirer l'attention :
sur les conditions d'accès à partir de la rue du Truel
sur l'aménagement du parvis de la petite église
Incidence financière sur le fonctionnement de la paroisse

MTP-DEP2- Obs 3 Une personne (identité non déclinée) pour M. le Président de l'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RUE DURAND, Montpellier
10 – Y a t-il eu des réunions de suivi de mise en place des zones 20 prévues par l'Agglo suite à la mise en œuvre des lignes 3 et 4 du Tram ? Les comptes-rendus ont-il été mis à la disposition du public ?

MTP – DEP34 – Mme SEQUIER-BLANC Annie, Présidente de la Pasquière, 7 Avenue Docteur Pezet, Montpellier
Indique que la photo qui nous a été présentée ne fait pas état de la démolition du local de COPIMANIA. Aimerait avoir une réunion sur l'Avenue du Docteur PEZET.

LAVE-DEP4-Obs2 Michel BLANC, 2253, rue de Bionne 34070 Montpellier
indique qu'il serait opportun que le franchissement du rond-point de Gennevaux soit fait avec une chaussée en 2X2 voies pour éviter les bouchons.

LAVE-DEP35-Obs1 Charles MORIN 5 rue Grenache 34850 Lavérune
« Je suis très sensible (étant PMR (*personne à mobilité réduite*) moi-même) à l'accessibilité du Tram et tout particulièrement aux cheminements pour accéder aux stations. Pour Lavérune pourrait-on s'inquiéter des cheminements piétons et PMR des différents quartiers du village. »

SJDV-DEP12-Obs1 Saint PISCIOTTA 3170 route de Lavérune 34070 Montpellier soumet deux questions :
« Le mur de clôture sera t-il refait par vos soins dans la mesure où son aspect sera inesthétique au regard des embellissements apportés par le tramway et en harmonie avec celui du n° 3210 ainsi que ceux côté gauche de la montée du Terral (en face) que vous allez réaliser ?
Des travaux d'assainissement ont été réalisés dans les années 1990 sur la RD5 entre la RD132 et le chemin des oliviers. Cependant le raccordement eau de ville n'a pas été réalisé à cette époque. Dans le cadre des travaux d'aménagement de la chaussée, ainsi que l'enfouissement du réseau électrique actuellement aérien, est-il prévu le raccordement d'eau ? »

CLAP-DEP19-Obs1 Groupe des élus écologistes du conseil municipal de Clapiers
propose une solution alternative sur le tronçon Montferrier-sur-Lez/Clapiers.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

14 observations ont été déposées sur des sujets divers.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T9 Q8 : La Commission souhaite qu'une réponse soit apportée à chacune des observations ci-dessus quand cela s'avère possible.

REPONSE DE LA CAM

T9 Q8:

CAM DEP30 – Obs1 :

La réponse détaillée à ce riverain figure également en T8. La négociation foncière avec ce propriétaire riverain sera entreprise dès que possible, en lien avec la mise au point définitive du projet, pour trouver une solution amiable permettant un fonctionnement normal de cette parcelle. Le délaissé auquel ce riverain fait référence est intégré dans une parcelle privée jouxtant sa propriété.

CAM DEP31 – Obs1 :

Le projet de ligne 5 s'appuie sur une logique de structuration et de hiérarchisation du trafic routier, qui privilégie la route de Bionne (RD132) et l'avenue de Vanières comme infrastructure de niveau d'agglomération devant garder une capacité circulatoire importante. C'est la raison pour laquelle

l'insertion prévue par le tramway maintien la capacité de voirie, avec notamment la dénivellation partielle du carrefour Gennevaux compatible avec le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM).

Concernant la place du 8 mai 1945, celle ci doit conserver son rôle de distribution de la circulation au nœud de l'avenue de Toulouse, de l'avenue de la Liberté et de la ceinture de protection du centre ville (itinéraire des boulevards Renouvier / Berthelot). Toutefois, l'aménagement de la station de tramway au droit du pont de l'avenue de la Liberté permettra de requalifier totalement cet espace et de donner une place importante au piéton, tant pour l'accès à la station de tramway que pour la traversée des avenues qui y convergent.

CAM DEP41 – Obs1

Effectivement, quelques difficultés de réglage du système de signalisation ferroviaire ont perturbé les premiers temps l'exploitation du réseau à la suite de la mise en service des lignes 3 et 4. Ces difficultés ont conduit à des optimisations des systèmes qui sont maintenant à un niveau de fonctionnement nominal. Toute l'expérience acquise dans la constitution de ce réseau de tramway extrêmement maillé sera mise à profit pour la mise en service de la ligne 5 et du bouclage de la ligne 4 objets de la présente enquête publique.

CAM DEP44 – Obs1

Le projet de restructuration du réseau TaM à l'horizon 2017 figure en page 105 du volume B du dossier d'enquête publique « Notice explicative ». Comme précisé dans le document, il ne s'agit nullement d'un projet définitif de restructuration. Le réseau de bus est par nature adaptable en permanence aux évolutions de la demande, du plan de circulation de la ville, aux correspondances à assurer avec les réseaux de transports non gérés par la CAM.

Il est toutefois essentiel de maintenir certain bus en passage ou en terminus au niveau de la gare, les correspondances systématiques avec le réseau tramway ne sont pas acceptables dans toutes les situations.

La réponse détaillée concernant la rue Durand figure en T1 Q1.

CAM DEP91 – Obs1

Le déroulement des travaux est décrit en page 7 du volume G3 du dossier d'enquête publique « Effets du projet sur l'environnement » ; il précise que le terrassement pour la réalisation de la plateforme est limité à une hauteur inférieure à 1 m. Toutes les précautions seront prises pour ne pas dégrader les bâtiments riverains pendant les travaux, notamment par la limitation des vibrations transmises par les engins de compactage des chaussées.

Conformément aux pratiques établies lors de la construction de lignes antérieures de tramway de Montpellier, un constat d'état des lieux des façades sera établi par un expert agréé auprès des Tribunaux désigné par la CAM, pour disposer d'un document de référence. Toute dégradation éventuelle fera l'objet d'un appel en garantie auprès de l'entreprise en charge des travaux.

CAM DEP102 – Obs1

Concernant l'aménagement du site de l'ancienne EAI, la réponse figure à la question ci dessus T9 Q2.

CAM DEP113 – Obs1

Suivant l'avis porté dans le registre d'enquête, Mme MURAY est propriétaire d'une vigne dans le secteur des Bouisses, sur une parcelle que nous n'avons pas pu localiser. Il convient de préciser qu'en l'état actuel des études, le tramway s'insère dans la rue des Bouisses sans impact foncier, si

ce n'est au niveau de la station terminus des Bouisses qui nécessite une acquisition sur le centre Bourneville.

La propriété de Mme MURAY devrait donc ne pas être concernée par le projet présenté à l'enquête publique.

CAM DEP118 – Obs1 et MTP – DEP34

Nous sommes en relation avec le Diocèse de Montpellier, propriétaire de l'ensemble immobilier contenant la paroisse Sainte Bernadette, ainsi qu'avec l'association de la Pasquière. Les conditions d'acquisition foncière nécessaire à l'établissement du tracé, de reconstitution des accès et des fonctionnalités, sont examinées avec ces représentants avec en particulier le souci de préserver le parvis de l'église.

Les conditions d'indemnisation foncière seront vues lors de l'enquête parcellaire, après estimation du service des Domaines.

MTP DEP2 – Obs3 :

Les réponses concernant l'association des riverains de la rue Durand figurent notamment en T1 Q2.

LAVE DEP4 – Obs2 :

Les études de circulation montrent que la réalisation d'une dénivellation de la RD132 (route de Bionne) à 2 voies (1 voie par sens) permet d'assurer un fonctionnement normal de ce carrefour. Le projet est compatible avec le projet de Contournement Ouest de Montpellier, et ce sera dans le cadre de ce projet qu'il conviendra d'étudier un doublement éventuel de l'ouvrage de franchissement, comme précisé en page 210 du volume G2 (extrait du PDU de l'agglomération de Montpellier).

LAVE DEP35 – Obs1 :

Le projet prend bien en compte les préoccupations d'accessibilité des personnes à mobilité réduite au tramway, et l'aménagement respecte l'arrêté d'accessibilité de la voirie. Toutefois il n'est pas prévu dans le cadre du projet de retraiter l'ensemble des itinéraires d'accès aux stations par les voies publiques ; les communes mettent en œuvre des plans d'amélioration de leur espace public dans le cadre de leur compétence propre.

SJDV DEP12 – Obs1 :

Les murs de clôture qui seraient impactés par la réalisation du tramway seront bien entendu refaits dans le cadre de l'opération ; un « catalogue » de type de murs sera établi en lien avec les communes concernées pour assurer une homogénéité visuelle le long du tracé. Le projet détaillé sera présenté à chaque riverain, sachant que le principe est une restitution à fonctionnalités identiques.

Le projet prévoit bien l'enfouissement des réseaux électriques aériens, en lien avec les communes et les concessionnaires concernés. Concernant les raccordements aux réseaux, ce sujet n'est pas en lien direct avec le projet de tramway, toutefois toutes les opportunités d'opérations conjointes sont recherchées avec les communes et la CAM pour ses compétences autres que le transport, de sorte à ne pas générer de travaux de raccordement postérieurement à l'achèvement des travaux de tramway.

CLAP DEP19 – Obs1 :

La solution de tracé alternatif proposé au sud de la RD65 va à l'encontre des besoins identifiés dans le dossier d'enquête publique.

Concernant l'emplacement de la station coté CIRAD : le volume B « Notice explicative » expose en page 96 les choix ayant conduit à l'emplacement de la station du coté Nord de la RD65.Un positionnement de la station côté CIRAD comme suggéré l'éloignerait des habitants de la commune de Montferrier. Par ailleurs, la solution proposée nécessite une acquisition foncière supplémentaire sur le site du CIRAD.

Le prolongement vers Girac en empruntant le pont sur le Lez au dessus de la passerelle cyclable nécessiterait de revoir les spécificités techniques de la passerelle existante d'une part, et aurait nécessairement un impact sur le milieu naturel puisque les dimensions d'un ouvrage d'art tramway sont plus conséquentes que celles d'un passage vélo-piétons. L'impact environnemental serait donc substantiel, et remettrait en cause les dispositions prévues dans le Volume G14 « Incidences Natura 2000 » ; il y aurait un impact sur les espèces protégées présentes sur le site.

L'arrêt tel que proposé pour Girac nécessiterait un remblai important et dérogerait complètement à la configuration du carrefour qui sera nécessaire au prolongement de la ligne 5 vers Prades le Lez (Volume B « Notice explicative », page 96)

Enfin le terminus proposé sur la zone du Fesquet va à l'encontre des arguments exposés en page 96. En effet, une telle station ne permettrait plus le lien piéton avec le mail reliant la médiathèque et le centre de Clapiers, et ne desservirait plus les habitants de Clapiers comme exposé en page 96 du Volume B « Notice explicative ».

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de toutes ces réponses qui sont claires, précises et personnalisées.

1.5.5.13 Theme T10 - divers

T10 – DIVERS

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP72-Obs1 Pierre oscar FUZIER
Demande une réunion spécifique, pour la création d'une station supplémentaire au milieu de l'avenue Georges Clémenceau, afin de confronter les avis des habitants du secteur et effectuer cet exercice démocratique avec l'aide d'un professionnel.

CAM-DEP48-Obs1 Association Vive Montpellier Nord Dépôt d'un dossier codifié en L9 et traité au thème T2.2.

CAM-DEP51- Obs1 Yvon Platet 6 rue des Vestales MTP
Demande de renseignements sur la couleur rouge sur le mur de clôture de la villa (angle rue des Buisses rue des Vestales).

MTP – DEP33 – Mme PAILLES Danielle 105 rue de la Belle

Remarque que malgré les réunions de concertation, le tracé n'a pas été modifié en fonction des demandes des riverains (ex : desserte inutile Route de Lavérune au détriment de la desserte des *illisible* Kennedy et de *illisible*, etc…Total mépris de la concertation.

LAVE-DEP7-Obs1 Mr Armand LAJARRIGE 885 rue de Foncouverte 34070 Montpellier est venu prendre connaissance du fonctionnement de l'enquête publique. Il reviendra le 6 mai à la permanence de St Jean de Védas.

SJDV-DEP29-Obs4 Elisabeth DAUSSIN rue du Pioch St Jean de Vedas demande de baisser les tarifs du Tram, car dit-elle, les actifs des classes moyennes doivent pouvoir se déplacer de façon écologique.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

6 observations ont été classées dans ce thème et toutes ne nécessitent pas une réponse.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T10.1 Q1 : Pour la question posée par Elisabeth DAUSSIN, il serait nécessaire de rappeler comment sont établis les tarifs des transports en commun et comment la collectivité les subventionne.

REPONSE DE LA CAM

T10.1 Q1 **:**
Ce sujet n'est pas directement lié au dossier d'enquête publique et à l'économie du projet ligne 5.
Pour répondre à cette question, il convient de mentionner en premier lieu qu'au titre de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), les tarifs du service de transport sont fixés par la CAM, par délibération du conseil d'agglomération.
Actuellement, le prix public fixé est dans la moyenne basse des prix pratiqués par les autres agglomérations françaises dotées d'un réseau de transport de qualité équivalente à celui de Montpellier, comme le montre le tableau annexé ci après. Les tarifs montpelliérains n'ont pas évolué depuis 2010. Les abonnements sont établis pour permettre aux voyageurs réguliers d'utiliser les transports en commun et en particulier pour les jeunes de moins de 27 ans. Par ailleurs, la CAM a mis en place un dispositif spécifique de tarification pour les publics défavorisés, notamment les personnes âgées avec condition de ressources ou les personnes en recherche d'emploi.
Au niveau de l'économie globale des transports en commun de l'agglomération de Montpellier, en prenant comme référence l'année 2012, les recettes directes de transport (prix payés par les usagers) s'élèvent à 33 165 k€ HT, et les compensations sociales et scolaires représentent 11 761 k€ HT. Les dépenses d'exploitation et de maintenance du réseau de transport s'élèvent à 85 881 k€ HT.
Le nombre de voyages effectués sur le réseau pour cette même année 2012 est de 68,1 millions.
La collectivité finance son réseau de transport public par la ressource dédiée du Versement Transport (VT, taxe payée par les entreprises établies dans l'agglomération de plus de 9 salariés), dont le produit est d'environ 70 M€ par an, et complété par appel à son budget général.
Il faut noter que la mise en service successive des 4 lignes de tramway de l'agglomération de Montpellier ne s'est pas accompagnée d'une hausse spécifique des tarifs ; ceux ci ont progressé de façon habituelle, en suivant l'évolution du coût de la vie. En prenant comme exemple le Ticket Unitaire et l'abonnement 30 jours tarif plein, leur évolution est la suivante :

Année	1997	2000	2001	2002	2003	2004
TU	1,07 €	1,07 €	1,07 €	1,10 €	1,20 €	1,30 €
Forfait 30 j	35,06 €	35,06 €	35,06 €	36,00 €	34,00 €	36,50 €

Année	2006	2008	2009	2010	2011	2012
TU	1,30 €	1,30 €	1,40 €	1,40 €	1,40 €	1,40 €
Forfait 30 j	37,50 €	40,00 €	42,00 €	43,00 €	45,00 €	48,00 €

Annexe : Tarifs des transports dans des villes avec réseau équivalent à Montpellier

Gamme Tarifaire 2009	Montpellier	Grenoble	Nantes	Strasbourg	Orléans
Date d'Augmentation Tarifaire		01/09/09	01/07/09	-	01/01/09
Taux nominal d'AT		3,5%	12,0%		4,2%
Ticket 1 Voyage	1,40 €	1,40 €	1,50 €	1,40 €	1,40 €
Ticket Aller-Retour	2,50 €	-	Supprimé	2,70 €	
Ticket 10 Voyages	11,50 €	11,60 €	12,00 €	12,00 €	12,20 €
Ticket 10 Voyages TR	9,00 €		7,00 €	9,30 €	
Carte 30 Voyages	31,50 €	30,90 €		33,50 €	32,20 €
Forfait 1 Jour	3,40 €	3,90 €	4,00 €	3,60 €	3,50 €
Forfait Famille	5,30 €		6,50 €	5,20 €	
Forfait 7 Jours	13,20 €	13,50 €	Supprimé		
Forfait 31 Jours PT	42,00 €	43,60 €	48,00 €	41,00 €	36,90 €
Forfait Annuel	370,00 €	436,00 €	465,00 €	410,00 €	348,00 €
Forfait ZAP PT (Jeunes)		13,10 €	30€	23,70 €	24,30 €
Forfait ZAP Subventionné 1	10,50 €				
Forfait FAC 7 Jours (Jeunes)	10,00 €				
Forfait FAC 31 Jours (Jeunes)	31,00 €	24,00 €	30€	22,00 €	28,00 €
Forfait FAC Annuel (Jeunes)	220,00 €	192,00 €	225€	198,00 €	210,00 €
Forfait Mensuel DE	3,30 €				

Cartes d'Or mensuelles gratuites					
Carte d'Or Hebdo 50%	**6,60 €**				
Carte d'Or Mensuelle 50%	**21,00 €**		**10,50 €**		
Carte d'OR Mensuelle PT			**26,00 €**	**19,30 €**	
Ticket Parking Tramway Agglo	**3,00 €**	**2/3€**		**2,8/3,1€**	**1,80 €**
Ticket Parking Tramway Hors Agglo	**4,00 €**				
Ticket événement	**2,00 €**				
Annuel -19 ans					
Forfait Mensuel scolaire					
Forfait Annuel scolaire		**131,00 €**			**210,00 €**
Forfait Annuel OR	**288,00 €**	**192,00 €**	**260,00 €**	**173,70 €**	**210,00 €**
Forfait Annuel PDE	**388,80 €**	**348,80 €**	**550,00 €**		**309,00 €**

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend acte de la réponse pour l'observation SJDV-DEP29-Obs4. L'implantation de la station supplémentaire avenue G. Clémenceau a déjà été traitée. La couleur rouge évoquée dans l'observation CAM-DEP51-Obs1 correspond a priori à un repérage de géomètre. La phase de concertation a eu lieu conformément à la réglementation.

1.5.5.14 Theme T11 - hors sujet

T11 – HORS SUJET

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP7-Obs2-Carine VERHOVEN 41 Avenue Georges Clémenceau
Pose la question de la collecte des poubelles avenue G Clémenceau.

CAM-DEP6-Obs2- Sophie HOUPIART-DUPRE
Estime que la collecte des poubelles avenue G Clémenceau n'est pas satisfaisante.

CLAP-DEP14-Obs1 Guy FEDIERE 255 chemin de cabries 34830 Clapiers

Propriétaire d'un terrain cadastré BS118 sur la commune de clapiers, j'ai constaté que des piquets de bornage ont été implantés soit en limite de propriété, soit sur ma propriété. Comme j'ai déjà été exproprié de la moitié de ce terrain lors de la construction du rond-point, j'entends bien que la partie restante soit tenue à l'écart de ces travaux."

SJDV-DEP12-Obs2 Saint PISCIOTTA 3170 route de Lavérune 34070 Montpellier
demande si le POS sera revu prochainement pour une demande de permis de construire sur sa parcelle de 3000m2.

LAVE-DEP43-Obs3 J.Claude et Pascal BELTRA Garrigues du pont Rond-point Maurice Gennevaux 34430 St Jean de Vedas
indiquent dans leur déposition que les conditions de vie des habitants imposeraient d'abord un accès aux conforts primaires (eau courante, égouts, accès routier au domaine public) avant celui des transports type tramway. Ils demandent de profiter de ces gros travaux d'infrastructure pour mettre à niveau toutes les prestations des concessionnaires (eau potable, égouts, gaz naturel,...).

SJDV-DEP25-Obs2 Dépot du courrier répertorié H dans le registre de St Jean de Vedas déposé par Bruno VIALA 2799 route de Lavérune 34430 St Jean de Vedas et représentant 9 copropriétaires.
Ils demandent que lors de la phase des travaux préparatoires de la voie tramway, soient enfouis les réseaux aériens électricité et téléphone, que soient amenés le réseau de gaz de ville et le réseau d'eau potable et que soit installé un réseau d'eaux usées collectif qui pourrait être raccordé sur celui du parking P+R en amont de Gennevaux.

SJDV-DEP26-Obs1 Jean Paul Rebouillat chemin des Oliviers St Jean de Vedas
conteste la représentativité de J. Louis CLAMOUZE comme président de Quartier N°3 de St Jean de Vedas ainsi que sa déposition répertoriée SJDV-DEP23-Obs1.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

7 observations ont été classées dans ce thème. Mais la commission pense que deux sous thèmes exposées ci-dessus méritent de retenir l'attention, bien que n'étant pas dans le cadre de l'enquête :
1- Installation de collecteurs de poubelles enterrées dans l'avenue Georges Clemenceau.
2- Installation de réseaux enterrés : eau potable, eaux usées, gaz, électricité, pour le lotissement route de Lavérune à st Jean de Vedas.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

La Commission souhaite que le maître d'ouvrage réponde, bien que ces questions soient hors enquête.

LAVE-DEP43-Obs3 J.Claude et Pascal BELTRA Garrigues du pont Rond-point Maurice Gennevaux 34430 St Jean de Vedas

Le projet de tramway ligne 5 de l'agglomération de Montpellier n'a pas compétence pour développer les réseaux dit primaires nécessaires aux conforts des usagers et n'a pas de légitimité à obliger les concessionnaires à investir dans la création, l'amélioration ou le renforcement de leur réseau propre.

En revanche, le projet de la ligne 5 permettra aux concessionnaires de profiter des travaux pour apporter des mises à niveau de leur réseau à leur propre initiative.

SJDV-DEP25-Obs2 Dépot du courrier répertorié H dans le registre de St Jean de Vedas déposé par Bruno VIALA 2799 route de Lavérune 34430 St Jean de Vedas et représentant 9 copropriétaires.

Le projet de tramway ligne 5 de l'agglomération de Montpellier n'a pas compétence pour développer les réseaux dits primaires nécessaires aux conforts des usagers et n'a pas de légitimité à obliger les concessionnaires à investir dans des réseaux de création, d'amélioration ou de renforcement.

En revanche, le projet de la ligne 5 permettra aux concessionnaires de profiter des travaux pour apporter des mises à niveau de leur réseau à leur propre initiative.

L'enfouissement esthétique des réseaux est de la compétence des communes. Le projet ligne 5 instruira cette question avec eux pour connaître leur volonté sur le sujet comme il a été déjà fait sur les autres projets de tramway de l'agglomération de Montpellier.

SJDV-DEP12-Obs2 Saint PISCIOTTA 3170 route de Lavérune 34070 Montpellier demande si le POS sera revu prochainement pour une demande de permis de construire sur sa parcelle de 3000m2.

Le projet ligne 5 rend compatible, au travers de la procédure de « Mise en comptabilité des PLU » (Volumes I du dossier d'enquête publique « Compatibilité du PLU de Clapiers »), les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU, qui sont les ex POS) afin que ces derniers soient en parfaite cohérence avec les besoins du projet en terme de foncier et de réglementation d'urbanisme.

En revanche, les modifications d'affectation des zonages en dehors de l'emprise d'intervention du projet ligne 5 restent de la compétence des communes.

CLAP-DEP14-Obs1 Guy FEDIERE 255 chemin de cabries 34830 Clapiers

Cet aspect ne relève pas de la présente enquête publique. L'enquête parcellaire déterminera l'emprise nécessaire à l'établissement du tramway.

CAM-DEP6-Obs2- Sophie HOUPIART-DUPRE

Comme indiqué dans le Volume G3 « Effets du projet sur l'environnement » page 47 pour la phase travaux, et page 133 en phase exploitation (l'emplacement des poubelles et des containers ainsi que le cheminement vers les véhicules de ramassage sont étudiés afin de faciliter la tâche du personnel), le projet tramway a pris en compte la problématique de ramassage des ordures ménagères en consultant les services de la CAM en charge de cette question. L'instruction par les services cités est en cours, notamment sur l'avenue Georges Clemenceau où des containers enterrés pourraient être implantés afin d'améliorer le ramassage et la qualité des lieux de stockage des ordures ménagères.

CAM-DEP7-Obs2-Carine VERHOVEN 41 Avenue Georges Clémenceau

Comme indiqué dans le Volume G3 « Effets du projet sur l'environnement », page 47 pour la phase travaux, et page 133 en phase exploitation (l'emplacement des poubelles et des containers ainsi que le cheminement vers les véhicules de ramassage sont étudiés afin de faciliter la tâche du personnel), le projet tramway a pris en compte la problématique de ramassage des ordures ménagères en consultant les services de la CAM en charge de cette question. L'instruction par les services cités est en cours, notamment sur l'avenue Georges Clemenceau ou des containers enterrés pourraient être implantés afin d'améliorer le ramassage et la qualité des lieux de stockage des ordures ménagères.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de ces réponses personnalisées.

1.5.5.15 Theme T12 - contre le projet

T12 – CONTRE LE PROJET

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP10-Obs1-G NUFFER
Estime que pour une ville comme Montpellier 4 lignes c'est suffisant il faut éviter le passage du tram en centre ville.

CAM-DEP21- Obs1 M. et Madame G CASTAING
Contre le projet demande que l'emprise soit minime et ne concerne que le talus.

CAM-DEP39- Obs1 Madeleine RAVENET 186 Rue de la Bégude Montpellier
Le passage de la ligne 5 va détruire un site exceptionnel. C'est un sacrilège d'amputer de 8 ha les 23 ha qui sont très appréciés des sportifs, promeneurs et enfants. Ne veut pas d'habitations dans le secteur. Estime que c'est gaspillage que de dépenser 350 millions d'euro.

CAM-DEP40- Obs1 Ilissible Appartement Ht D'Argency
Pas de tram.

CAM-DEP45- Obs1 M. CANN 783 Rue Bugarel Bat A1
Le passage du tram dans la rue de Bugarel supprime 80 places de parking. Si le tram passe dans cette rue il faut créer un parking souterrain et faire passer dans la rue une seule voie de tram. Le secteur Avenue de Vanières, rue de Bugarel et avenue Paul Valèry est très chargé aux heures de pointe. Le tram va compliquer la situation. Est défavorable au passage du tram dans le parc Montcalm. Le passage du tram pour desservir Ovalie devrait se faire soit par la rue des chasseurs ou l'avenue de Toulouse. Cette personne privilégie le passage par l'avenue de Toulouse/GrandM/Bd Paul Valery/Laverune. Le passage dans le parc Montcalm se justifie par un programme immobilier.

CAM-DEP67- Obs1 Barbara AMMAN
Habite avenue de Toulouse. Est opposée au passage du tram dans le parc Montcalm. Si le tram passe par le parc c'est que la commune a décidé de construire des immeubles.

CAM-DEP68- Obs2 Nazir RAJABALY
Est opposé au tracé de la ligne 5 entre l'avenue Lepic et la Rue de Bugarel. Propose de passer par l'avenue de Toulouse.

CAM-DEP100 -Obs1 Jean-David VINDIGNI
Projet superflu et couteux. Il serait plus raisonnable de développer des lignes de bus.

L59 Agnes HEBERT Résidence Le Wagner Rue de Fontcouverte 34070 Montpellier fait part de son opposition totale au projet. Elle évoque des raisons d'ordre environnemental très liées à la traversée du Parc Montcalm par le tramway et aussi des raisons financières en période de crise (ne pas alourdir le coût des impôts fonciers et de la taxe d'habitation).

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

9 observations ont été classées sous ce thème par la Commission. En réalité, 5 seulement sont en opposition totale avec le projet. Les 4 autres adressent des propositions de changements de tracés qui ont été traitées dans Thème T2-1. Ce thème n'appelle pas de réponse particulière de la part du maître d'ouvrage.

1.5.5.16

1.5.5.17 Theme T13 - pour le projet

Theme T13 - pour le projet

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP16-Obs1 M.MALZAC
L'arrêt place du 8 mai est bien pensé

CAM-DEP17-Obs1 G BOSSUET
Favorable au projet.

CAM-DEP26- Obs1 Dao Houzai
Pense que le Tram est bien pour la population de Montpellier

CAM-DEP31- Obs1 Illisible Quartier Estanove
C'est un bon projet.

CAM-DEP32-Obs1 PIOTR BELOTCHKINE
Estime le projet judicieux avec des arguments sur l'ensemble du tracé. En conclusion bravo pour ce projet pertinent.

CAM-DEP36-Obs1 Fatha ADAHLALI 597 chemin de Moulares Montpellier
Très favorable au tracé de la ligne 5 qui permettra à un moindre coût un déplacement en famille dans les parcs.

CAM-DEP38- Obs1 Jacques BOOYRON

Merci à l'agglomération d'avoir choisi de desservir le futur quartier de l'EAI. Enfin on conjugue les transports urbains, l'urbanisme et la construction de logements neufs.

CAM-DEP43- Obs1 Fabrice PAGES Président des "hauts de Boutonnet"
Très favorable au projet sur l'ensemble du tracé

CAM-DEP49- Obs1 Mercèdes DANONVILLE
Tout à fait d'accord sur ce tracé

CAM-DEP50- Obs1 Marie Line BERTHUIT
Ce tracé me convient parfaitement

CAM-DEP53-Obs2 Joël TCHAVIKIAN
Est favorable à l'aménagement du Parc Montcalm et au passage du tram dans ce nouvel ensemble. S'insurge contre les opposants à la construction d'immeubles dans le quartier

CAM-DEP57-Obs1 Myriam Mijon 04 67 13 60 76
Je suis tout à fait d'accord avec le tracé de la ligne 5 tel qu'il est prévu. Ce tracé respecte bien tous les désirs et besoins des riverains de cette ligne et il est absolument indispensable de respecter cela

CAM-DEP58-Obs1 Michèle BARDET Les hauts d'Argency
Je suis satisfaite du tracé de la ligne 5 de son passage au pied de la résidence, je le suis moins compte tenu de l'impact subi. Afin de réduire l'impact cette personne propose un seul trottoir et une seule voie de tram... suite illisible.

CAM-DEP63- Obs1 Louis POUGET 71 allée du vieux mas 34 070
Le tracé me semble judicieux dans son ensemble. Il est primordial de desservir le parc Montcalm en l'ouvrant à un aménagement urbain avec des logements et des transports en commun. Je ne comprends pas ceux qui s'acharnent à faire passer le tram ailleurs.

CAM-DEP66-Obs1 Yves BARRAL
Je suis très favorable au tracé de la ligne 5, surtout avoir pensé aux piétons qui se rendront à la station située dans le magnifique parc Montcalm

CAM-DEP71-Obs1 Gérard CICOLELLA 25 rue Hippolyte MTP
On pourra aller faire du sport dans le parc Montcalm sans être obligé de prendre sa voiture. Ce projet est une bonne chose pour l'environnement, de plus il permettra aux habitants des autres quartiers de se renconter dans le parc Montcalm. C'est peut-être cela aussi le lien social.

CAM-DEP74-Obs1 Bernard DUBOIS 45 avenue Jacques CARTIER
Bravo pour le tramway

CAM-DEP82-Obs1 Christophe GERVAISE 371 rue de la Begude
Le projet est bien structuré et permettra un usage harmonieux

CAM-DEP86-Obs1 M.et Mme G OLIVE
Habite dans la résidence le TURIN favorable au passage du tram rue de Bugarel

CAM-DEP87-Obs1 François BOE
Oui au passage du tram dans le parc Montcalm.

<u>CAM-DEP90-Obs1</u> Maguelone et Jérome Moynier
Souhaite vivement l'arrivée du tram à Ovalie et le passage dans le parc Montcalm

<u>MTP-DEP4</u> Mme BARAILLER Montpellier Ecusson
Enfin une station proche de chez moi ? Pour rejoindre les Parcs !

<u>MTP – DEP21 – Obs 1</u> – Mme URTADO Eliane
En tant qu'habitante du quartier Clémenceau, se réjouit du passage du tramway qui permettra une requalification de l'ensemble du quartier et un moyen de revivifier les commerces de proximité, indispensables à la qualité de vie de ce vieux faubourg.

<u>MTP – DEP31</u> – D. NOUGUET, 1 Bld Vialleton, Montpellier
Bravo pour ce tracé avec 2 points essentiels : la desserte du stade de rugby et accès à un parc sportif sans être obligé de prendre sa voiture. Enfin un transport en commun important près du Peyrou et de la rue Foch.

<u>MTP – DEP35</u> – Mme COURBES Anne, 55 rue du 56e R.A Montpellier T13
Le trajet depuis la place du 8 mai 45 en direct de Lavérune me semble intéressant. Ce quartier (Lepic et au-delà) est actuellement mal desservi (ligne 7 pas assez fréquente, horaires aléatoires). Passer en lisière du parc MONTCALM, comme prévu, est tout à fait rationnel : il y a de la place, l'économie financière est non négligeable. Cela apportera de la vie à cet espace, cela ne gâche pas le parc. Dans l'autre sens vers la ville (Clémenceau, Henry IV) cela me semble judicieux. Ne pas passer à la Gare = Très bien : il peut y avoir des correspondances. Actuellement cette place devant la gare est un vrai cauchemar (danger, lenteur…) A mon avis le trajet prévu convient tout à fait. Seul bémol : ne pas aller jusqu'à Prades-le-Lez.

<u>MTP – DEP36</u> – M.BRODARD Maurice, 201 rue du Mas de Nègre , Montpellier
Habitant le quartier OVALIE, le tracé passant par le stade et la rue de Bugarel est pertinent, l'emprise du Tram sur le Parc MONTCALM sera faible et ne devrait pas poser de nuisances majeures. Les habitants des 480 logements prévus à OVALIE sont ravis du tracé arrêté à ce jour.

<u>MTP – DEP37</u> – Mme BRODARD-GAILLARD Véronique, propriétaire des chambres d'hôtes « Clos de l'harmonie » 201 rue du Mas de Nègre, Montpellier
Très important que le Tram qui passe aux abords du stade, d'une part pour notre clientèle qui emprunte régulièrement la ligne 2 (mais assez éloignée du Clos) et d'autre part pour « désengorger » le stationnement lors des matchs. Très utile en conclusion pour tous les riverains autour du stade.

<u>MTP - DEP38</u> – Pour M.GAILLARD, rue du Mas de nègre, Montpellier
Agé de 75 ans, habitant près du stade Yves du Manoir, un arrêt au stade lui paraît primordial à la fois pour se rendre plus facilement en ville et pour suivre des soins médicaux (la ligne 2 est trop loin).

<u>MTP – DEP39</u> – Mme MOLENE Maguelone
Bravo pour le tracé de la ligne 5, avec enfin le quartier OVALIE bien desservi. Rien à rajouter sur le tracé.

<u>MTP – DEP40</u> – M BRODARD Frédéric, 201 bis rue du Mas de Nègre, Montpellier

Très heureux de ce tracé avec, enfin, un arrêt au stade qui désengorgera l'ensemble du quartier les jours de match et surtout permettra de se rendre plus facilement au centre ville sans voiture.

MTP – DEP41 – LISLE Josette et BRODARD Jean Claude Avenue Jean Prat, Montpellier
Du quartier OVALIE. L'ensemble du tracé paraît cohérent. Un arrêt au stade paraît indispensable. On pourra enfin utiliser le Tram pour aller en ville.

MTP – DEP42 – M. SOUCHON Guy Le Turin villa 5, 509 rue de Bugarel, Montpellier
Habitant rue de Bugarel je suis particulièrement concerné par le tracé entre l'avenue Lepic et le Rond point Paul Fajon. Le choix du passage du tram dans le Parc MONTCALM et la rue de Bugarel me convient particulièrement. Au-delà de mon légitime intérêt, ce tracé présente plusieurs avantages :
Il préserve un axe important de pénétration par la route de Lavérune.
Dans le parc, une partie importante du tracé (+ 1km), en site vierge, est à son détriment, mais selon les déclarations de l'adjoint à l'urbanisme de Montpellier, celui-ci sera en limite ouest. Une ligne de tramway n'est pas une atteinte à l'esthétique, ni bruyante.
Il dessert des zones d'habitation denses, notamment la ZAC OVALIE et le stade.
Il anticipe l'avenir avec le réaménagement du quartier Croix d'Argent et la réhabilitation de l'avenue de Toulouse. Prétendre que le tramway favorise la construction est une contrevérité : l'urbanisation est possible même en l'absence de tram.
L'essentiel de mes observations ont déjà été consignées le 11-07-11 lors d'une consultation sur cette même ligne pour choisir entre le tracé de base (route de Lavérune) et la variante (Parc Montcalm).

MTP – DEP43 – Mme GOURBERE Aurélia, 2 rue Booth, Montpellier
Le passage du Tram dans son tracé approximatif actuel me convient. Il permettra aux habitants du quartier ESTANOVE et riverains de la rue Foncouverte de rejoindre le centre ville et les quartiers nord.
Souhaite que le trace à l'intérieur du Parc se fasse dans le respect de l'environnement et de la sécurité pour les usagers. Dans les voies de circulation en voiture , l'accès au sud (Saint Jean de Vedas, rond point du Grand M) devra se faire de manière intelligente, pour que les gens de ce quartier puissent sortir.

MTP – DEP58 – Obs1 - Mmes REISMAN Martine et FONTERGNE Michelle, 6 rue des Gémeaux, Montpellier
Un bon point de ne pas faire passer la ligne par la Gare et la Comédie trop de croisements de trams induisant des pertes de temps).

LAVE-DEP1-Obs1 S.CASTELLA
est ravi de cette arrivée prochaine du tramway à Laverune.

LAVE-DEP5-Obs1 Auguste CHEVALIER 9av.Colonel Guizard 34880 Laverune
plébiscite le tracé.

LAVE-DEP10-Obs1 LAFON Huguette PIGNAN
« Très bonne impression »

LAVE-DEP12-Obs1 A.Marie DIAZ 34 Lavérune
« Très bonne impression. Attendons vivement que le tram fonctionne.

LAVE-DEP13-Obs1 Annie HERVE 34 Lavérune

« Nous irons nous promener sans problème de laisser notre voiture au parking. »

LAVE-DEP15-Obs1 Robert BOISSET, 3 plan des Bergers
« L'arrivée du tram sur Lavérune est une très bonne chose pour tout le monde. Merci. »

LAVE-DEP17-Obs1 Antoinette MICALEF 2, impasse de …. Lavérune
est favorable au projet.

LAVE-DEP19-Obs1 Nom illisible
est favorable au projet.

LAVE-DEP22-Obs1 Boudon
est très favorable au tram.

LAVE-DEP23-Obs1 AMADOU Les Bouisses
Très favorable au tram

LAVE-DEP24-Obs1 Signature illisible
« Très bon projet pour rapprocher la ville à la campagne. »

MOSL-DEP4-Obs1 signataire non identifié
« Très favorable à ce tracé, notamment de Clapiers à Prades ! Cela permettra de diminuer le trafic routier sur la D17 (très, trop passagère). »

MOSL-DEP5-Obs1 signataire non identifié
« Favorable au projet, encore que le trajet de certains tronçons ne soient pas des plus judicieux. »

SJDV-DEP8-Obs1 **M et Mme BALSAN** Serge 802 chemin des Oliviers 34430 Saint jean de Vedas signalent que le tracé, ainsi que les arrêts prévus leur conviennent très bien.

SJDV-DEP9-Obs1 ***M Clement LAVERNAY*** *7 rue du jardin de la reine 34000 Montpellier est très favorable au projet, malgré les problèmes mineurs (tranquilité, bruits, expropriation,...)*

LAVE-DEP26-Obs1 ZOUBIR Karim Lavérune
« Heureux de cette nouvelle ligne de tram à 100 m de mon impasse (impasse des Muriers). La ville bientôt se fera en transport en commun...la voiture fatigue à la longue. Mais, inquiêt un peu, car le tram peut par la suite inciter des jeunes de la ville à fréquenter notre village qui est très calme et espère bien que cela ne change pas. »

LAVE-DEP27-Obs1 GASQUET Yves
Pour le trajet.
LAVE-DEP30-Obs1 TALI Simone
« Ravie que la nouvelle ligne permette aux personnes agées de rejoindre Montpellier sans problème. »

LAVE-DEP31-Obs1 Signature illisible
« Sommes heureux de cette nouvelle ligne en espérant en profiter »

LAVE-DEP32-Obs1 Signature illisible
« Montpellier tisse sa toile avec cette nouvelle ligne : c'est magnifique pour tous ses habitants »

LAVE-DEP36-Obs1 Gèneviève SULTAN
« Beaucoup d'intérêt pour cette nouvelle ligne et pour le terminus qui aboutit à l'entrée exacte du village. »

CLAP-DEP13-Obs1 Martine SEIGNEURIN 14, rue des Millepertuis 34830 Clapiers
“Je trouve le tracé du tramway bien conçu pour regagner le centre ville avec des paysages agréables; j'espère qu'il y aura peu de nuisances sonores.”

CLAP-DEP15-Obs1 Signature illisible
“Tout à fait avec le tracé depuis le parking de Girac jusqu'à la médiathèque, desenclavant des bâtiments de recherches agronomiques.”

CLAP-DEP16-Obs1 François SAUVEUR 76 rue Puech Marty Prades le lez
“Tout à fait favorable à l'arrivée du tram à Clapiers. La ligne étant directe à travers Montpellier nous permettra de gagner énormément de temps et surtout d'argent pour se rendre en ville. Nous espérons ensuite qu'elle se prolongera jusqu'à Prades.”

CLAP-DEP17-Obs1 Jean Pierre REILLES 740 rue PLO-MIDI Prades le lez
“Nous espérons et attendons avec impatience le prolongemant jusqu'à Prades dans les meilleurs délais. Les Pradéens sont impatients et attendent que le progrès arrive à Prades. Nous faisons confiance aux décideurs...!!!”

MOSL-DEP8-Obs1 Colette DOMERGUE 1 chemin du Rapatel Montferrier-sur-Lez
“Parfaitement satisfaite du tracé.”

LAVE-DEP38-Obs1 Signature illisible
“J'attends avec impatience ce tramway qui est une réalisation, un cadeau même. Tout est parfait dans le projet.”

SJDV-DEP11-Obs1 Alexandre LALAQUE 9 rue Colette 34430 St Jean de Vedas est tout à fait favorable à ce tracé dans sa globalité.

LAVE-DEP39-Obs1 Signature illisible
“Aucune remarque particulière; un plus pour Lavérune”

LAVE-DEP40-Obs1 Pas de signature
“Attendons avec impatience la livraison de la ligne, ce qui signifiera la fin des travaux et le début de son utilisation”

LAVE-DEP45-Obs1 J.Paul CLARAC 4 rue des Aires 34880 Lavérune
“L'utilité et la pertinence de cette ligne sont me semble t-il avérées compte-tenu des difficultés actuelles pour joindre Montpellier à certaines heures.”

LAVE-DEP1C-Obs1 R. GIGORD 2595 bld P. Valéry MTP attend avec impatience cette ligne pour venir travailler en Tram et laisser sa voiture au garage.

L38 Association LES AIGUELONGUES 71 rue Laurent Chabry 34090 Montpellier donne un avis très favorable au projet, tout en notant que le maintien d'une navette par bus reste nécessaire.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

67 observations ont été déposées à ce sujet. Toutes ont en commun une acceptation du projet et du tracé.
Ce thème n'appelle pas de réponses de la part du maître d'ouvrage.

1.5.5.18 Theme T14 - demande de mesures compensatoires

T14 – DEMANDES DE MESURES COMPENSATOIRES

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP29 - Obs1 - Evelyne RAMOS LAURENT

Demande la construction d'un mur antibruit le long des Hauts d'Argency. Des voies croisées et la suppression d'un des trottoirs.

REPONSE DE LA CAM

T14 Q1 :

Cette question rejoint des questions traitées antérieurement :

1. la réponse détaillée à l'insertion du tramway sur la rue de Bugarel figure en T2-1 Q3 à Q6 ; la CAM a étudié une optimisation de l'insertion du tramway dans cette rue conduisant à une réduction des emprises, et s'engage à ne pas impacter les stationnements de la résidence des Hauts d'Argency.

2. L'impact du tramway sur le bruit en phase exploitation est largement développé au chapitre des effets de l'aménagement sur la santé, en pages 178 et suivantes du volume G3 du dossier d'enquête publique « Effets du projet sur l'environnement ». L'analyse s'appuie sur une étude détaillée confiée à un bureau d'études spécialisé ACOUPLUS visé au volume G 10 du dossier « Noms des auteurs ».

Les cartes détaillées des impacts figurent dans le dossier. Concernant le tramway proprement dit, aucune mesure particulière n'est à mettre en place ; le traitement du rail et de l'interface roue / rail par graissage permet de prévenir les émissions de bruit, notamment le crissement.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission prend acte de la solution proposée par CAM pour réduire l'emprise sur la résidence des Hauts d'Argency comme cela a été exposé au thème T2-1 ci-dessus.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

CAM-DEP78- Obs1 –nom *illisible*

Demande en compensation des espaces verts, supprimés dans le parc Montcalm, la réalisation d'un parc d'un hectare, dans l'hyper centre, sur la ZAC du nouveau St Roch.

REPONSE DE LA CAM

T14 Q2 :

Comme indiqué au volume G3 du dossier d'enquête publique « Effets du projet sur l'environnement », pages 26 et 27, il a été établi que pour 600 arbres abattus dans le cadre du projet, 1600 seront replantés, et 80 seront transplantés. Le bilan vert global est donc positif, avec environ 1000 arbres supplémentaires sur le projet. Cette politique sera applicable sur la totalité du tracé et les arbres qui seront préservés feront l'objet de mesures de protection particulières telles que décrites dans le Volume G3.

La demande de compensation par création d'un parc sur la ZAC Nouveau Saint-Roch n'est donc pas à prendre en compte au titre du projet de ligne 5 du tramway.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission prend acte de cette réponse.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

MTP-DEP2- Obs 2 Une personne (identité non déclinée) pour M. le Président de l'ASSOCIATION DES RIVERAINS DE LA RUE DURAND, Montpellier

1 - Qualité de l'air :

création d'une station de mesures (capteurs NO_x et NO_2) le long de la rue Anatole France pour avoir un suivi durant les travaux et surtout après.

2 - Création d'un vrai pôle de correspondance :

au Boulevard de l'Observatoire relié par cheminement piéton et vélo sécuritaire avec les arrêts Tram de St Denis, Guilhem et Comédie (insuffisance de l'arrêt actuel (*celui de l'Observatoire**) par manque de place assise et tracé pour déficients visuels : couleur et hauteur des bordures…)

3 - Suppression de bus après travaux :

sur rue Grand St Jean et Anatole France (et Alger/Durand) car création de bouchons et pollution de l'air (un bus au gaz pollue autant en NO_2).

4 - Piétons :

vu l'augmentation des piétons due à la ligne 5 + 4, prévoir un « plateau traversant » face à la pharmacie de la Babote en reculant (ou ajoutant) un feu avec une phase spécifique « piétons ».

5 – 6 - Réduction à une seule voie de la circulation automobile :

rue Anatole France (trafic réduit sur Bld Clémenceau -suite à implantation de la ligne n°5*) à l'entrée du tunnel.

à l'entrée du tunnel Comédie et création d'une zone 20 sur la voie latérale droite accédant rue Obilion/Joffre pour mettre en sécurité le cheminement piéton entre l'arrêt de l'observatoire/St Denis et la Comédie (correspondance entre ligne 5 et 2). Idem avec l'arrêt de Rondelet. Prévoir la végétalisation de l'entrée du tunnel Comédie identique à la sortie côté comédie.

7 - Impact sur le trafic de la rue du Grand St Jean :

(retournement des bus sur la rue StJean/Pagezy/Levat ?).

Que vont devenir les lignes 8,12 et 16 suite à la mise en place de la ligne 5. Où vont passer les futures lignes qui desserviront la Gare St Roch et pourquoi faut-il encore aller en bus à la Place St Roch ?*
en compensation des 6ha supprimés du Parc Montcalm et pour réduire les GES de la rue du Grand St Jean, demande d'un parc public végétalisé le long de cette rue. Emplacement possible sur lots 3 et 4 de la ZAC du nouveau St Roch qui va générer un trafic piéton important entre la Gare (pôle multimodale) l'Observatoire/Babote et Rondelet-St Denis. La création de ce parc public permettrait de plus de conserver la perspective entre la Tour Babote via la rue d'Alger jusqu'à la tour du futur parking de la Gare (il manque l'avis de l'ABF et l'analyse avec le parking du pôle multimodal de la Gare St Roch).
8 - Suppression de bus pendant les travaux
dans la rue Durand. (la ligne 11 peut déjà se retourner à Plan Cabanes dès le démarrage des travaux afin d'alléger la circulation. La jonction avec la Gare est facile par la ligne 3 du Tram). Gain sur la pollution de l'air(GES et consommation d'essence).
8 bis - Démarrage des travaux en priorité par le tronçon Jeu de Paume-Peyrou de façon à alléger le centre ville et améliorer la performance des tramways.
9 - Améliorer le cheminement au bas des escaliers de la gare (été 2013) vers l'Observatoire (Parking Layssac et arrêt tram de l'Observatoire, de St Denis et de St Guilhem) via la rue Durand par mise en totalité de la rue Durand en zone 20 de circulation apaisée et étude de bornes escamotables.
** précisions apportées lors de la rencontre des représentants de l'Association des Riverains de la rue Durand à la permanence des Commissaires enquêteurs du 23 avril 2013 (Mme Michèle HERPIN Vice Présidente accompagnée d'un membre de l'Association).*

L21 : Association des Riverains de la rue Durand
Apporte des compléments, en les développant, suite à la rencontre avec le Commissaire enquêteur à la permanence du 23 avril 2013 en Mairie de Montpellier.
Sur la base de l'expérience acquise lors de la mise en service de la ligne 3 du Tram en avril 2012 nous demandons que :
Les impacts du projet soient totalement présentés et analysés, notamment au regard de la pollution de l'air, des flux piétonniers générés au centre (Observatoire/St Denis) et de la restructuration des lignes de bus existantes, avant, durant les travaux et après mise en service.
Des mesures compensatoires correspondantes soient complétées et améliorées, particulièrement concernant les cheminements piétons accessibles (correspondance L5/Gare/Parking PEM-St Roch), la conservation et création d'espaces verts au centre et l'amélioration du suivi de la qualité de l'air, rue Anatole France et Grand St Jean.
Les engagements exposés dans le dossier de DUP, après avoir été clairement explicités, soient tenus, par la mise en place effective d'un suivi transparent sur la base d'un bilan clair et formel des résultats de la concertation préalable (CR, etc…) accessible sur internet, comme prévu par l'Europe, notamment concernant le phasage des travaux et la suppression des doublons bus-tram inutilement coûteux, générateurs d'embouteillage et polluants, donc contre-performant.
Les courriers suivants déposés par l'Association des Riverains de la rue Durand, apportent des compléments aux sujets présentés et sur lesquels cette association demande des réponses.

L42 : Lettre de l'Association des riverains de la rue Durand, enregistrée à Montpellier Agglomération le 18 avril 2013.

L64 : Lettre de l'Association des riverains de la rue Durand déposée lors de la permanence finale du 13 mai 2013.

Suite à nos lettres du 24/4 et 6/5/13, déposées à l'appui des remarques inscrites dans le registre, nous venons déposer une copie d'une pétition de plus de 180 signatures pour l'arrêt immédiat du doublon bus11-tram3,4 ou 5. La pétition a pour titre « PETITION EN FAVEUR DU DETOURNEMENT DE LA LIGNE 11 A L'OBSERVATOIRE tel que défini dans l'argumentaire fournit à M. Le Président de l'Agglomération de Montpellier. NON AU BUS DANS LA RUE DURAND ».

L67 : Document déposé par l'Association des riverains de la rue Durand. « PETITION pour l'AMELIORATION de la Ligne 11, adressée à Monsieur MOURE Président de l'Agglomération, Monsieur SUBRA, Président de la TAM ». 89 signatures.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

1 observation et 4 courriers ont été déposés à ce sujet. Ces dépositions proviennent de l'Association des riverains de la rue Durand. Ces observations adressent ce que l'on pourrait qualifier d'« impacts collatéraux » générés par l'implantation des lignes de tramway et particulièrement par le projet de la ligne 5 qui vient s'ajouter aux 4 lignes déjà existantes.

QUESTIONS DE LA COMMISSION A LA CAM

T14 Q3 : Pouvez-vous donner vos réponses à toutes les questions soulevées par ces observations ?

REPONSE DE LA CAM

T14 Q3 :

La CAM précise en préalable, que les riverains de la rue Durand ont fait l'objet d'une attention très particulière pendant toutes les phases de travaux de la ligne 3 du tramway. En effet, pendant certaines phases de travaux, le réseau de bus arrivant à la gare ne pouvait plus être relié à son itinéraire initial par la rue de la République, la rue Durand a été utilisée en itinéraire de déviation ; étaient concernées à ce moment les lignes 6, 7, 11, 15 et 16 représentant plus de 900 passages par jour.

Le projet de restructuration du réseau de bus en accompagnement de la mise en service des lignes 3 et 4 en avril 2012 a été élaboré en version définitive à l'été 2011, et a démontré la nécessité de maintenir le passage des lignes 6, 7 et 11 à la gare ; la ligne 16, dont seule la branche sud vers Tournezy a été maintenue, et les lignes 8 et 12 vers les quartiers de la Rauze et Saint-Martin sont également connectées à la gare mais restent en dehors du secteur de la rue Durand.

Il a alors été proposé d'établir les lignes 6 et 7 par la rue de la République, la rue Pagézy, la rue du Grand Saint-Jean puis la rue Rondelet, et la ligne 11 par la rue de la République, la rue Pagézy, la rue Durand et la rue d'Alger. La ligne 11 est en effet une ligne majeure du réseau de bus, desservant des quartiers denses, et nécessitant un accès privilégié au centre ville ; une correspondance obligatoire de cette ligne sur la station Plan Cabane de la ligne 3, telle que demandée par certains riverains, ne pouvait répondre aux besoins. En effet, la rupture de charge aurait été perçue comme très pénalisante pour les utilisateurs de bus, en arrivant sur une station de tramway où la charge est déjà très forte, et à quelques stations seulement du cœur de ville et de la gare. Cette situation aurait été également très préjudiciable pour les personnes à mobilité réduite, ou tout simplement pour les personnes avec valises qui se rendent à la gare.

La CAM s'est engagée à ne maintenir que la ligne 11 et elle seule sur la rue Durand jusqu'à l'horizon de la mise en service de la ligne 5. C'est la situation actuelle, seule la ligne 11 emprunte la rue Durand, ce qui représente moins de 100 passages par jour et au maximum 8 passages par

heure à l'heure de pointe. A l'horizon de la mise en service de la ligne 5 de tramway, la ligne 11 sera très largement déchargée par la ligne 5 dans le secteur Route de Lavérune / Figuerolles / Estanove / Pas du Loup, et dans ces conditions un terminus de cette ligne sur la ligne 3 (Plan Cabane a priori) est envisageable.

Pour accompagner le passage de bus dans cette rue, une réfection totale de son aménagement a été réalisée en accompagnement de la ligne 3. Le type d'aménagement en « zone de rencontre » a été mis au point en concertation avec les riverains, avec maintien d'une file de stationnement, élargissement des trottoirs, matérialisation de l'entrée de la rue pour affirmer la zone de rencontre, mobilier de protection contre le stationnement, réfection du revêtement. Cet aménagement a été réalisé en 2011 et 2012 conformément aux engagements de la CAM .

Pour répondre aux questions posées, le projet de restructuration du réseau TaM à l'horizon 2017 figure en page 105 du volume B du dossier d'enquête publique « Notice explicative ». Comme précisé dans le document, il ne s'agit nullement d'un projet définitif de restructuration ; le réseau de bus est, par nature, adaptable en permanence aux évolutions de la demande, du plan de circulation de la ville, aux correspondances à assurer avec les réseaux de transports non gérés par la CAM. L'expérience de la mise en service de la ligne 3, comme celle des lignes de tramway précédentes, a bien montré la nécessaire adaptation du réseau dans les mois qui ont suivi la mise en service, pour répondre au mieux aux besoins de desserte : renfort de certaines lignes, création d'une ligne de bus supplémentaire (ligne 10)... De même dans le secteur de la gare, le réseau évoluera également en s'adaptant aux évolutions de la Gare Saint-Roch, et à la desserte supplémentaire en TER qui viendra dans les prochaines années.

En ce qui concerne les impacts du projet sur la circulation automobile, ceux ci sont analysés au volume G3 de l'étude d'impact « Effets du projet sur l'environnement », aux pages 104 et suivantes. Dans le secteur du centre ville, la principale modification concerne l'avenue Georges Clémenceau, qui voit sa partie terminale fermée à la circulation générale et réservée à la circulation de desserte locale, avec une proposition d'adaptation du plan de circulation par les rues Balard / Chaptal.

Le projet de tramway n'a pas d'impact sur la circulation sur les rues Anatole France, Victor Hugo (accès au tunnel de la Comédie) et Grand Saint-Jean.

Concernant les déplacements piétons dans ce même secteur central, ils sont traités en page 106 du volume B du dossier d'enquête publique « Notice explicative » ; l'objectif du projet est bien d'améliorer le confort des piétons le long de l'itinéraire du tramway, et notamment pour l'accès aux stations. Les cheminements piétons entre les stations Observatoire, Gare, Saint-Denis et Comédie sont particulièrement aisés et adaptés aux flux générés par le tramway ; la quasi totalité du secteur est en zone piétonne, et la rue de la République a été réaménagée à l'occasion des travaux de la ligne 3 du tramway avec des espaces piétons généreux et bien entendu accessibles comme prévu à l'arrêté d'accessibilité des voiries publiques du 17 janvier 2007. Il n'est pas prévu de réaménagement des rues Anatole France et Victor Hugo dans le cadre du projet ligne 5, ces 2 itinéraires n'étant pas concernés par le tracé du tramway.

De même, le lien pour les cyclistes entre le boulevard de l'Observatoire et la place Saint-Denis est particulièrement aisé, s'agissant d'une zone piétonne où les vélos sont admis, à condition de respecter la limitation de vitesse à 10 km/h

Le projet d'agrandissement de la gare Saint-Roch et de création d'un accès supplémentaire au niveau de l'ancien parking des gares, ne relève pas du présent projet de tramway ligne 5 ; les éventuels aménagements de l'environnement ne peuvent être pris en compte dans le cadre du projet de tramway.

Le dossier d'étude d'impact analyse la qualité initiale de l'air sur le corridor du tracé, et l'impact positif du tramway sur ce point particulier, comme observé après la mise en service des lignes précédentes. Les cartes des pages 58,59 et 60 de l'étude d'impact montrent l'évolution projetée

avec le projet de ligne 5 (étude réalisée par Air Languedoc Roussillon). L'ARS (Agence Régionale de Santé) a confirmé que ces réponses répondent correctement à ses observations.

Le contenu de la ZPPAUP du quartier Gambetta – Figuerolles (zone de protection du patrimoine architectural, urbanistique et paysager) est présenté en page 125 du volume G2 de l'étude d'impact « Etat initial du site », et les effets du projet en page 89 du volume G3 « Effets du projet sur l'environnement ». Le projet n'a pas d'impact direct sur la ZPPAUP et ne nécessite pas de mise en compatibilité. L'impact positif indirect est décrit dans le dossier, la rénovation de l'espace public aura un effet incitatif au renouvellement urbain dans le secteur. Les services compétents (DRAC et ABF) devront porter un avis lors de l'instruction du Permis d'Aménager nécessaire dans le périmètre du Secteur Sauvegardé, qui interviendra avant le début des travaux ; bien entendu, le maître d'ouvrage a d'ores et déjà établi une concertation informelle avec ces services pendant toute la préparation du projet et notamment pour le traitement de l'espace public.

Comme cela a été fait avec succès pour la construction des lignes de tramway précédentes, la communication auprès des riverains et associations concernées par les travaux sera assurée pendant tout le projet ; en particulier quand le phasage précis des travaux sera déterminé, après mise au point avec les entreprises retenues à l'issue des consultations, des réunions d'information seront faites dans les quartiers pour assurer le maintien des fonctionnalités urbaines auprès des habitants et des commerçants et autres activités concernés.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

L'Association des Riverains de la rue Durand s'est largement exprimée dans le cadre de cette enquête publique, puisque au moins quatre lettres et une déposition ont été reçues. Au cours des permanences de Montpellier et de la CAM, deux rencontres avec les commissaires enquêteurs ont eu lieu.

La commission estime que les réponses apportées par la CAM sont satisfaisantes et répondent au mieux aux préoccupations de cette association.

Thème T15 - COMPATIBILITE AVEC LES PLU

Il n'y a pas eu de déposition sur ce thème.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La Commission constate qu'aucune déposition n'a été faite sur ce thème.

1.5.6 CONSTAT ET SYNTHESE

La présente enquête s'est déroulée normalement, sans incident notable avec une bonne participation du public, des associations et des responsables locaux.

L'enquête s'est caractérisée par les chiffres suivants :

- ✓ 316 dépositions dans 16 registres,
- ✓ 122 lettres dont 5 pétitions,
- ✓ Le site internet de la CAM a été visité 4468 fois par le public,
- ✓ 622 personnes ont été accueillies par les hôtesses dans les 6 lieux de consultation des dossiers

La Commission estime que ces résultats sont satisfaisants et apportent la preuve du bon déroulement de l'enquête sur le plan quantitatif.

Sur l'ensemble du corridor, de la ligne 5, il est possible d'avoir, à partir de ces dépositions écrites, des lettres et des documents reçus, une vision globale sur les réactions suscitées par le dossier présenté par la CAM. Ces réactions se sont exprimées, sous forme de questions, de demandes d'information et parfois d'opposition au projet. Ces réactions ont été officialisées, lors des 6 permanences pendant lesquelles les 3 commissaires enquêteurs ont été à l'écoute du public, dans les dépositions consignées dans les registres et dans les lettres reçues. A noter que la dernière permanence du 13 mai a été très chargée mais toutes les personnes ont été reçues et écoutés.

Des contacts ont été pris avec les maires des communes et les principaux responsables locaux afin de bien comprendre les objectifs et les enjeux d'un tel projet, ainsi que son intérêt public.

Une audience importante a été accordée aux associations concernées par l'enquête et des relances personnalisées ont été faites par les membres de la Commission d'enquête afin d'obtenir leur participation. Des rendez-vous ont été accordés les 17 et 18 avril 2013 à 9 associations, dont la plupart ont participé à la concertation. (Voir annexe)

La Commission a répondu positivement à toutes les demandes du public lorsque celui-ci demandait un déplacement sur le terrain. (Montpellier village, Centre commercial de Vanières, Parking du 2 avenue G Clémenceau et rue de Bugarel)

Une visite officielle du corridor de la DUP a été effectuée avec la CAM, avant l'enquête, le 5 mars 2013.

La Commission a effectué une marche à pied sur la plus grande partie du tracé le 26 mars 2013 afin d'avoir une bonne connaissance des lieux et des points sensibles. D'autres visites ont été faites en cours d'enquête sur des points singuliers tels que la rue de Bugarel, le parc Montcalm et avenue Georges Clémenceau.

L'analyse et l'examen des 316 dépositions et 93 lettres, dont 5 pétitions, ont mis en évidence la présence de 517observations qui ont été classées par thèmes.

5 personnes sont en opposition totale avec le projet, ce chiffre est faible, et apporte la preuve que dans l'ensemble le projet est bien accepté.

67 personnes sont pour le projet, c'est donc un chiffre fort qui indique que la plupart des montpelliérains sont satisfaits de leur tram et souhaitent la mise en place de la ligne 5.

Dans les observations ont peut noter : les demandes particulières qui ont trait à l'intérêt privé tel que l'impact sur les biens privés et les demandes des associations et des responsables locaux qui concernent l'intérêt général et parfois collectif.

Les principales observations portent **sur le tracé** avec une remise en cause des choix sur les variantes retenues lors de la phase de concertation. Sont notamment cités :

- ✓ Des demandes pour que le tracé passe, selon les cas, par l'avenue de Toulouse ou par la route de Lavérune.
- ✓ Une forte mobilisation et une opposition au passage du tram dans le parc Montcalm.
- ✓ Des demandes de modification du tracé pour desservir d'une part le quartier La Gaillarde/Sup agro/INRA entre la place Albert 1er et St Eloi.
- ✓ Une demande de modification de tracé entre Montferrier et Clapiers.

Sur les **impacts pour les riverains** les habitants des hauts d'Argency sont inquiets et demandes des aménagements par rapport à la solution proposée dans le dossier.

Le **thème des stations** est souvent évoqué avec :

- ✓ la création de nouvelles stations (Avenue G Clémenceau, entre CNRS et Hortus, entre Paul Fajon et Génevaux et enfin au chemin des oliviers)
- ✓ une modification d'implantation par rapport au projet (St Denis, Place du 8 mai, Lavérune et Albert 1er)
- ✓ la confirmation du maintien de la station prévue au projet (Ovalie et St Guilhem)

Les **thèmes de l'accès des riverains et du stationnement** sont souvent évoqués en phases travaux et en exploitation.

La Commission constate que, sur le contenu et la qualité des observations, le public a su se positionner en enrichissant l'enquête.

L'enquête s'est terminée le 13 mai et la Commission a remis officiellement à la CAM le 22 mai 2013 le procès verbal de synthèse. La CAM a remis à la Commission d'enquête son mémoire en réponse le 5 juin 2013.

La Commission constate que les délais prescrits dans l'arrêté préfectoral ont été respectés.

Dans la lettre du 5 juin 2013 qui accompagne son mémoire en réponse aux observations du public et aux questions de la Commission, la CAM répond avec précision sur les points essentiels des demandes (voir pièce jointe en annexe) :

Des aménagements sont proposés pour les centres commerciaux de Montpellier village et du centre commercial avenue de Vanières
Rue de Bugarel une proposition permet de réduire l'emprise et de conserver les parkings et les espaces verts. La CAM est donc d'accord pour modifier le projet.
Pour le parc Montcalm, la CAM s'engage, en accord avec la ville de Montpellier, pour maintenir d'un seul tenant une surface d'au moins 15 hectares qui sera traitée en parc dans le cadre d'un concours d'idée qui a été lancé par la ville de Montpellier. En ce qui concerne le passage du tram une proposition est faite pour que ce dernier passe en bordure ouest.
Avenue George Clémenceau la CAM donne son accord pour l'implantation supplémentaire au centre de l'avenue.
La CAM confirme son engagement de réaliser un itinéraire cyclable tout au long de la ligne

La Commission d'enquête constate que la CAM a répondu avec beaucoup de précisions avec des engagements forts aux demandes et doléances du public. Il y a eu une bonne communication entre le Public, les Administrations, la CAM et la Commission d'enquête et chacun a su rester dans le cadre de ses prérogatives. L'enquête a permis de canaliser et de collecter les principales demandes en les relayant et en obtenant de la CAM des améliorations que la Commission se propose d'examiner dans le chapitre suivant de ce rapport avant de donner son avis.

La Commission d'enquête

Jean-François DEMOULIN	Bernard BOULLET	Claude ROUVIERE
Président	Assesseur	Assesseur

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

OPERATION DE LA LIGNE 5

DU TRAMWAY DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

ENQUÊTE PUBLIQUE, PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DES TRAVAUX ET DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES DE LAVERUNE SAINT JEAN DE VEDAS, MONTPELLIER, MONTFERRIER SUR LEZ ET CLAPIERS

(Enquête publique du10 avril 2013 au 13 mai 2013)

ANNEXES AU RAPPORT D'ENQUÊTE

Commission d'enquête

Jean-François Démoulin Bernard Boullet Claude Rouviére

ANNEXES

Annexes jointes au présent rapport

1) Décision du Tribunal Administratif N° E13000017/34 du 27 février 2013
2) Arrêté Préfectoral n° 2013-I-548 du 18 mars 2013
3) Publications officielles dans la presse régionale
4) Certificat d'affichage des 5 mairies concernées et de la CAM
5) Plan de positionnement des panneaux supports de l'avis d'enquête répartis le long du tracé
6) Délibération du conseil municipal de la Ville de Montpellier n° 2012/84 du 26/03/2012 sur l'accord Etat / Ville pour l'acquisition de l'ancienne Ecole d'Application de l'Infanterie.
7) Lettre de Mme le Maire en date du 31 mai 2013 adressée à Mr le Président de Montpellier Agglomération s'engageant à ce que le parc à aménager ait une superficie minimale de 15 hectares mimimum d'un seul tenant dans le parc Montcalm.
8) Lettre de notification au maître d'ouvrage du procès-verbal de fin d'enquête du 22 mai 2013
9) Lettre de remise du mémoire en réponse de la CAM du 5 juin 2013
10) Lettre d'accord du préfet accordant une prolongation du délai pour la remise du rapport de la Commission d'enquête

Annexes non jointes au présent rapport

1) 16 registres d'enquête publique contenant les 29 lettres annexées aux registres
2) Dossier contenant les 93 lettres et pétitions déposées à la CAM siège de l'enquête
3) Bilan de communication fait par la Communauté d'Agglomération de Montpellier
4) Constat d'huissier attestant la présence des panneaux et de l'affichage au niveau des 5 mairies et de la CAM.
5) PV de synthèse du 22 mai 2013
6) Mémoire en réponse du maître d'ouvrage du 5 juin 2013 contenant 6 plans de proposition d'adaptation du projet pour le centre commercial Montpellier Village, pour la rue de Bugarel, pour le Parc Montcalm et pour la nouvelle station Lycée Clémenceau.
7) Les journaux avec les publications officielles
8) Dossier contenant les procès-verbaux des réunions de la commission avec les associations, les visites sur place.

REPUBLIQUE FRANCAISE

DECISION DU

29/01/2013

N° E13000017 /34

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MONTPELLIER

LE PRESIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation et provision

Vu enregistrée le 17 janvier 2013, la lettre par laquelle le PREFET DE L'HERAULT demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique conjointe, portant sur les communes de Lavérune, Saint Jean de Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, parcellaire, préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement par la Communauté d'agglomération de Montpellier, du tronçon de la ligne 5 du tramway Lavérune/Clapiers permettant le bouclage de la ligne 4 du tramway et portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants ;

VU le code de l'expropriation, et notamment son article L 11-1 ;

VU la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, et notamment son article 139 ;

Vu la décision en date du 5 décembre 2012 par laquelle le Président du tribunal administratif a délégué Mlle Isabelle PASTOR, conseiller, pour procéder à la désignation des commissaires-enquêteurs ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

Président :

Monsieur Jean-François DEMOULIN, Ingénieur ETP retraité, demeurant 28, Placette des Flamants Roses – LA GRANDE-MOTTE (34280)

Membres titulaires :

Monsieur Bernard BOULLET, Ingénieur du conservatoire national des arts et métiers retraité, demeurant 2, impasse Alphonse Daudet - LE CRES (34920)
Monsieur Claude ROUVIERE, directeur des services techniques du CHU de Montpellier, retraité, demeurant 1, avenue du Moulin à Vent - CASTRIES (34160)

En cas d'empêchement de Monsieur Jean-François DEMOULIN, la présidence de la commission sera assurée par Monsieur Bernard BOULLET, membre titulaire de la commission.

.../...

Membre suppléant :

Monsieur Bruno MEALLONNIER, Retraité de France Télécom, demeurant 152, chemin de la Combe - ASSAS (34820)

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le suppléant.

ARTICLE 2: La COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER (Immeuble La Coupole - 50 place Zeus – BP 9531 – 34045 MONTPELLIER CEDEX 1) versera dans un délai de 15 jours, à la Caisse des dépôts et consignations - Direction du bancaire réglementé, gestion du fonds d'indemnisation des commissaires enquêteurs, 15, quai Anatole France 75700 Paris 07 SP - compte n° 40031 00001 0000279168 T 64 **une provision d'un montant de 3.000 euros.**

ARTICLE 3 :Pour les besoins de l'enquête publique, les membres de la commission d'enquête sont autorisés à utiliser leur véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 4 :L'indemnisation des membres de la commission d'enquête sera assurée par le maître d'ouvrage en application de la décision du président du tribunal administratif fixant les sommes qui leur sont dues.

ARTICLE 5: La présente décision sera notifiée au PREFET DE L'HERAULT, aux membres de la commission d'enquête, au PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER et à la Caisse des dépôts et consignations.

Fait à Montpellier, le 29 janvier 2013.

Le Conseiller,

Isabelle PASTOR

REPUBLIQUE FRANCAISE

DECISION DU

27/02/2013

N° E13000017 /34

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MONTPELLIER

LE PRESIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation et provision

Vu enregistrée le 17 janvier 2013, la lettre par laquelle le PREFET DE L'HERAULT demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique conjointe, portant sur les communes de Lavérune, Saint Jean de Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, parcellaire, préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement par la Communauté d'agglomération de Montpellier, du tronçon de la ligne 5 du tramway Lavérune/Clapiers permettant le bouclage de la ligne 4 du tramway et portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées ;

Vu la décision n°E13000017/34 en date du 29 janvier 2013 par laquelle le Conseiller délégué a désigné les membres de la commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique conjointe ci-dessus référencée ;

Vu, enregistrée le 26 février 2013, la lettre par laquelle le PREFET DE L'HERAULT indique qu'après concertation, l'enquête parcellaire ne se déroulera qu'ultérieurement ; qu'il convient par conséquent de retirer l'enquête parcellaire de la mission confiée aux membres de la commission d'enquête ;

Vu la décision en date du 5 décembre 2012 par laquelle le Président du tribunal administratif a délégué Mlle Isabelle PASTOR, conseiller, pour procéder à la désignation des commissaires-enquêteurs ;

DECIDE

ARTICLE 1 : L'enquête publique parcellaire, initialement prévue dans la mission de la commission d'enquête, est retirée.

ARTICLE 2 : Le reste de la décision est inchangé.

ARTICLE 3: La présente décision sera notifiée au PREFET DE L'HERAULT, aux membres de la commission d'enquête, au PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER et à la Caisse des dépôts et consignations.

Fait à Montpellier, le 27 février 2013.

Le Conseiller,

Isabelle PASTOR

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'HÉRAULT

Préfecture
DIRECTION DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITES LOCALES
BUREAU DE L'ENVIRONNEMENT

Arrêté n° 2013-I-548 du 18 mars 2013 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.
Opération ligne 5 du tramway de l'Agglomération de Montpellier-Tronçon Lavérune/Clapiers par la Communauté d'Agglomération de Montpellier

---

Le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon,
Préfet de l'Hérault,

VU le code général des collectivités territoriales ;
VU le code de l'urbanisme ;
VU le code de l'environnement et notamment ses articles L.122-1, L.123-1 à L.123-15 ;
VU les délibérations du conseil communautaire de l'Agglomération de Montpellier n° 11191 et n°11192 du 30 octobre 2012 approuvant le bilan de concertation préalable à la réalisation du tronçon de la ligne 5 de tramway Lavérune/Clapiers, permettant le bouclage de la ligne 4 et approuvant la demande d'ouverture d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
VU l'ensemble du dossier présenté par la Communauté d'Agglomération de Montpellier pour être soumis à l'enquête publique et la demande d'ouverture d'une enquête publique préalable à une DUP et portant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet;
VU l'avis favorable rendu par les services de l'Agence Régionale de Santé du 11 décembre 2012 complété le 31 janvier 2013;
VU l'avis favorable rendu par les services de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer en date du 17 décembre 2012 ;
VU l'avis favorable rendu, le 13 février 2013, par les services de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, autorité environnementale en charge du projet ;
VU la réunion en Préfecture du 14 février 2013 relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par l'opération : Lavérune, Saint Jean de Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers et le procès-verbal du 27 février 2013 inséré dans le dossier soumis à l'enquête publique ;
VU l'ordonnance prise par le Tribunal Administratif de Montpellier n° E13000017/34 du 29 janvier 2013, désignant une commission d'enquête, modifiée par l'ordonnance rectificative du 27 février 2013 portant le même numéro;
VU la réunion de préparation qui a eu lieu en Préfecture, le 25 février 2013, réunissant les commissaires enquêteurs et les représentants de la Communauté d'Agglomération de Montpellier et de TAM ;
VU l'arrêté préfectoral n°2013-I-089 du 14 janvier 2013 portant délégation de signature à Monsieur Alain ROUSSEAU, Sous-Préfet hors classe, Secrétaire Général de la Préfecture de

l'Hérault et publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Hérault du 14 janvier 2013 ;

SUR proposition de M. le Secrétaire général de la Préfecture de l'Hérault

ARRETE :

ARTICLE 1 :

En vue de la réalisation de la ligne 5 du tramway de la Communauté d'Agglomération de Montpellier entre Lavérune et Clapiers, il sera procédé à une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

Cette enquête se déroulera du 10 avril 2013 au 13 mai 2013 inclus.

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers.

ARTICLE 2 :

Le projet soumis à l'enquête publique s'inscrit dans une politique de développement des transports collectifs. La ligne va s'étendre sur une longueur de 15,7 kilomètres, permettant la desserte des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, pour un coût estimé de 350 millions d'euros.
Elle compte 25 stations dont 4 communes avec la ligne 1 et 3 avec la ligne 4. Elle est, par ailleurs, ponctuée de 4 parcs-relais, situés aux extrémités du tracé. Le projet inclut l'aménagement des voiries associées et de la plateforme, mais également de la voie ferrée, des lignes aériennes de contact et des installations techniques qui lui sont rattachées.
Enfin, elle permettra le bouclage de la ligne 4, en s'insérant entre la place Albert 1er et le Boulevard Clémenceau, en passant par le Boulevard du Jeu de Paume à Montpellier.

ARTICLE 3 :

La commission d'enquête est composée de :
Monsieur Jean-François DEMOULIN, ingénieur ETP retraité, président
Monsieur Bernard BOULLET, ingénieur du conservatoire national des Arts et Métiers, retraité, 1er assesseur
Monsieur Claude ROUVIERE, directeur des services technique du CHU retraité, 2éme assesseur
Monsieur Bruno MEALLONNIER, cadre France Télécom retraité, suppléant.

En cas d'empêchement de **Monsieur Jean-François DEMOULIN,** la présidence sera assurée par **Monsieur Bernard BOULLET.**

ARTICLE 4 :

La personne responsable du projet est M Laurent CARRERE, Directeur des projets tramway à TaM, mandataire de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, maître d'ouvrage de l'opération.

Elle pourra communiquer toute information concernant le projet sur demande adressée à : TaM, 125 rue Léon Trotski CS 60014-34075 Montpellier cedex 3 Téléphone : 04 67 07 71 35.

ENQUETE PUBLIQUE

ARTICLE 5 :

L'enquête se déroulera durant **34 jours consécutifs du mercredi 10 avril 2013 au lundi 13 mai 2013 inclus.**
Le dossier d'enquête, comportant notamment **l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale,** sera déposé pendant toute la durée de l'enquête, à l'Hôtel d'Agglomération de Montpellier ainsi que dans les mairies de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

L'Hôtel de l'Agglomération de Montpellier est désigné comme **siège de l'enquête.**

Adresses et lieux d'enquête :

Hôtel de l'Agglomération de Montpellier
adresse : 50 place Zeus
34000 Montpellier

Mairie de LAVERUNE
Place de la Mairie
34880 Lavérune

Mairie de SAINT JEAN DE VEDAS
4 rue de la Mairie
34430 Saint Jean de Védas

Mairie de MONTPELLIER
1 placé Georges Frèche
34000 Montpellier

Mairie de MONTFERRIER SUR LEZ
4 impasse du Château
34980 Montferrier sur Lez

Mairie de CLAPIERS
5 Grand'Rue Marie Lacroix
34830 Clapiers

ARTICLE 6 :

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra, aux jours et heures d'ouverture habituels des bureaux de l'Hôtel de l'Agglomération et des mairies concernées, tels que précisés ci-après, prendre connaissance du dossier comportant l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale et formuler ses observations sur les registres ouverts à cet effet.

Ces registres seront établis sur feuillets non mobiles, côtés et paraphés par le Président de la commission d'enquête ou l'un de ses assesseurs, préalablement à l'ouverture de l'enquête publique.

Heures d'ouverture des bureaux au public :

L'Hôtel de l'Agglomération de Montpellier
du lundi au vendredi de 8h00 à 18h00

Mairie de Lavérune
du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h00 et le samedi de 9h00 à 11h00

Mairie de Saint-Jean-de-Vedas
du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, sauf le vendredi jusqu'à 17h00

Mairie de Montpellier
le lundi mardi mercredi et vendredi de 08h30 à 17h30 et le jeudi de 10h00 à 19h00

Mairie de Montferrier-sur-Lez
du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 18h00

Mairie de Clapiers
du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 18h00, sauf le mardi jusqu'à 19h00

Toute correspondance relative à l'enquête pourra être également adressée à la commission d'enquête au **siège de l'enquête** à l'adresse suivante :
M. le Président de la commission d'enquête
Ligne 5 du tramway
Hôtel de l'Agglomération de Montpellier
50 Place Zeus
CS 39556-34961 Montpellier cedex 2

A partir de la date d'ouverture de l'enquête, le dossier pourra également être consulté sur le **site de la ligne 5 de l'Agglomération de Montpellier :http//www.ligne5-montpellier-agglo.com**

Il sera également consultable en Préfecture - Direction des relations avec les collectivités locales- bureau de l'environnement 34 place des Martyrs de la Résistance 34062 Montpellier cedex 2

Il n'est pas prévu que le public communique ses observations par voie électronique.

ARTICLE 7:

Les commissaires enquêteurs pourront également recevoir, sur rendez-vous, toute personne qui leur en fera la demande.
De plus, au moins l'un des membres de la commission d'enquête recevra les observations du public aux permanences fixées aux dates et heures suivantes ;

LIEUX PERMANENCES	DATE DES PERMANENCES	HEURES DES PERMANENCES
Hôtel de l'Agglomération de Montpellier (Siège de l'enquête)	Mercredi 10 avril	9h00 à 12h00
Mairie de Lavèrune	Lundi 15 avril	14h00 à 17h00
Mairie de Montpellier	Mardi 23 avril	14h00 à 17h00
Mairie de Clapiers	Jeudi 25 avril	9h00 à 12h00

Mairie de Montferrier-Sur-Lez	Vendredi 3 Mai	9h00 à 12h00
Mairie de Saint-Jean-de-Védas	Lundi 6 Mai	14h00 à 17h00
Hôtel de l'Agglomération de Montpellier (Siège de l'enquête)	Lundi 13 Mai	13h00 à 17h00

ARTICLE 8:

A l'expiration du délai fixé à l'article 5, les registres d'enquête seront clos et signés par le Président de la commission d'enquête ou l'un de ses assesseurs.

Dans les huit jours après réception des registres et des éventuels documents annexés, le Président de la commission rencontrera la Communauté d'Agglomération de Montpellier ou son représentant et lui communiquera les observations écrites et orales, consignées dans un procès-verbal de synthèse. La Communauté d'Agglomération de Montpellier disposera alors d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Dans le délai maximum de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le Président de la commission d'enquête adressera au Préfet l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné des registres et des pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées. Il transmettra simultanément une copie du rapport et de ses conclusions motivées à la Présidente du Tribunal administratif de Montpellier.

Le Préfet transmettra le rapport et les conclusions de la commission d'enquête au Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier ainsi qu'à chaque maire des communes concernées : Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

En cas de conclusions défavorables de la commission d'enquête, le projet devrait faire l'objet d'une délibération motivée de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, réitérant la demande de déclaration d'utilité publique.
La Communauté d'Agglomération de Montpellier devra, en outre, se prononcer par délibération sur l'intérêt général du projet.
A l'issue de l'enquête publique, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête pourront être consultés, par le public, pendant un an à compter de leur date de dépôt, aux heures habituelles d'ouverture des bureaux : dans les mairies de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, à l'Hôtel de l'Agglomération de Montpellier ainsi qu'à la Préfecture de l'Hérault (DRCL3/Bureau de l'environnement 34 place des Martyrs de la Résistance 34 062 Montpellier cedex 2).
Ils seront également insérés sur le site internet de la Préfecture : http://www.herault.gouv.fr pendant une période d'un an à compter de leur date de dépôt.

ARTICLE 9:

Toute personne peut sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier auprès de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête (Préfecture de l'Hérault- Direction des relations avec les collectivités locales- bureau de l'environnement) dés la publication du présent arrêté.

ARTICLE 10:

A l'issue de l'enquête, il appartiendra au Préfet de prononcer, par voie d'arrêté, la Déclaration d'Utilité Publique du projet de création de la ligne 5 de tramway entre Lavérune et Clapiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

PUBLICITE

ARTICLE 11:

Un avis sera publié par mes soins, en caractères apparents, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête dans deux journaux régionaux et locaux (Le Midi Libre et l'Hérault du Jour) et dans les huit jours qui suivent le début de l'enquête.

Cet avis sera publié, en outre, par voie d'affichage, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, et pendant toute la durée de celle-ci, par les soins du maître d'ouvrage, sur les lieux et en des lieux situés au voisinage de l'aménagement, visible de la voie publique conformément à l'arrêté ministériel du 24 avril 2012.

Dans les mêmes conditions de délais et de durée, il sera affiché au siège de l'enquête publique, à l'Hôtel de l'Agglomération de Montpellier ainsi que dans les mairies de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

Il sera justifié de l'accomplissement de ces mesures de publicité par un certificat de M. le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, et de chaque Maire des communes concernées, qui seront joints au dossier d'enquête.
De même, des certificats d'affichage, justifiant ces mesures de publicité pour toute la durée de l'enquête, seront remis au Président de la commission d'enquête.

L'avis sera également publié sur le site internet de la préfecture de l'Hérault : : http:// www.herault.gouv.fr

ARTICLE 12:

Le Secrétaire général de la Préfecture de l'Hérault, M. le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, les Maires de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, ainsi que le Président de la commission d'enquête et ses assesseurs sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Montpellier, le 18 MARS 2013

Le Préfet

Pour le Préfet et par délégation
Le Secrétaire Général de la Préfecture

Alain ROUSSEAU

Midi Libre 23/03/2013

ANNONCES LEGALES ET OFFICIELLES

APPEL D'OFFRES

6l2144

COMMUNE DE LAURENS

AVIS D'APPEL PUBLIC À LA CONCURRENCE

Commune de Laurens, M. François Anglade, maire, mairie, 1, rue du Château, 34480 Laurens - Tél. 04.67.90.28.02 - Fax : 04.67.90.14.19 - E-mail : mairie.laurens@wanadoo.fr

L'avis implique un marché public.

— Objet : création d'une aire mixte de remplissage et rinçage sécurisée des pulvérisateurs et de lavage des machines à vendanger, et unité de traitement des effluents sur la commune de Laurens.

— Nature du marché : travaux.

— Procédure : procédure adaptée.

— Lieu d'exécution : commune de Laurens.

— Classification CPV : Principale : 45245000. Ouvrages de dragage et de pompage pour installations de traitement des eaux.

— Forme du marché : prestation divisée en lots : oui.

Lot n° 1 : aire mixte : terrassements, génie civil, réseaux internes.

Lot n° 2 : aire mixte : équipements hydrauliques, électromécaniques, électriques et automatismes.

Lot n° 3 : réseaux externes.

Lot n° 4 : clôture et portail.

— Critères d'attribution : offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés ci-dessous avec leur pondération :

- 60 % : prix ;

- 40 % : valeur technique de l'offre.

— Renseignements techniques : Entech Ingénieurs Conseils, Mme Paul, parc Scientifique et Environnemental, B.P. 118, 34140 Mèze - Tél. 04.67.46.64.85.

— Remise des offres : 15 avril 2013, à 17 heures au plus tard, à l'adresse : mairie, 1, rue du Château, 34480 Laurens - Tél. 04.67.90.28.02.

— Langues pouvant être utilisées dans l'offre ou la candidature : français.

— Unité monétaire utilisée : euro.

— Validité des offres : 120 jours, à compter de la date limite de réception des offres.

— Envoi à la publication : 21 mars 2013.

Retrouvez cet avis intégral, l'accès au guichet de dépôt sur http://www.midilibre-legales.com

661197

COMMUNE DU POUJOL-SUR-ORB

AVIS D'APPEL PUBLIC À LA CONCURRENCE

1. — Dénomination et adresse de la collectivité qui passe le marché : Commune du Poujol-sur-Orb, Mairie, place Imbaïsse (34600).

2. — Mode de passation choisi : procédure adaptée en application de l'article 28 du C.M.P.

3. — Objet du marché : travaux de réhabilitation des réseaux d'eaux usées - Tranche 1.

Lot 1 : Réseaux - Lot 2 : Essais et contrôles.

4. — En application des dispositions de l'article 14 du Code des marchés publics, l'exécution du marché comporte une clause obligatoire d'insertion par l'activité économique.

5. — Modalités d'obtention du dossier : téléchargement sur le site : http://rha-repro.com

6. — Date limite de remise des offres : jeudi 18 avril 2013, à 17 heures.

7. — Remise des plis : les plis devront être adressés en courrier recommandé avec avis de réception postal ou par tout moyen permettant de déterminer de façon certaine la date et l'heure de réception ou remis contre récépissé à l'adresse ci-dessous M. le Maire, commune du Poujol-sur-Orb, Mairie, place Imbaïsse, 34600 Le Poujol-sur-Orb.

Le pli portera la mention : « Procédure adaptée - Travaux de réhabilitation des réseaux d'eaux usées - Tranche 1 - Lot n°... Ne pas ouvrir ».

8. — Documents à fournir à l'appui des offres :

- déclarations et attestations prévues aux articles 45 et 46 du C.M.P. ;

- DC1 - DC2 ;

- attestation d'assurance.

Voir le règlement de consultation concernant le détail des pièces.

9. — S'adresser pour tous renseignements : Cabinet Cetur LR, maître d'oeuvre, 13, rue des Pountils, 34600 Le Poujol-sur-Orb - Tél. 04.67.95.25.23 - Fax : 04.67.95.28.36.

10. — Instance chargée des procédures de recours : Tribunal administratif de Montpellier, 6, rue Pitot, 34063 Montpellier cedex - Tél. 04.67.54.81.00 - Courriel : greffe.ta-montpellier@juradm.fr

662646

MAIRIE DE CERS

AVIS RECTIFICATIF

ENTRETIEN DE L'ÉCLAIRAGE PUBLIC DES INSTALLATIONS FESTIVES ET SPORTIVES

— Nom et adresse officiels de l'organisme acheteur : commune de Cers.

Correspondant : Francis Jalabert, 9, avenue de la Promenade, 34420 Cers - Tél. 04.67.39.86.23 - Télécopieur : 04.67.39.85.90.

Courriel : francisjalabert@wanadoo.fr

Adresse internet : http://www.e-marchespublics.com

— Objet du marché : entretien de l'éclairage public, des installations festives et sportives.

— Lieu d'exécution et de livraison : commune de Cers, 34420 Cers.

— Type de procédure : procédure adaptée.

— Informations rectificatives :

Dans la rubrique : «Condition d'obtention du DCE», ajouter : «Le DCE est téléchargeable gratuitement sur www.e-marchespublics.com».

ANNONCES LEGALES

662175

COMMUNE DE COLOMBIERS

APPROBATION DE LA RÉVISION GÉNÉRALE DU P.O.S. DEVENANT P.L.U. (PLAN LOCAL D'URBANISME)

Par délibération en date du 11 mars 2013, le Conseil municipal a décidé d'approuver la révision générale du P.O.S. devenant P.L.U. sur le territoire de Colombiers.

Le dossier du plan local d'urbanisme est à la disposition du public en mairie de Colombiers ainsi qu'à la Direction Départemen-

PRÉFET DE L'HÉRAULT

Montpellier, le 18 mars 2013

AVIS D'OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne 5 de tramway de l'Agglomération de Montpellier, tronçon Lavérune-Clapiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers

Le projet soumis à enquête publique s'inscrit dans une politique de développement des transports collectifs. La ligne va s'étendre sur une longueur de 15,7 kilomètres, permettant la desserte des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas , Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, pour un coût estimé de 350 millions d'euros.

Elle compte 25 stations, dont 4 communes avec la ligne 1 et 3 avec la ligne 4. Elle est, par ailleurs, ponctuée de 4 parcs-relais, situés aux extrémités du tracé. Le projet inclut l'aménagement des voiries associées et de la plateforme, mais également de la voie ferrée, des lignes aériennes de contact et des installations techniques qui lui sont rattachées.

Enfin, elle permettra le bouclage de la ligne 4, en s'insérant entre la place Albert 1er et le boulevard Clemenceau, en passant par le boulevard du Jeu-de-Paume.

Le dossier comporte une étude d'impact, et l'avis favorable, rendu le 13 février 2013, par l'autorité environnementale (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement).

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers. Elle est organisée par l'arrêté préfectoral n°2013-I-548 du 18 Mars 2013.

Commission d'enquête : La commission d'enquête désignée par le tribunal administratif de Montpellier est composée de M. Jean-François Demoulin, ingénieur ETP, retraité ; Président , de M. Bernard Boullet, ingénieur du conservatoire national des arts et métiers, retraité 1er assesseur ; de M. Claude Rouviere, directeur des services techniques du CHU, retraité 2ème assesseur et de M. Bruno Meallonnier, cadre France Télécom, retraité : suppléant.

En cas d'empêchement de M. Jean-François Demoulin, la présidence sera assurée par M. Bernard Boullet.

Durée de l'enquête : 34 jours consécutifs, du mercredi 10 avril 2013 au lundi 13 mai 2013 inclus.

Lieu de l'enquête :

• au siège de l'enquête à l'Hôtel de l'Agglomération de Montpellier 50, place Zeus, 34000 Montpellier (ouverture au public du lundi au vendredi de 8 heures à 18 heures) ,

• à la mairie de Lavérune, place de la Mairie, 34880 Lavérune (heure d'ouverture au public du lundi au vendredi de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 18 heures et le samedi de 9 heures à 11 heures) ;

• à la mairie de Saint-Jean-de-Védas, 4, rue de la Mairie, 34430 Saint-Jean-de-Védas. (heure d'ouverture au public du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 heures et de 13 h 30 à 17 sauf le vendredi jusqu'à 17 heures) ;

• à la mairie de Montpellier, place Georges-Frêche, 34000 Montpellier (heures d'ouverture au public les lundi, mardi, mercredi et vendredi de 8 h 30 à 17 h 30 et le jeudi de 10 heures à 19 heures) ;

• à la Mairie de Montferrier-sur-Lez, 4, impasse du château, 34980 Montferrier-Sur-Lez (heure d'ouverture au public du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 heures et de 13 h 30 à 18 heures) ;

• à la mairie de Clapiers, 5, Grand'Rue-Marie-Lacroix, 34830 Clapiers (heure d'ouverture au public du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 heures et de 13 h 30 à 18 heures sauf le mardi jusqu'à 19 heures)

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier, comportant une étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale, accompagné du registre d'enquête, sera déposé dans les mairies de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers ainsi qu'au siège de l'enquête publique à l'Hôtel de l'Agglomération de Montpellier. Le public pourra la consulter, sur place, ainsi que sur le site internet de la ligne 5 de tramway de l'Agglomération de Montpellier http://www.ligne5-montpellier-agglo.com, et à la Préfecture de l'Hérault (Direction des relations avec les Collectivités Locales /Bureau de l'Environnement).

Le public pourra consigner, le cas échéant, ses observations sur les registres d'enquête, ouverts à cet effet, durant les jours et heures habituels d'ouverture des bureaux des mairies ci-dessus mentionnées et de l'Hôtel de l'Agglomération. Il n'est pas prévu que le public communique ses observations par voie électronique.

Toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée à la commission d'enquête, à l'adresse du siège de l'enquête : M. Le Président de la commission d'enquête, Ligne 5 du Tramway, Hôtel de l'agglomération, 50, place Zeus, CS 39558, 34961 Montpellier cedex 2.

Par ailleurs, les commissaires-enquêteurs se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations à l'Hôtel de l'Agglomération et dans les Mairies concernées, citées ci-dessus, aux jours et heures d'ouverture des bureaux.

LIEUX DES PERMANENCES, DATES ET HEURES

• Hôtel de l'Agglomération de Montpellier, siège de l'enquête, mercredi 10 avril 2013, de 9 heures à 12 heures ,

• mairie de Lavérune, lundi 15 avril 2013, de 14 heures à 17 heures ;

• mairie de Montpellier, mardi 23 avril 2013 de 14 heures à 17 heures ;

• mairie de Clapiers, jeudi 25 avril 2013 de 9 heures à 12 heures ;

• mairie de Montferrier-sur-Lez, vendredi 3 mai 2013 de 9 heures à 12 heures ;

• mairie de Saint-Jean-de-Védas, lundi 6 mai 2013 de 14 heures à 17 heures ;

• Hôtel de l'Agglomération de Montpellier, siège de l'enquête, lundi 13 mai2013 de 13 heures à 17 heures.

Les commissaires-enquêteurs pourront également recevoir, sur rendez-vous, toute personne qui leur en fera la demande.

Le présent avis fera l'objet d'un affichage au public en mairie de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, ainsi qu'au siège de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

Un avis d'enquête publique sera inséré sur le site internet de la préfecture de l'Hérault : http://www.herault.gouv.fr, il sera également affiché par le maitre d'ouvrage, la Communauté d'Agglomération de Montpellier, à proximité du lieu de l'opération, conformément aux normes en vigueur.

La personne responsable du projet est M. Laurent Carrere, directeur des projets Tramway à TaM, mandataire de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, maître d'ouvrage de l'opération.

Il pourra communiquer toute information concernant le projet TaM Maîtrise d'ouvrage déléguée, 125, rue Léon-Trotski, CS 60014, 34075 Montpellier cedex 3 - Téléphone : 04.67.07.71.35

À l'issue de l'enquête, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête pourront être consultés par le public en mairies de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, à l'Hôtel de l'Agglomération de Montpellier, ainsi qu'à la préfecture de l'Hérault, Direction des Relations avec les Collectivités Locales, bureau de l'Environnement (DRCL/3) 45, place des Martyrs- de-la-Résistance, 34062 Montpellier cedex 2, pendant une période d'un an à compter de la date de leur dépôt, dans un délai maximum de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête publique. Ils seront également mis en ligne sur le site de la préfecture à l'adresse suivante : http://www.herault.gouv.fr.

À l'issue de l'enquête publique, la Communauté d'Agglomération de Montpellier devra se prononcer par délibération sur l'intérêt général du projet et en cas de conclusions défavorables, elle devra par délibération motivée réitérer la demande de déclaration publique.

Il appartiendra au préfet de l'Hérault de prendre un arrêté prononçant l'utilité publique du projet de création de la ligne 5 du tramway, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la préfecture de l'Hérault (Direction des relations avec les collectivités locales, bureau de l'environnement) dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique

659827

CONVOCATION

L'assemblée générale annuelle de l'Association d'Éducation Populaire Cévenole sise, 2, rue Ernest-Castan, 34090 Montpellier, se tiendra le samedi 13 avril 2013, à 17 h 30, aux Aresquiers (34110 Vic-la-Gardiole) dans les locaux de l'Amitié Cévenole (approbation des comptes 2012).

660999

Communauté d'agglomération BÉZIERS MÉDITERRANÉE

AVIS D'INFORMATION AU PUBLIC

À COMPTER DU 20 MARS 2013

Le fascicule n°5-2013 du Recueil des Actes Administratifs de la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée est à la disposition du public à l'accueil de la CABM situé quai Ouest, 39, boulevard de Verdun à Béziers. Le public peut consulter le recueil sur place dans les locaux de la CABM les jours et horaires suivants : du lundi au vendredi de 8 heures à 12 heures, et de 13 h 30 à 17 h 30.

Le Recueil des Actes Administratifs est également disponible dans les mairies des 13 communes membres de la CABM aux horaires habituels d'ouverture des bureaux. Ce fascicule est vendu 10 € le volume, à l'accueil de la CABM.

653310

COMITÉ DÉPARTEMENTAL DE L'HÉRAULT DE LA LIGUE CONTRE LE CANCER

CONVOCATION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

L'assemblée générale du comité départemental de l'Hérault de la Ligue contre le cancer est convoquée le samedi 13 avril 2013, à 9 heures, à Épidaure, 1, rue des Apothicaires, à Montpellier.

L'ordre du jour est le suivant : ouverture de l'assemblée générale par le président, approbation du procès-verbal de l'assemblée générale du 14 avril 2012, rapport moral du secrétaire général, rapport financier du trésorier, rapport du commissaire aux comptes, vote des résolutions, vote du budget 2013, élection au conseil d'administration.

La liste des candidats au conseil d'administration est mise à la disposition des adhérents, au siège, à partir du lundi 25 mars 2013.

Les comptes soumis à l'approbation de l'assemblée générale seront disponibles au comité à compter du lundi 1er avril 2013.

662419

COMMUNE DE BESSAN

RETRAIT DE LA DÉCLARATION DE PROJET

valant mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols dénommé Plan Local d'Urbanisme portant sur la phase 2 du Parc Solaire de Lavalmale

Par délibération en date du 12 mars 2013, le conseil municipal de Bessan a rapporté la déclaration de projet valant mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols dénommé Plan Local d'Urbanisme portant sur la phase 2 du Parc Solaire de Lavalmale.

Cette délibération fait l'objet d'un affichage en mairie aux jours et heures habituels d'ouverture.

MARCHÉS INFÉRIEURS A 90 000 €

660962

MAIRIE DE GIGNAC

AVIS D'ATTRIBUTION

Mairie : M. Jean-Marcel Jover, maire, place Auguste-Ducornot, 34150 Gignac - Tél. 04.67.57.01.70 - Fax : 04.67.57.25.65

E-mail : dgs@ville-gignac.com

Web : http://www.ville-gignac.com

Objet : étude de programmation pour la restructuration du pôle scolaire et sportif.

Référence acheteur : 2012-13.

Nature du marché : services.

Procédure adaptée.

Instance chargée des procédures de recours : tribunal administratif de Montpellier, 6, rue Pitot, 34063 Montpellier cedex, Tél. 04.67.54.81.00 - Fax : 04.67.54.74.10.

greffe.ta-montpellier@juradm.fr

Attribution du marché :

Nombre d'offres reçues : 14.

Date d'attribution : 20 mars 2013.

Marché n° : 2012-13.

Groupement Berthier André/Frassanito Joseph, 39, rue Dragon, 13006 Marseille.

Montant : 54 800 € H.T.

Envoi à la publication : 20 mars 2013.

Retrouvez cet avis intégral sur http://www.midilibre-legales.com

DISSOLUTION LIQUIDATION

654471

DE CARRANRAIS IMMOBILIER

E.U.R.L. en liquidation

Capital social : 10 000 €

426, impasse de la Providence

34070 Montpellier

R.C.S. 453812521

Aux termes du procès-verbal en date du 6 mars 2013, l'assemblée générale ordinaire a :

- approuvé les comptes de liquidation, donné quitus au liquidateur de sa gestion, l'a chargé de son mandat ;

- prononcé la clôture de liquidation de la société à compter du même jour, soit le 6 mars 2013.

Les comptes de liquidation seront déposés au greffe du tribunal de commerce de Montpellier.

POUR VOS PUBLICATIONS LEGALES

- APPELS D'OFFRES
- MARCHÉS NÉGOCIÉS
- AVIS D'ATTRIBUTION
- VENTES AUX ENCHÈRES, ETC.

midi Média

met à votre disposition un service spécialisé, efficace et professionnel.

AVIS DE CONSTITUTION

636105

AVIS DE CONSTITUTION

Avis est donné de la constitution d'une société présentant les caractéristiques suivantes :

— Forme : S.A.R.L.

— Dénomination : Sèt ETUK TUK

— Siège social : 24, rue Gambetta, 34200 Sète.

— Objet : transport de personnes en tricycle motorisé électrique pour visiter la région.

— Durée : 99 ans.

— Capital : 1 000 €.

— Gérance : M. Walid Stelman, domicilié au 24, rue Gambetta, 34200 Sète.

AVIS D'OBSÈQUES

MONTPELLIER.

Les familles BERTOT, JUNCA
font part du décès de

Madame Yvette TRÉLANS-DAL

Les obsèques auront lieu **le lundi 25 ma**
15 heures, au complexe funéraire de Gran

SERVICES FUNÉRAIRES DE MONTPE
AGGLOMÉRATION - TÉL. : 04.67.22.

PÉZENAS.

M. le maire, le conseil municipal
ont la tristesse de faire part du décès de

Madame Marie-Jeanne BONI
épouse de Christian BONNET
employé communal à la retraite
conservateur du cimetière de Pézer
de 1972 à 2013

et présentent à sa famille leurs plus sincè
léances.

BESSAN, LUNEL, LA CHÂTRE.

M. et Mme Yvan DAUGERON,
leurs enfants et petits-enfants
ont la douleur de faire part du décès de leur

Monsieur Xavier DAUGERO
dit « Yayou », survenu à l'âge de 35

La cérémonie religieuse aura lieu **ce samed**
2013, à 10 h 30, en l'église de Bessan.

P.F. CASANOVA - POMÉROLS - BES
SAINT-THIBÉRY - TÉL. : 06.81.39.75

CAZOULS-LÈS-BÉZIERS.

Les familles CUELLO ,
enfants ;
parents et amis
ont la tristesse de faire part du décès de

Madame Lucienne CUELLC

La cérémonie religieuse aura lieu **le lundi**
2013, à 9 h 30, en l'église de Cazouls-lès-Béz
de l'inhumation au cimetière.

LE CHOIX FUNÉRAIRE LA CENTRALE DU FU
CASTELNAU-LE-LEZ - TÉL. : 04.67.72.9

BÉZIERS, VILLENEUVE-LÈS-BÉZIERS LAURENS, SAUVIAN.

Mme Lucette BRUNIQUEL, son épouse ,
ses enfants, ses petits-enfants, son arrière-pe
Mme Josiane LESCURE ;
M. Olivier BRANCIAT ;
les familles BRUNIQUEL, ABBAL, CAVAILLES e
parents et amis
ont la douleur de faire part du décès de

Monsieur Louis BRUNIQUEI
survenu le 22 mars 2013, à l'âge de 7

Les obsèques religieuses auront lieu **le lundi**
2013, à 14 h 45, en la salle des hommage
Bleu à Béziers, suivies de l'inhumation au cime
de Béziers.
Visites au centre funéraire du Pech Bleu à Bé

POMPES FUNÈBRES LE PECH BLEU
PÔLE FUNÉRAIRE PUBLIC - TÉL. : 04.67.3

658649

AVIS DE CONSTITUTION

GF Food
S.A.R.L.
6, rue Proudhon
34090 Montpellier
Capital de 2 000 €

Restauration rapide haut de gamme, sur place, à emporter, en livraison.

— Durée : 99 ans.

— Gérant : Fabrice Novales, 3, place Jacques-Anquetil, 34070 Montpellier.

— Immatriculation : R.C.S. de Montpellier.

654136

CLÔTURE DE LIQUIDATION

SARL COCO SHAPE
EN LIQUIDATION

— Capital social : 7 500 €.

— Siège social : 2, avenue de Montpellier, 34770 Gigean

RCS 490 055 332.

Aux termes du procès-verbal en date du 5 mars 2013, l'assemblée ordinaire a :

- approuvé les comptes de liquidation, donné quitus au liquidateur de sa gestion, l'a déchargé de son mandat ;

- prononcé la clôture de liquidation définitive de la société, à compter du 31 décembre 2012.

Les comptes de liquidation seront déposés au greffe du tribunal de commerce de Montpellier.

Le liquidateur,

M. Colas Ricard, demeurant 2, avenue de Montpellier, 34770

GREEN GA
Société civile in
au capital de
Siège so
7, rue des Gr
34270 Saint-
de-Trévi
en cours d'imm

Par acte sous
en date du 8 mars
constitué la société
— Forme : S.C
— Dénominat
Green Garden
— Capital : 3 0
— Siège : 7, r
naches, 34270 Sa
de-Tréviers.
— Objet : acqu
truction, administr
tion par bail, loca
immeubles et biens
— Durée : 99 a
— Cogérance :
les et Marjolai
46, rue Balard, 750
— Clause d'ag
parts sont libreme
entre associés et
avec l'agrément p
associés dans tout
La société ser
lée au R.C.S. de M

LA PRESSE C'EST NOTRE ÉTÉ

Nous vous as
les meilleurs délais
Nous vous dé
rapidement une
de parution et des

23 mars 2013

Actualité

En bref

Beaux-Arts Le carnaval annulé

Compte tenu des prévision météorologiques de ce jour, l'association des Beaux-Arts Pierre-Rouge, a semblé préférable d'annuler le Carnaval du quartier prévu aujourd'hui. Toutefois, le Loto du quartier Beaux-Arts Pierre Rouge est maintenu demain à 14 h 30 à la Maison de quartier Frédéric-Chopin au 1 rue du Marché aux bestiaux.

Municipales Les primaires citoyennes en débat

Paul Alliès, secrétaire national adjoint à la rénovation du Parti Socialiste et auteur du rapport sur les Primaires à la Commission nationale Rénovation, organise ce lundi un débat sur le thème « Faut-il des primaires citoyennes pour les élections municipales ? ». A partir de 18h30 au Broc'Café (2, Boulevard Henri IV à Montpellier). Entrée libre.

Environnement On roule pour le vélo

A Montpellier, 62 % des déplacements inférieurs à 2 km sont encore réalisés en voiture... Alors que s'ouvre lundi la semaine de l'environnement les associations l'Ouvre-Tête, Vélocité Languedoc et Les Petits Débrouillards Languedoc Roussillon organisent deux événements autour du vélo. Le premier coup de pédale aura lieu le vendredi à 18h au cinéma Diagonal (5 rue de verdun à Montpellier) où sera projeté le film *Vélotopia*, centré sur le vélo, source de bonheur pour sauver l'humanité ! Deuxième round sur la place de la Comédie, le samedi 30 mars à partir de 14h30 pour une Vélorution festive et revendicative. Sur le parcours, les organisateurs ont prévu de se rendre dans les points noir de la ville pour les cycliste.

Chemin de fer Le viaduc de Courbessac mis en service

Lundi 25 mars, le viaduc de Courbessac sera mis en service. Il va permettre une liaison en 30 minutes par trains directs entre Alès et Nîmes. Une liaison plus performante qui devrait attirer de nouveaux voyageurs vers le rail. La SNCF espère 10% voire plus, de voyageurs supplémentaires dans les trains régionaux de la ligne Nîmes-Alès. D'ores et déjà, les voyageurs pourront bénéficier : de 4 services quotidiens supplémentaires, de trajets plus rapides, d'une desserte plus fréquente des haltes. Le viaduc de Courbessac est la clef de voûte du grand projet de modernisation de l'Etoile ferroviaire de Nîmes. L'objectif étant d'améliorer la fiabilité et la régularité des trains, de réduire les temps de trajets et favoriser les transports urbains, d'augmenter le nombre de trains. Les usagers ne manqueront pas de donner leur avis.

RFF rénove la ligne Nîmes-Le Grau du Roi

Après la ligne Nîmes-Alès, RFF modernise la ligne Nîmes-Le Grau du Roi. Ces travaux entraînent une interruption temporaire de la circulation des trains du 25 mars au 25 avril. 100 millions d'euros sont investis sur l'étoile de ferroviaire du Gard : 46 M d'euros financés par l'État, la Région et RFF pour l'automatisation de l'étoile ferroviaire et de la ligne Nîmes-Alès ; 15,2 M euros pour l'aménagement du point de croisement ferroviaire de Saint-Césaire ; 37,3 M euros pour la construction du viaduc de Courbessac; 3,4 M euros financés par Nîmes Métropole et RFF pour l'élargissement du pont de l'Observance pour développer les transports urbains de l'agglomération nîmoise.
Pendant toute la période des travaux sur la ligne Nîmes-Le Grau-du-Roi, les TER seront remplacés par des autocars. Puis la ligne sera fermée à partir du 25 mars, pour une durée d'un mois.
Infos sur le site www.ter-sncf.com/languedoc ou ou au 0800 88 60 91

Exposition Les dessins d'Aurélie Piau

+OUPS ! La petite impression+ expose les dessins d'Aurélie Piau. La petite impression édite des dessins d'artiste en qualité Fine Art sur papier aquarelle. Ces dessins sont tirés à 30 exemplaires au format 33/48cm, numerotés et signés par l'artiste auteur. Aurélie s'associe à Oups! pour accueillir les visiteurs au 11 rue des soeurs noires a Montpellier le 23 et 24 mars de 15h a 20h.

Initiative Rencontre des ados et du tango

Dans le cadre d'un projet entre l'Institut Saint-Pierre qui prend en charge l'obésité de l'enfant et Tang'Hérault, l'association accueillera ce dimanche une vingtaine d'adolescents de l'unité diététique de l'hôpital qui viendra découvrir et s'intégrer à un bal nommé milonga, à la Maison du tango, située 40 rue Favre de St Castor à Montpellier. De 16h à 17h, est organisé un cours de tango avec les adolescents et toutes les autres personnes présentes. Ce cours sera ouvert à tous les tangueros. Son but est d'amener un mélange entre les danseurs/danseuses et les adolescents novices.
De 17h à 21h, la Maison du tango tiendra sa milonga dominicale habituelle.
Entrée : 9 euros (6 euros pour adhérents, 3 euros tarif réduit)
Infos au 06 62 36 46 95.

AVIS D'OUVERTURE D'UNE ENQUETE PUBLIQUE

préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne 5 de tramway de l'Agglomération de Montpellier, tronçon Lavérune-Clapiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers

Le projet soumis à enquête publique s'inscrit dans une politique de développement des transports collectifs. La ligne va s'étendre sur une longueur de 15,7 kilomètres, permettant la desserte des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, pour un coût estimé de 350 millions d'euros.
Elle compte 25 stations dont 4 communes avec la ligne 1 et 3 avec la ligne 4. Elle est, par ailleurs, ponctuée de 4 parcs-relais, situés aux extrémités du tracé. Le projet inclut l'aménagement des voiries associées et de la plateforme, mais également de la voie ferrée, des lignes aériennes de contact et des installations techniques qui lui sont rattachées.
Enfin, elle permettra la bouclage de la ligne 4, en s'insérant entre la place Albert 1er et le boulevard Clémenceau, en passant par le boulevard du Jeu de Paume.
Le dossier comporte une étude d'impact, et l'avis favorable, rendu le 13 février 2013, par l'autorité environnementale (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement).
L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers. Elle est organisée par l'arrêté préfectoral no 2013-I-548 du 18 mars 2013.
Commission d'enquête :
La commission d'enquête désignée par la Tribunal administratif de Montpellier est composée de M. Jean-François DEMOULIN, ingénieur BTP, retraité ; de M. Bernard BOULLET, ingénieur du conservatoire national des arts et métiers, retraité, 1er assesseur ; de M. Claude ROUVIERE, directeur des services techniques du CHU, retraité, 2e assesseur et de M. Bruno MEALLONNIER, cadre France Télécom, retraité, suppléant.
En cas d'empêchement de M. Jean-François DEMOULIN, la présidence sera assurée par M. Bernard BOULLET.
Durée de l'enquête : 34 jours consécutifs du mercredi 10 avril 2013 au lundi 13 mai 2013 inclus.
Lieu de l'enquête :
- **au siège de l'enquête à l'Hôtel de l'Agglomération de Montpellier :** 50, place Zeus, 34000 Montpellier (ouverture au public du lundi au vendredi de 8 h à 18 h)
- **à la mairie de Lavérune :** place de la Mairie, 34880 Lavérune (heure d'ouverture au public du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 18 h et le samedi de 9 h à 11 h)
- **à la mairie de Saint-Jean-de-Védas :** 4, rue de la Mairie, 34430 Saint-Jean-de-Védas (heure d'ouverture au public du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12h et de 13 h 30 à 17 h 30 sauf le vendredi jusqu'à 17 h)
- **à la mairie de Montpellier :** place Georges-Frêche, 34000 Montpellier (heures d'ouverture au public le lundi, mardi, mercredi et vendredi de 8 h 30 à 17 h 30 et le jeudi de 10 h à 19 h)
- **à la mairie de Montferrier-sur-Lez :** 4, impasse du Château, 34980 Montferrier-sur-Lez (heure d'ouverture au public du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 18 h)
- **à la mairie de Clapiers :** 5, grand'rue Marie-Lacroix, 34830 Clapiers (heure d'ouverture au public du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 18 h sauf le mardi jusqu'à 19 h).

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier, comportant une étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale, accompagné du registre d'enquête, sera déposé dans les mairies de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, ainsi qu'au siège de l'enquête publique à l'Hôtel de l'Agglomération de Montpellier. Le public pourra le consulter, sur place, ainsi que sur le site internet de la ligne 5 de tramway de l'Agglomération de Montpellier : http://www.ligne5-montpellier-agglo.com et à la préfecture de l'Hérault (Direction des relations avec les collectivités locales/Bureau de l'environnement).
Le public pourra consigner, le cas échéant, ses observations sur les registres d'enquête, ouverts à cet effet, durant les jours et heures habituels d'ouverture des bureaux des mairies ci-dessus mentionnées et de l'hôtel de l'Agglomération, Il n'est pas prévu que le public communique ses observations par voie électronique.
Toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée à la commission d'enquête, à l'adresse du siège de l'enquête : M. le Président de la commission d'enquête, Ligne 5 du tramway, Hôtel de l'Agglomération, 50, place Zeus-CS 39556-34961 Montpellier cedex 2.
Par ailleurs, les commissaires enquêteurs se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations à l'Hôtel de l'Agglomération et dans les mairies concernées, citées ci-dessus, aux jours et heures d'ouverture des bureaux.
- **Hôtel de l'Agglomération de Montpellier siège de l'enquête :** mercredi 10 avril 9 h à 12 h.
- **Mairie de Lavérune :** lundi 15 avril, 14 h à 17 h.
- **Mairie de Montpellier :** mardi 23 avril, 14 h à 17 h.
- **Mairie de Clapiers :** jeudi 25 avril, 9 h à 12 h.
- **Mairie de Montferrier-sur-Lez :** vendredi 3 mai, 9 h à 12 h.
- **Mairie de Saint-Jean-de-Védas :** lundi 6 mai, 14 h à 17 h.
- **Hôtel de l'Agglomération de Montpellier, siège de l'enquête :** lundi 13 mai, 13 h à 17 h.

Les commissaires enquêteurs pourront également recevoir, sur rendez-vous, toute personne qui leur en fera la demande.
Le présent avis fera l'objet d'un affichage au public en mairie de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers ainsi qu'au siège de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.
Un avis d'enquête publique sera inséré sur le site internet de la préfecture de l'Hérault : http://www.herault.gouv.fr. Il sera également affiché par le maître d'ouvrage, la Communauté d'Agglomération de Montpellier, à proximité du lieu de l'opération, conformément aux normes en vigueur.
La personne responsable du projet est M. Laurent CARRERE, directeur des projets tramway à TaM, mandataire de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, maître d'ouvrage de l'opération.
Il pourra communiquer toute information concernant le projet :
TaM Maîtrise d'ouvrage déléguée, 125, rue Léon-Trotski - CS 60014-34075 Montpellier cedex 3. Tél . : 04 67 07 71 35.
A l'issue de l'enquête, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête pourront être consultés par le public en mairies de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, à l'Hôtel de l'Agglomération de Montpellier ainsi qu'à la préfecture de l'Hérault, Direction des Relations avec les collectivités locales, bureau de l'Environnement (DRCL/3) 45, place des Martyrs de la Résistance, 34062 Montpellier cedex 2 pendant une période d'un an à compter de la date de leur dépôt, dans un délai maximum de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête publique. Ils seront également mis en ligne sur le site de la préfecture à l'adresse suivante : https://www.herault.gouv.fr.
A l'issue de l'enquête publique, la Communauté d'Agglomération de Montpellier devra se prononcer par délibération sur l'intérêt général du projet et en cas de conclusions défavorables, elle devra par délibération motivée réitérer la demande de déclaration publique.
Il appartiendra au préfet de l'Hérault de prendre un arrêté prononçant l'utilité publique du projet de création de la ligne 5 du tramway, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.
Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la préfecture de l'Hérault (Direction des relations avec les collectivités locales - Bureau de l'environnement) dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique.

Utile

L'Hérault du jour
Rédaction, publicité, abonnements et diffusion
Montpellier : 4 rue de la République
tél. : 04.67.06.88.70/fax : 04.67.92.56.56
agmontpellier@lamarseillaise.fr

ANNONCES OFFICIELLES

—HABILITE A PUBLIER PAR ARRETE DE M. LE PREFET DE L'HERAULT—

MONTPELLIER	SETE	BEZIERS
Tél. 04.67.06.88.70	Tél. 04.67.74.30.55	Tél. 04.67.49.10.31
Fax : 04.67.92.56.56	Fax :04. 67.74.90.80	Fax :04.67.49.17.65

SARL AXE EVENTS

Société en liquidation au capital de 1 000 euros
RCS SETE : 503 858 813
Siège social : 36, rue Neuve
34750 VILLENEUVE LES MAGUELONE

CLOTURE DE LIQUIDATION

Aux termes d'une délibération de l'AG Ext. des associés en date du 28/02/13, à 20h00, les associés de la SARL AXE EVENTS, en liquidation, au cap de 1000 euros, dont le siège social est 36, rue Neuve - 34750 VILLENEUVE-LES-MAGUELONE, RCS SETE sous le n°503858813, après avoir entendu le rapport de W. MOREAU, Liquidateur, domicilié 36, rue Neuve - 34750 VLM, ont approuvé les comptes de liquidation et lui ont donné, l'ont déchargé de son mandat et prononcé la clôture des opérations de liquidation. Les comptes de liquidation seront déposés au Greffe du Tribunal de Commerce de SETE.

Pour avis : Le Liquidateur

En bref

Intempéries
Pluie : des routes inondées

Hier après-midi, suite à une crue du Lez et de la Mosson, l'avenue du Pirée (face à l'hôtel de Région) et la rue Tipasa (quartier Mosson), à Montpellier, ont été fermées à la circulation par mesure de précaution. Sur l'ensemble du département, 12 routes ont été coupées à cause des inondations à Villeneuve-lès-Maguelone, Lattes, Lunel, Clermont-l'Hérault, Saussan, Lavérune, Pézenas et Agde.

Poussan
Un cimetière médiéval

Deux mois de fouilles menées par une équipe de l'Inrap (Institut national de recherches archéologiques préventives) ont permis aux archéologues d'identifier un cimetière médiéval aux abords du chemin du Cous, à Poussan. Au total, ce sont près de 40 tombes d'adultes et d'enfants ainsi qu'une dizaine de silos, qui ont été découverts. Les sépultures sont situées sur la parcelle où six nouvelles villas doivent être construites.

Énergie
Journée portes ouvertes à ERDF

A l'occasion des Journées de l'énergie organisées par le ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie, ERDF ouvre ses portes. Du 29 au 31 mars, de 9h à 17h au 18 avenue Célestin Arnaud à Frontignan-la-Peyrade.

Jacou
Soirée contes

L'association Aural organise ce soir à 20h30, une soirée contes sur le thème : « Ruses de femmes », à la MJC de Jacou, salle La Fabrique. Pour tous, dès 10 ans. Entrée libre.

Utile

L'Hérault du jour

Rédaction, publicité, abonnements et diffusion
Montpellier : 4 rue de la République
tél. : 04.67.06.88.70
fax : 04.67.92.56.56
agmontpellier@lamarseillaise.fr
Siège central : 17-19 cours d'Estiennes d'Orves – BP 1862 13222 Marseille Cedex. Tél. 04.91.57.75.00

Urgences

Samu : 15 ou 112
Hôpital : 04.67.33.67.33
SOS médecins : 04.67.72.22.15 (24h/24)
SOS ostéopathie : 0820 821 065
Centre antipoison Marseille : 04.91.75.25.25
Toulouse : 05.61.49.33.33
Accidents de la route, accueil des victimes 04 67 20 52 79

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

COMMUNE DE LAROQUE

AVIS D'OUVERTURE D'UNE ENQUETE PUBLIQUE relative à la révision du Plan d'Occupation des Sols de l'ensemble de la commune de Laroque, valant élaboration du Plan Local d'Urbanisme

Enquête publique du 15 avril au 15 mai 2013 à 17h inclus
Par arrêté n° 2013-011 en date du 26 mars 2013, le Maire de la commune de Laroque a ordonné l'ouverture de l'enquête publique relative à la révision générale du Plan d'Occupation des Sols de la Commune de Laroque.
L'objet de l'enquête publique concerne le projet de révision du Plan d'Occupation des Sols, c'est un projet d'aménagement et de développement durable du territoire à l'horizon 2025. Aux termes de l'enquête publique, et au vu du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, Monsieur le Maire et son Conseil municipal se prononceront par délibération sur l'approbation du P.L.U.
Composition du dossier d'enquête
Le dossier d'enquête publique comprend les éléments suivants :
- le dossier de projet de P.L.U. arrêté en date du 28 juin 2012 se compose d'un rapport de présentation, d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.), d'un document d'orientation générale (D.O.G.).
- le recueil des avis des personnes publiques associées (P.P.A.) des services de l'Etat : Conseil Général, CCI, SDIS, RTE, Service Régional de l'Archéologie.
- l'évaluation des incidences des orientations environnementales intégrées dans le rapport de présentation.
- les délibérations contenant le bilan de la concertation préalable.
- les porter à connaissance.

Consultation du dossier d'enquête
Le dossier d'enquête est consultable durant toute la durée de l'enquête : à la mairie de LAROQUE siège de l'enquête publique - 35, avenue des Platanes - BP 93 - 34190 LAROQUE aux jours et heures habituels d'ouverture au public de la Mairie.
Les informations relatives au dossier d'enquête peuvent être obtenues sur le site Internet de la mairie de LAROQUE : www.laroque.fr
Mesure de publicité
Un avis portant les indications mentionnées à l'article R.123-9 à la connaissance du public est publié en caractères apparents 15 jours au moins avant le début de l'enquête est rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département. L'avis d'enquête publique et l'arrêté seront affichés dans tous les tableaux d'affichage municipaux ainsi qu'à la Mairie de LAROQUE. Il sera publié aussi sur le site Internet de la Mairie de LAROQUE : www.laroque.fr
Une notice sera distribuée dans les boîtes aux lettres des habitants de LAROQUE
Présentation des observations
Le dossier d'enquête publique est accompagné d'un registre d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par le commissaire enquêteur, sur lequel les observations, propositions et contre-propositions du public peuvent être consignées.
Les observations peuvent également être adressées à l'attention de Madame le commissaire enquêteur, par courrier à l'adresse suivante : Mairie de LAROQUE - 35, avenue des Platanes - 34190 LAROQUE, par fax 04 67 73 50 01
Ces observations seront tenues à la disposition du public à la mairie de LAROQUE, siège de l'enquête publique, pendant la durée de l'enquête et seront annexées dès leur réception au registre de l'enquête.
Commission d'enquête
Madame Françoise FABRE, Architecte DPLG-Urbaniste a été désignée en qualité de commissaire enquêteur par le Tribunal Administratif de Montpellier.
Accueil du public : le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public pour recevoir les observations écrites ou orales ainsi que les propositions et contre-propositions à la mairie de LAROQUE, salle des mariages aux jours et horaires suivants :
- lundi 15 avril 2013 de 14h à 17h
- samedi 27 avril 2013 de 9h à 12h
- mercredi 15 mai 2013 de 14h à 17h

Suite de l'enquête publique
A l'issue de l'enquête, le rapport et les conclusions motivées de Madame le Commissaire enquêteur seront transmis à Monsieur le Maire de la commune de LAROQUE sous un délai de 30 jours. Le rapport et les conclusions seront tenus à la disposition du public à la Mairie de LAROQUE pendant un an.
Toutes informations relatives au projet de PLU ou à la présente enquête publique peuvent être demandées auprès de la Mairie de LAROQUE.
Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront aussi consultables pendant une durée d'un an sur le site de la commune de LAROQUE.
A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à la disposition du commissaire enquêteur et clos par lui conformément à l'article R.123-18 du Code de l'environnement.

DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT
COMMUNE DE SAINT GEORGES D'ORQUES
PLAN LOCAL D'URBANISME – P.L.U

Les avis concernant :
- la 2ème révision simplifiée,
- la 4ème modification

du P.L.U, parus dans l'édition du 20 mars 2013 à la rubrique « annonces légales », sont annulés.
De nouveaux avis concernant ces deux procédures paraîtront ultérieurement.

Le Maire

ANNONCES OFFICIELLES

— HABILITÉ À PUBLIER PAR ARRETE DE M. LE PREFET DE L'HERAULT —

MONTPELLIER	SETE	BEZIERS
Tél. 04.67.06.88.70 Fax : 04.67.92.56.56	Tél. 04.67.74.30.65 Fax :04. 67.74.90.80	Tél. 04.67.49.10.31 Fax :04.67.49.17.65

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFET DE L'HERAULT

ERRATUM
AVIS RECTIFICATIF

AVIS D'OUVERTURE D'UNE ENQUETE PUBLIQUE préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne 5 du tramway de l'Agglomération de Montpellier, tronçon Lavérune-Clapiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers

Le présent avis a pour objet de rectifier deux erreurs matérielles affectant l'avis paru dans l'édition du 23 mars 2013.

Lieu de l'enquête :
Au lieu de la phrase suivante : "La mairie de Saint-Jean-de-Védas est ouverte au public du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h".
Il y a lieu de lire : "La mairie de Saint-Jean-de-Védas est ouverte au public du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à **17h30 sauf le vendredi jusqu'à 17h".**

Lieux des permanences, dates et heures
Au lieu de la phrase suivante : "Les commissaires enquêteurs se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations à l'Hôtel de l'Agglomération et dans les mairies concernées, citées ci-dessus, aux jours et heures d'ouverture des bureaux".
Il y a lieu de lire : "Les commissaires enquêteurs se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations à l'Hôtel de l'Agglomération et dans les mairies concernées, aux jours et heures ci-dessous:"
Pour rappel, les lieux, dates et heures de permanences sont:
LIEUX DES PERMANENCES - DATES - HEURES
Hôtel de l'Agglomération de Montpellier, siège de l'enquête - Mercredi 10 avril 2013 - de 9h00 à 12h00
Mairie de Lavérune - Lundi 15 avril 2013 - de 14h00 à 17h00
Mairie de Montpellier - Mardi 23 avril 2013 - de 14h00 à 17h00
Mairie de Clapiers - Jeudi 25 avril 2013 - de 9h00 à 12h00
Mairie de Montferrier-sur-Lez - Vendredi 3 mai 2013 - de 9h00 à 12h00
Mairie de Saint-Jean-de-Védas - Lundi 6 mai 2013 - de 14h00 à 17h00
Hôtel de l'Agglomération de Montpellier, siège de l'enquête - Lundi 13 mai 2013 - de 13h00 à 17h00.

Montpellier Agglomération

AVIS D'OUVERTURE D'ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA MODIFICATION DES DISPOSITIONS DU ZONAGE D'ASSAINISSEMENT DE LA COMMUNE DE CLAPIERS

Par arrêté n°A2013-16, le Président de le la Communauté d'Agglomération de Montpellier a ordonné l'ouverture de l'enquête publique portant sur les dispositions du zonage de l'assainissement de la commune de Clapiers.
A cet effet, le Président du Tribunal administratif de Montpellier a désigné, Monsieur Michel BOSSOT, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, honoraire, en qualité de Commissaire Enquêteur.
L'enquête se déroulera du **15 avril au 17 mai 2013** en mairie de Clapiers aux jours et horaires habituels d'ouverture au public, à savoir :
Les lundi, mercredi, jeudi et vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 18h et le mardi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 19h.
Les dossiers et registres d'enquête y seront déposés pour que le public puisse en prendre connaissance et consigner ses observations.
Par ailleurs, le commissaire enquêteur recevra les observations du public en mairie de Clapiers les :
- le lundi 15 avril 2013 de 13h30 à 17h30 ;
- le lundi 6 mai 2013 de 13h30 à 17h30 ;
- le vendredi 17 mai 2013 de 13h30 à 17h30.
Les observations peuvent également être adressées par écrit à Monsieur le Commissaire Enquêteur « Modification zonage d'assainissement - Commune de Clapiers », au siège de l'enquête à savoir Communauté d'Agglomération de Montpellier 50, place Zeus - CS 39556- 34961 Montpellier cedex 2.
Le rapport et les conclusions du Commissaire Enquêteur seront tenus à la disposition du public au siège de la Communauté d'Agglomération de Montpellier ainsi qu'en mairie de Clapiers, pendant un an. En outre, les personnes intéressées pourront obtenir communication du rapport et des conclusions dans les conditions prévues par le titre 1er de la loi du 17 juillet 1978.
A l'issue de l'enquête et après avis du Commissaire Enquêteur le zonage d'assainissement de la commune de Clapiers sera approuvé par délibération du Conseil Communautaire.
La personne responsable du projet : Madame Anne-Bénédicte Wommelsdorf de la Direction de l'Eau et de l'Assainissement de la Communauté d'Agglomération de Montpellier pourra communiquer toute information sur ce dossier.
Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la Communauté d'Agglomération dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

erratum

PDL1-

ANNONCES LEGALES

665859

MAIRIE DE SAINT-SATURNIN-DE-LUCIAN

AVIS D'OUVERTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE PORTANT SUR LA MODIFICATION DU P.O.S.

Par arrêté municipal en date du 4 mars 2013, Mme la Maire a ordonné l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet de modification du P.O.S. de la commune de Saint-Saturnin-de-Lucian.

Les pièces du dossier ainsi que le registre d'enquête correspondant sont déposés en mairie de Saint-Saturnin-de-Lucian pendant [illegible]

Par ailleurs, le commissaire-enquêteur recevra les observations du public en mairie de Clapiers les :

- lundi 15 avril 2013, de 13 h 30 à 17 h 30,
- le lundi 6 mai 2013, de 13 h 30 à 17 h 30,
- le vendredi 17 mai 2013, de 13 h 30 à 17 h 30.

Les observations peuvent également être adressées par écrit à M. le Commissaire-enquêteur « Modification zonage d'assainissement - Commune de Clapiers », au siège de l'enquête à savoir : Communauté d'Agglomération de Montpellier, 50, place Zeus, C.S. 39556, 34961 Montpellier cedex 2.

Le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur seront tenus à la disposition du public au siège de la Communauté d'Agglomération de Montpellier ainsi qu'en mairie de Clapiers, pendant un an. En outre, les personnes intéressées pourront obtenir communication du rapport et des conclusions dans les conditions prévues par le titre premier de la loi du 17 juillet 1978.

À l'issue de l'enquête et après avis du commissaire-enquêteur, le zonage d'assainissement de la commune de Clapiers sera approuvé par délibération du conseil communautaire.

La personne responsable du projet, Mme Anne-Bénédicte Wommelsdorf de la Direction de l'Eau et de l'Assainissement de la Communauté d'Agglomération de Montpellier pourra communiquer toute information sur ce dossier.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la Communauté d'Agglomération dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

666077

Liberté · Égalité · Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'HÉRAULT

Montpellier, le 26 mars 2013

AVIS RECTIFICATF ERRATUM

AVIS D'OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne 5 de tramway de l'Agglomération de Montpellier, tronçon Lavérune-Clapiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers

Le présent avis a pour objet de rectifier deux erreurs matérielles affectant l'avis paru dans l'édition du 23 mars 2013.

Lieu de l'enquête

Au lieu de la phrase suivante : « La mairie de Saint-Jean-de-Védas est ouverte au public du lundi au vendredi de 9 h 30 à 12 heures et de 13 h 30 à 17 heures »

Il y a lieu de lire : « La mairie de Saint-Jean-de-Védas est ouverte au public du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 heures et de 13 h 30 à 17 h 30, sauf le vendredi jusqu'à 17 heures »

LIEUX DES PERMANENCES, DATES ET HEURES.

Au lieu de la phrase suivante : « Les commissaires-enquêteurs se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations à l'Hôtel de l'Agglomération et dans les mairies concernées, citées ci-dessus, aux jours et heures d'ouverture des bureaux »

Il y a lieu de lire : « Les commissaires enquêteurs se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations à l'Hôtel de l'Agglomération et dans les mairies concernées, aux jours et heures ci-dessous. »

Pour rappel, les lieux, dates et heures de permanences sont :

LIEUX DES PERMANENCES	DATES	HEURES
Hôtel de l'Agglomération de Montpellier, siège de l'enquête	Mercredi 10 avril 2013	9h00 à 12h00
Mairie de Lavérune	Lundi 15 avril 2013	14h00 à 17h00
Mairie de Montpellier	Mardi 23 avril 2013	14h00 à 17h00
Mairie de Clapiers	Jeudi 25 avril 2013	9h00 à 12h00
Mairie de Montferrier-sur-Lez	Vendredi 3 mai 2013	9h00 à 12h00
Mairie de Saint-Jean-de-Védas	Lundi 6 mai 2013	14h00 à 17h00
Hôtel de l'Agglomération de Montpellier, siège de l'enquête	Lundi 13 mai 2013	13h00 à 17h00

665998

Département Hérault
Conseil Général

Par arrêté préfectoral n° 2012366-0004 en date du 31 décembre 2012, la zone d'aménagement concerté de Mas d'Alco a été supprimée sur la commune de Montpellier.

L'arrêté préfectoral sera affiché pendant un mois en mairie de Montpellier. Il sera en outre publié au recueil des actes administratifs [illegible] premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département. L'avis d'enquête publique et l'arrêté seront affichés dans tous les tableaux d'affichage municipaux ainsi qu'à la mairie de Laroque. Il sera publié aussi sur le site internet de la mairie de Laroque : www.laroque.fr.

Une notice sera distribuée dans les boîtes aux lettres des habitants de Laroque.

Présentation des observations

Le dossier d'enquête publique est accompagné d'un registre d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire-enquêteur, sur lequel les observations, propositions et contre-proposition du public peuvent être consignées.

Les observations peuvent également être adressées à l'attention de Mme le Commissaire-Enquêteur par courrier à l'adresse suivante : mairie de Laroque, 35, avenue des Platanes, 34190 Laroque par fax 04.67.73.50.01.

Ces observations seront tenues à la disposition du public à la mairie de Laroque, siège de l'enquête publique, pendant la durée de l'enquête et seront annexées dès leur réception au registre de l'enquête.

Commission d'enquête

Mme Françoise Fabre, architecte DPLG-Urbaniste a été désignée en qualité de commissaire-enquêteur désignée par le président du tribunal administratif de Montpellier.

Accueil du public

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public pour recevoir les observations écrites ou orales ainsi que les propositions et contre-propositions à la mairie de Laroque, salle des mariages aux jours et horaires suivants :

- lundi 15 avril 2013, de 14 heures à 17 heures ;
- samedi 27 avril 2013, de 9 heures à 12 heures ;
- mercredi 15 mai 2013, de 14 heures à 17 heures.

Suite de l'enquête publique

A l'issue de l'enquête, le rapport et les conclusions motivés de Mme le Commissaire-Enquêteur, seront transmis à M. le Maire de la commune de Laroque sous un délai de 30 jours. Le rapport et les conclusions seront tenus à la disposition du public à la mairie de Laroque pendant un an.

Toutes informations relatives au projet du P.L.U. ou à la présente enquête publique peuvent être demandées auprès de la mairie de Laroque.

Le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur seront aussi consultables pendant une durée d'un an sur le site de la commune de Laroque.

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à la disposition du commissaire-enquêteur et clos par lui conformément à l'article R.123-18 du Code de l'environnement.

AVIS DE MODIFICATION

665778

Notaire

ERRATUM

Lors de l'annonce légale concernant le changement de siège social de Rubis S.C.I. figurant dans le *Midi Libre* Hérault (Béziers et Montpellier) dont la parution a eu lieu le 25 novembre 2012, il y a lieu d'apporter les précisions suivantes :

— Objet social : l'acquisition, la construction et la propriété de tous biens immobiliers, à usage d'habitation, professionnel, commercial ou industriel.

La mise en valeur, l'administration, la gestion et l'exploitation par bail, location ou autrement, de tous immeubles ainsi acquis ou édifiés, dont elle aura la propriété ou la jouissance.

La prise de tous intérêts et participations dans toutes sociétés.

— Durée de la société : 50 ans à compter de son immatriculation au Registre du Commerce et des Sociétés.

— Associés :

M. Gérard Rey, né le 18 décembre 1943 à Epinal (Vosges) demeurant à Agde (34300), Le Grau-d'Agde, 16, chemin des Trières, Le Poisson Rouge.

- Mme Véronique Delpierre, née le 1er février 1955 à Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais) demeurant à Agde (34300), Le Grau d'Agde 16, chemin des Trières, Le Poisson Rouge.

APPEL D'OFFRES

655197

L'habitat, projets de vie
Néolia
Action Logement

AVIS DE MARCHÉ

SUR LE PATRIMOINE DE LA S.F.H.E

— Maître d'ouvrage : Société Française d'Habitations Economiques (S.A. d'HLM), 1175, Petite-Route-des-Milles, CS 40650, 13457 Aix-en-Provence cedex 4.

Tél. 04.13.57.04.30 - Télécopie : 04.13.57.04.84.

— Procédure : marché de travaux à procédure adaptée soumis à l'Ordonnance du 6 juin 2005, ainsi qu'à son décret d'application du 30 décembre 2005.

— Objet du marché : la présente consultation porte sur la réalisation de travaux de rénovation et de remplacement de diverses installations de chauffage individuel gaz sur le patrimoine de la S.F.H.E.

— Allotissement : le présent marché est passé sous forme d'un marché alloti en secteur géographique.

Lot n° 1 : agence d'Aix-en-Provence : 357 logements, 7 mois de travaux.

Lot n° 2 : agences de Nîmes et de Montpellier : 398 logements, 7 mois de travaux.

Lot n° 3 : agence de Toulouse : 75 logements, 2 mois de travaux.

— Modalités d'obtention du dossier de consultation : le dossier de consultation sera remis gratuitement aux entreprises qui en feront la demande, par mail la cellule marché (Marine Gasparini : Tél. 04.13.57.04.66, ou marine.gasparini@groupe-arcade.com). Il est également possible de retirer le DCE sur le site http://www.e-marchespublics.com. Les justificatifs à produire et les critères d'attribution sont mentionnés dans le Règlement de la Consultation.

— Modalités de remise des offres : le dépôt des offres devra se faire par courrier à la S.F.H.E. (adresse d'Aix-en-Provence), à l'attention de la cellule marchés, sous pli cacheté avec la mention « Ne pas ouvrir + nom du marché ».

— Date et heure limite de réception des offres : lundi 29 avril 2013, à 12 h 30.

ENCHÈRES MOBILIÈRES

665517

Hôtel des ventes - Maître I. Abraham
Commissaire-Priseur Judiciaire et Volontaire Habilitée
Agrément n° 2002/207
1, rue Max-Jacob, B.P. 33029, 34513 Béziers cedex
Tél. 04.67.62.20.14 - Fax : 04.67.76.04.47

VENTES AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

MATÉRIEL MAÇONNERIE ET VÉHICULES

JEUDI 4 AVRIL 2013, à 14 h 30, 34300 Agde

A partir de 15 h 30, **contenu d'une maison** sise à 34300 Agde (adresse communiquée sur internet ou au secrétariat de l'hôtel des ventes, jeudi à partir de 9 heures)

MARDI 9 AVRIL 2013, à partir de 9 heures, 34500 Béziers.

Rendez-vous à l'hôtel des ventes à 8 h 45 précises

véhicules et petit matériel : Land Rover defender baché tolé, Mercedes vito, Volkswagen benne, remorque gourdon, pelle Kubota, Citroën jumpy.

En suivant, à partir de 10 heures, 34 Villeneuve-lès-Béziers, Z.I. Capiscol, rue Gomez.

A la requête de S.A.S. Occitane Automobiles Pézenas, rond-point de la Paix, 34120 Pézenas, contre société GB COM 40, rue des Chasselas, 34970 Lattes et en vertu d'une ordonnance du tribunal d'instance de Béziers du 27 février 2013, Renault Scenic 248 AQF 34, et suite liquidation judiciaire Peugeot Expert, Citroën C15D et en suivant Béziers, Iveco benne, Citroën C15, important échafaudage, monte matériaux.

Les expositions se feront avant les ventes.

Règlements par chèque de banque - espèces.

Photos sur site : http://beziersencheres.voila.net/

AVIS D'ATTRIBUTIO

U M 1
Université Montpellier 1

AVIS D'ATTRIBUTION

— Nom et adresse officiels de l'organisme a
Université de Montpellier 1, 5, boulevard Henri-IV, 34967 M

- téléchargement DCE
- dépôt de candidatures et/ou offre dématérialisée

midilibre-legales.c

Partenaire de francem

VOTRE PETITE ANNONCE SUR
Parution dans le supplément du samedi
+ mercredi + vendredi

Rédigez votre petite annonce
En majuscule, sans abréviation avec un espace entre chaque mot

Choisissez votre formule Tarifs T.T.C. 5 lignes + interligne inclus

Rubriques auto publication samedi +mercredi

PA sans photo

Formule trio • simple : 20 € (toutes éditions)
Formule trio • 2 se : 30 € (toutes éditio
Formule trio 3 semaines : 37,50 € (toutes éditions)
ligne su : 5 € (

1re date de parution ___/___/2013

+10€ Votre PA avec photo
Envoyée uniquement sur Internet
ou connectez-vous sur www.iclic-annonces.com

Par courrier
Remplissez ce bon de commande et renvoyez le avec votre chèque bancaire à l
MidiMédia Publicité - 2, boulevard des Pyrénées, CS 20001, 66007 Pe

Nom, prénom
Adresse
Ville
Code postal

Par téléphone
IMMO - AUTO - DIVERS - BONNES AFFAIRES
04 3000 7000 04 30
Sous 48 h après réception de votre règlement. Selon le jour d proche. Mercredi, avant 15 h, pour le supplément du samedi a
par CB

iClic IMMO iClic AUTO iClic EMPLOI iClic

13 avril 2013

En bref

Humour
2e Festival Comédie Club

Le 2e Festival Comédie club, organisé par la Compagnie des Sherpas composée de Laurent Pit, David Baux et Julien Merie, se déroule vendredi 12 et samedi 13 avril à 21h au Théâtre Gérard Philipe. Après le succès de l'an dernier, voici le best of de la saison 3 avec les meilleurs humoristes, conteurs et slameurs de la région. Suinze artistes se succèderont sur scène chaque soir. Réservation conseillée. Tarif : Normal : 10 euros, réduit : 8 euros (chomeurs, Rmistes, carte étudiants, carte MPT), pass Culture : 5 euros. Une place achetée une place offerte sur : billetreduc.com (dans la limite des places disponibles). Réserv. : 06 70 45 77 68 ou 06 70 75 36 31 ou montpelliercomedieclub@gmail.com

Sortie
4e édition de Plaisirs d'Hérault

A Montpellier, au Domaine d'O, dimanche de 10h à 18h rendez-vous est donné pour la quatrième édition de Plaisirs d'Hérault, la fête des loisirs, du tourisme et de la culture dans l'Hérault. Les loisirs, les activités de pleine nature et les saveurs des terroirs y attendent les visiteurs pour une découverte ludique des destinations touristiques du département. C'est un fabuleux terrain de jeux pour petits et grands et une formidable boîte à idées pour de prochains week-ends. Sur place de nombreux stands et des activités de découverte de toutes sortes pour les enfants et les adultes. Des spectacles déambulatoires égayeront lès allées du Domaine toute la journée. Entrée gratuite.

Musique
De Rio à Montpellier...

Daniel Ile, musicien brésilien, récemment arrivé de Rio, propose un son qui mêle musique brésilienne avec d'autres styles comme le reggae et wolrd music. Dans son répertoire de la samba, forró, swing, samba et rock... A découvrir samedi 13 avril au bar la Pleine Lune. P.A.F : 5 euros

Pratique

L'Hérault du jour 04 67 06 88 70 - Fax 04 67 92 56 56. courriel : agmontpellier@lamarseillaise.fr

ANNONCES OFFICIELLES

—HABILITE A PUBLIER PAR ARRETE DE M. LE PREFET DE L'HERAULT—

MONTPELLIER	SETE	BEZIERS
Tél. 04.67.06.88.70	Tél. 04.67.74.30.65	Tél. 04.67.49.10.31
Fax : 04.67.92.56.56	Fax :04. 67.74.90.80	Fax :04.67.49.17.65

Ville de Montpellier

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

Modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville de Montpellier

Par arrêté municipal n° DAP 4-2013 en date du 5 avril 2013, Madame le Maire de la Ville de Montpellier a ordonné l'ouverture d'une enquête publique sur le projet de modification du plan local d'urbanisme (PLU) pour une durée de 33 jours consécutifs, **du lundi 29 avril 2013 inclus jusqu'au vendredi 31 mai 2013 inclus**.

Le projet de modification du PLU prévoit des modifications de fond et de forme consistant, notamment pour les plus importantes, à faire évoluer la règle portant obligation de réaliser des logements sociaux et à adapter le règlement du PLU pour permettre l'évolution de quartiers existants (Centre, Cévennes, Croix d'Argent, Celleneuve, Gares, Hopitaux - Facultés, Plan des Quatre Seigneurs, Port Marianne)

Ces modifications concernent également d'autres adaptations à caractère réglementaire ou conservatoire, réparties ponctuellement sur l'ensemble du territoire communal, et notamment :

- la création d'un zonage spécifique pour les cimetières de la ville ;
- l'extension de la règle permettant d'interdire la démolition de bâtiments ayant une valeur patrimoniale sur le territoire communal (indice « w ») ;
- l'institution d'emplacements réservés pour la création de voies de liaison publiques et de cheminements piétons ;
- des adaptations réglementaires et graphiques nécessaires à la réalisation des programmes en ZAC (ZAC Nouveau Saint Roch, Grisettes, Ovalie, Port Marianne-Consuls de Mer, Port Marianne-Jardins de la Lironde) ;
- l'institution d'espaces à protéger au titre de l'article L.123-1-5 7° du code de l'urbanisme

Les modifications de forme projetées concernent notamment la mise à jour des motifs des changements apportés au PLU depuis son approbation en 2006, et des corrections graphiques et de texte liées à des oublis matériels. Ces modifications sont sans effet sur la portée juridique du document.

Madame Anne-Marie GIRARD, formateur à l'Ecole des techniciens de l'Equipement, retraitée, est désignée en qualité de Commissaire enquêteur pour procéder à l'enquête publique relative au projet de modification du PLU, conformément aux dispositions du code de l'environnement et conformément à la décision de Madame la Présidente du Tribunal Administratif en date du 28 mars 2013.

Les pièces du dossier ainsi qu'un registre d'enquête numéroté, coté et paraphé par le Commissaire enquêteur seront déposés à la Mairie de Montpellier - salle d'enquête publique (hall d'entrée de la mairie - 1 place Georges Frêche - 34267 Montpellier Cedex 2 - Accès par tramway L1 et L3 station Moularès/Hôtel de Ville et tramway L4 station Georges Frêche/Hôtel de Ville) du 29 avril 2013 inclus jusqu'au 31 mai 2013 inclus.

Chacun pourra consulter un exemplaire du dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre d'enquête ouvert à cet effet, du lundi au vendredi inclus, sauf jours fériés et jours de fermeture exceptionnelle de la mairie, de 8h30 à 17h30. (Note : la mairie de Montpellier sera exceptionnellement fermée le vendredi 10 mai 2013)

Le Commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public à la Mairie de Montpellier – salle d'enquête publique (hall d'entrée de la mairie), les :

- **Lundi 29 avril de 9h30 à 12h30**
- **Jeudi 16 mai de 16h00 à 19h00**
- **Vendredi 31 mai de 14h00 à 17h30**.

Par ailleurs, le public pourra adresser ses observations écrites à Madame le Commissaire enquêteur à l'adresse indiquée ci-dessous :

Madame le Commissaire enquêteur
Mairie de Montpellier
Enquête publique / Modification du PLU
1, place Georges Frêche
34267 MONTPELLIER cedex 2

Le public pourra également recueillir toutes informations utiles sur le projet de modification du PLU auprès de la Direction Aménagement Programmation (DAP) aux heures d'ouverture de ses bureaux, du lundi au vendredi inclus sauf jours fériés et jours de fermeture exceptionnelle de la mairie à l'adresse suivante : **Mairie de Montpellier - Direction Aménagement Programmation**, 1, place Georges Frêche, 34267 MONTPELLIER cedex 2 - Tramway L1 et L3 : Moularès - Hôtel de Ville et tramway L4 :Georges Frêche - Hôtel de Ville.

A l'expiration du délai de l'enquête publique, le (ou les) registre(s) d'enquête sera (seront) mis à disposition du commissaire enquêteur et clos par lui. Ce dernier disposera ensuite d'un délai d'un mois pour transmettre à Madame le Maire de Montpellier le dossier d'enquête accompagné de son rapport et de ses conclusions motivées.

Dès leur remise à la Ville, le rapport et les conclusions motivées du Commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public à la mairie de Montpellier - Direction Aménagement et Programmation (DAP) - 1, place Georges Frêche, 34267 Montpellier (tramway L1 et L3 station Moularès/Hôtel de Ville et tramway L4 station Georges Frêche/Hôtel de Ville). Le rapport et les conclusions motivées du Commissaire enquêteur seront également consultables sur le site Internet de la Ville de Montpellier (à l'adresse : http://www.montpellier.fr).

L'ensemble de ces documents seront consultables pendant une durée d'un an à compter de leur mise en ligne.

A l'issue de l'enquête publique, le Conseil municipal de la Ville de Montpellier sera compétent pour approuver par délibération la modification du PLU.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFET DE L'HERAULT

RAPPEL D'AVIS D'OUVERTURE D'UNE ENQUETE PUBLIQUE

préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne 5 de tramway de l'Agglomération de Montpellier, tronçon Lavérune-Clapiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers

Le projet soumis à enquête publique s'inscrit dans une politique de développement des transports collectifs. La ligne va s'étendre sur une longueur de 15,7 kilomètres, permettant la desserte des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, pour un coût estimé de 350 millions d'euros.

Elle compte 25 stations dont 4 communes avec la ligne 1 et 3 avec la ligne 4. Elle est, par ailleurs, ponctuée de 4 parcs-relais, situés aux extrémités du tracé. Le projet inclut l'aménagement des voiries associées et de la plateforme, mais également de la voie ferrée, des lignes aériennes de contact et des installations techniques qui lui sont rattachées.

Enfin, elle permettra la bouclage de la ligne 4, en s'insérant entre la place Albert 1er et le boulevard Clémenceau, en passant par le boulevard du Jeu de Paume à Montpellier.

Le dossier comporte une étude d'impact, et l'avis favorable, rendu le 13 février 2013, par l'autorité environnementale (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers. Elle est organisée par l'arrêté préfectoral n° 2013-I-548 du 18 mars 2013.

Commission d'enquête :

La commission d'enquête désignée par la Tribunal administratif de Montpellier est composée de M. Jean-François DEMOULIN, Ingénieur BTP, retraité ; Président; de M. Bernard BOULLET, ingénieur du conservatoire national des arts et métiers, retraité, 1er assesseur, de M. Claude ROUVIERE, directeur des services techniques du CHU, retraité, 2e assesseur et de M. Bruno MEALLONNIER, cadre France Télécom, retraité, suppléant.

En cas d'empêchement de M. Jean-François DEMOULIN, la présidence sera assurée par M. Bernard BOULLET.

Durée de l'enquête : 34 jours consécutifs du mercredi 10 avril 2013 au lundi 13 mai 2013 inclus.

Lieu de l'enquête :

- au siège de l'enquête à l'Hôtel de l'Agglomération de Montpellier : 50, place Zeus, 34000 Montpellier (ouverture au public du lundi au vendredi de 8 h à 18 h)
- à la mairie de Lavérune : place de la Mairie, 34880 Lavérune (heure d'ouverture au public du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 18 h et le samedi de 9 h à 11 h)
- à la mairie de Saint-Jean-de-Védas : 4, rue de la Mairie, 34430 Saint-Jean-de-Védas (heure d'ouverture au public du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12h et de 13 h 30 à 17 h 30 sauf le vendredi jusqu'à 17 h)
- à la mairie de Montpellier : place Georges-Frêche, 34000 Montpellier (heures d'ouverture au public le lundi, mardi, mercredi et vendredi de 8 h 30 à 17 h 30 et le jeudi de 10 h à 19 h)
- à la mairie de Montferrier-sur-Lez : 4, impasse du Château, 34980 Montferrier-sur-Lez (heure d'ouverture au public du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 18 h)
- à la mairie de Clapiers : 5, Grand'Rue Marie-Lacroix, 34830 Clapiers (heure d'ouverture au public du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 18 h sauf le mardi jusqu'à 19 h).

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier, comportant une étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale, accompagné du registre d'enquête, sera déposé dans les mairies de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, ainsi qu'au siège de l'enquête publique à l'Hôtel de l'Agglomération de Montpellier. Le public pourra le consulter, sur place, ainsi que sur le site internet de la ligne 5 de tramway de l'Agglomération de Montpellier http://www.ligne5-montpellier-agglo.com et à la préfecture de l'Hérault (Direction des relations avec les Collectivités Locales/Bureau de l'environnement).

Le public pourra consigner, le cas échéant, ses observations sur les registres d'enquête, ouverts à cet effet, durant les jours et heures habituels d'ouverture des bureaux des mairies ci-dessus mentionnées et de l'Hôtel de l'Agglomération. Il n'est pas prévu que le public communique ses observations par voie électronique.

Toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée à la commission d'enquête, à l'adresse du siège de l'enquête : M. le Président de la commission d'enquête - Ligne 5 du tramway, Hôtel de l'Agglomération, 50, place Zeus-CS 39556-34961 Montpellier cedex 2.

Par ailleurs, les commissaires enquêteurs se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations à l'Hôtel de l'Agglomération et dans les mairies concernées, aux jours et heures ci-dessous :

LIEUX DES PERMANENCES - DATES - HEURES

- Hôtel de l'Agglomération de Montpellier siège de l'enquête : mercredi 10 avril 2013, de 9 h à 12 h.
- Mairie de Lavérune : lundi 15 avril 2013, de 14 h à 17 h.
- Mairie de Montpellier : mardi 23 avril 2013, de 14 h à 17 h.
- Mairie de Clapiers : jeudi 25 avril 2013, de 9 h à 12 h.
- Mairie de Montferrier-sur-Lez : vendredi 3 mai 2013, de 9 h à 12 h.
- Mairie de Saint-Jean-de-Védas : lundi 6 mai 2013, de 14 h à 17 h.
- Hôtel de l'Agglomération de Montpellier, siège de l'enquête : lundi 13 mai 2013, de13 h à 17 h.

Les commissaires enquêteurs pourront également recevoir, sur rendez-vous, toute personne qui leur en fera la demande.

Le présent avis fera l'objet d'un affichage au public en mairies de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers ainsi qu'au siège de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

Un avis d'enquête publique sera inséré sur le site internet de la Préfecture de l'Hérault : http://www.herault.gouv.fr. Il sera également affiché par le maître d'ouvrage, la Communauté d'Agglomération de Montpellier, à proximité du lieu de l'opération, conformément aux normes en vigueur.

La personne responsable du projet est M. Laurent CARRERE, Directeur des projets Tramway à TaM, mandataire de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, maître d'ouvrage de l'opération.

Il pourra communiquer toute information concernant le projet :

TaM Maîtrise d'ouvrage déléguée, 125, rue Léon-Trotski - CS 60014-34075 Montpellier cedex 3. Téléphone : 04 67 07 71 35.

A l'issue de l'enquête, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête pourront être consultés par le public en mairies de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, à l'Hôtel de l'Agglomération de Montpellier ainsi qu'à la Préfecture de l'Hérault, Direction des Relations avec les Collectivités Locales, Bureau de l'Environnement (DRCL/3) 45, place des Martyrs de la Résistance, 34062 Montpellier Cedex 2 pendant une période d'un an à compter de la date de leur dépôt, dans un délai maximum de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête publique. Ils seront également mis en ligne sur le site de la Préfecture à l'adresse suivante : https://www.herault.gouv.fr.

A l'issue de l'enquête publique, la Communauté d'Agglomération de Montpellier devra se prononcer par délibération sur l'intérêt général du projet et en cas de conclusions défavorables, elle devra par délibération motivée réitérer la demande de déclaration publique.

Il appartiendra au Préfet de l'Hérault de prendre un arrêté prononçant l'utilité publique du projet de création de la ligne 5 du tramway, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la Préfecture de l'Hérault (Direction des relations avec les Collectivités Locales - Bureau de l'environnement) dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique.

13 avril 2013

APPEL D'OFFRES

677659

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE L'OR

MARCHÉ À PROCÉDURE ADAPTÉE

— **Identification du pouvoir adjudicateur :** Communauté d'agglomération du Pays de l'Or, boulevard de la Démocratie, B.P. 40, 34132 Mauguio cedex.

Établissement public territorial. Services généraux des administrations publiques.

— **Objet du marché :** balayage mécanique des voies des zones d'activités de l'Agglomération du Pays de l'Or.

— **Lieu d'exécution :** territoire de la Communauté d'agglomération du Pays de l'Or.

— **Mode de passation :** procédure adaptee, art. 28.

— **Marché de service :** unique avec une tranche ferme et deux tranches conditionnelles.

— **Durée du marché :** le marché est conclu pour une période d'un an à compter de la notification. Il est reconductible 2 fois par période d'un an pour une durée maximale de 3 ans.

— **Date limite de réception des offres :** 6 mai 2013 à 12 heures.

— **Date d'envoi du présent avis à la publication :** 11 avril 2013.

Référence du marché attribué par le pouvoir adjudicateur : M 33-13VDI

— **Critères d'attribution :** offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés ci-dessous avec leur pondération :

- valeur technique : 40 %,
- prix des prestations : 60 %.

— **Adresse à laquelle les documents peuvent être obtenus/laquelle les offres peuvent être envoyées :** Communauté d'agglomération du Pays de l'Or, boulevard de la Démocratie B.P. 40, 34132 Mauguio cedex.

URL : http://paysdelor.marcoweb.fr

— **Renseignements d'ordre administratif :**
Laurence Cammal - Tél. 04 67 12.35.19
E-mail : laurence.cammal@paysdelor.fr

— **Renseignements d'ordre technique :**
Cédric Bonnet - Tél. 04.67 12.35.16
E-mail : cedric.bonnet@paysdelor.fr

MARCHÉS INFÉRIEURS A 90 000 €

677116

S.I.E.A. DE LA RÉGION DE GANGES

AVIS D'APPEL PUBLIC À LA CONCURRENCE

— **Maître d'ouvrage :** Syndicat intercommunal d'Eau et d'Assainissement de la région de Ganges.

— **Travaux :** extension du réseau chemin de Combe-Jeannette, commune de Moulès-et-Baucels.

— **Mode de passation :** procédure adaptée.

— **Retrait du dossier :** demande à faire au siège du S.I.E.A. par fax au 04.67.73.00.50 avant retrait en mairie de Ganges (heures d'ouverture : 8 heures à 12 heures, du lundi au vendredi et 9 heures à 12 heures, le samedi).

— **Date de publication :** mardi 9 avril 2013.

— **Date limite de remise des offres :** avant le vendredi 17 mai 2013, à 12 heures et à adresser au siège du syndicat à M. le Président, S.I.E.A. de la région de Ganges, mairie de Ganges, plan Orméau, 34190 Ganges.

677222

SCEA DE THOLOMIES

APPEL D'OFFRES TRAVAUX

CRÉATION ÎLOTS VITICOLES DOMAINE DE THOLOMIES À LA LIVINIÈRE (HÉRAULT)

Travaux de préparation du sol sur 7 ha comprenant un défrichement de la végétation, un ripage croisé et 2 concassages.

— **Maître d'ouvrage :** SCEA de Tholomies

— **Dossier :** S.A.F.E.R. LR -34973 Lattes cedex (Tél. 04 67 07 10.97 - Gérald Savoy)

— **Procedure :**
Appel d'offres privé.
Date limite de remise des offres : 25 avril 2013, à 17 heures à la S.A.F.E.R.
Visite des lieux : 19 avril 2013.
Début travaux : 2 mai 2013.

677638

CPAM DU TARN

AVIS D'APPEL À LA CONCURRENCE

— **Identification de l'organisme qui passe le marché :** CPAM du Tarn, 81016 Albi cedex 9.

— **Objet du marché :** accompagnement à l'élaboration du projet d'entreprise de la CPAM du Tarn.

— **Procédure de passation :** procédure adaptée.

— **Nombre de lots :** lot unique.

— **Critères de jugement des offres :** voir dossier de consultation.

— **Conditions de demande de dossier :** les candidats doivent adresser par fax (05.63.48.70.09), leur demande de dossier de consultation avant le 21 mai 2013.

— **Conditions de remise des offres :** voir courrier de consultation.

— **Date limite de réception des offres :** 21 mai 2013, à 14 heures.

— **Délai de validité de l'offre :** 120 jours.

— **Date d'envoi de l'avis à la publication :** 10 avril 2013.

ANNONCES

677838

SYNDICAT D'EAU POTABLE ET D'ASSAINISSEMENT COLLECTIF DE CLERMONT-L'HÉRAULT NÉBIAN - VILLENEUVETTE (S.E.P.A.C.)

AVIS DE PUBLICATION DU DISPOSITIF DE DÉLIBÉRATION

Délégation de service public pour la gestion de l'assainissement collectif du S.E.P.A.C.

Le Conseil syndical,

VU le Code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L 1411-5 et L.2224-12 ;

VU les éléments communiqués par le président concernant le déroulement de la procédure de délégation du service d'assainissement collectif et particulièrement le rapport détaillant les motifs du choix de la société S.A.U.R. comme futur exploitant du service et l'économie générale du contrat organisant les conditions de son intervention ;

VU le projet de règlement de service annexé au contrat ;

Ouï l'exposé de M. le Président et après en avoir délibéré,

DÉCIDE d'autoriser le président à signer le contrat de délégation du service d'assainissement collectif avec la société S.A.U.R.

677675

MAIRIE DE MURVIEL-LÈS-BÉZIERS

MENTION

Par délibération en date du 26 mars 2013, le conseil municipal de Murviel-lès-Béziers a approuvé la 2e modification de son P.L.U.

Cette délibération sera affichée du 11 avril 2013 au 10 juin 2013 inclus en mairie.

Le dossier peut être consulté en mairie de Murviel-lès-Béziers aux jours et heures habituels d'ouverture et à la sous-préfecture de Béziers.

675984

Ville de Montpellier

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Modification du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de la Ville de Montpellier

Par arrêté municipal n° DAP 4-2013 en date du 5 avril 2013, Mme le Maire de la ville de Montpellier a ordonné l'ouverture d'une enquête publique sur le projet de modification du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) pour une durée de 30 jours consécutifs, du lundi 29 avril 2013 inclus jusqu'au vendredi 31 mai 2013 inclus.

Le projet de modification du P.L.U. prévoit des modifications de fond et de forme consistant, notamment pour les plus importantes, à faire évoluer la règle portant obligation de réaliser des logements sociaux et à adapter le règlement du P.L.U. pour permettre l'évolution de quartiers existants (Centre, Cévennes, Croix d'Argent, Celleneuve, Gares, Hôpitaux - Facultés, Plan des Quatre Seigneurs, Port Marianne).

Ces modifications concernent également d'autres adaptations à caractère réglementaire ou conservatoire, réparties ponctuellement sur l'ensemble du territoire communal, et notamment :

- la création d'un zonage spécifique pour les cimetières de la ville ;
- l'extension de la règle permettant d'interdire la démolition de bâtiments ayant une valeur patrimoniale sur le territoire communal (indice « v ») ;
- l'institution d'emplacements réservés pour la création de voies de liaison publiques et de cheminements piétons ;
- des adaptations réglementaires et graphiques nécessaires à la réalisation des programmes en Z.A.C. (Z.A.C. Nouveau Saint-Roch, Grisettes, Ovalie, Port Marianne-Consuls de Mer, Port Marianne - Jardins de la Lironde) ;
- l'insitution d'espaces à protéger au titre de l'article L.123-1-5.7° du Code de l'urbanisme.

Les modifications de forme projetées concernent notamment la mise à jour des motifs des changements apportés au P.L.U. depuis son approbation en 2006, et des corrections graphiques et de texte liées à des oublis matériels. Ces modifications sont sans effet sur la portée juridique du document.

Mme Anne-Marie Girard, formateur à l'École des techniciens de l'Équipement, retraitée, est désignée en qualité de commissaire-enquêteur pour procéder à l'enquête publique relative au projet de modification du P.L.U., conformément aux dispositions du Code de l'environnement et conformément à la décision de Mme la Présidente du tribunal administratif en date du 28 mars 2013.

Les pièces du dossier ainsi qu'un registre d'enquête numeroté, coté et paraphé par le commissaire-enquêteur seront déposés à la mairie de Montpellier - salle d'enquête publique (hall d'entrée de la mairie, 1, place Georges-Frêche, 34267 Montpellier cedex 2, accès par tramway L1 et L3 station Moularès/Hôtel-de-Ville et tramway L4 station Georges-Frêche/Hôtel-de-Ville) du 29 avril 2013 inclus jusqu'au 31 mai 2013 inclus.

Chacun pourra consulter un exemplaire du dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre d'enquête ouvert à cet effet, du lundi au vendredi inclus, sauf jours fériés et jours de fermeture exceptionnelle de la mairie, de 8 h 30 à 17 h 30. (Note : la mairie de Montpellier sera exceptionnellement fermée le vendredi 10 mai 2013).

Le commissaire-enquêteur se tiendra à la disposition du public à la mairie de Montpellier, salle d'enquête publique (hall d'entrée de la mairie), les :

- lundi 29 avril, de 9 h 30 à 12 h 30,
- jeudi 16 mai, de 16 heures à 19 heures,
- vendredi 31 mai, de 14 heures à 17 h 30.

Par ailleurs, le public pourra adresser ses observations écrites à Madame le Commissaire enquêteur à l'adresse indiquée ci-dessous :

Mme le Commissaire-Enquêteur
Mairie de Montpellier
Enquête publique/Modification du P.L.U.
1, place Georges-Frêche
34267 MONTPELLIER cedex 2

Le public pourra également recueillir toutes informations utiles sur le projet de modification du P.L.U. auprès de la Direction Aménagement Programmation (D.A.P.) aux heures d'ouverture de ses bureaux, du lundi au vendredi inclus sauf jours fériés et jours de fermeture exceptionnelle de la mairie à l'adresse suivante : Mairie de Montpellier, Direction Aménagement Programmation, 1, place Georges-Frêche, 34267 Montpellier cedex 2 - Tramway L1 et L3 : Moularès/Hôtel-de-Ville et tramway L4 : Georges-Frêche/Hôtel-de-Ville.

À l'expiration du délai de l'enquête publique, le (ou les) registre(s) d'enquête sera (seront) mis à disposition du commissaire-enquêteur et clos par lui. Ce dernier disposera ensuite d'un délai d'un mois pour transmettre à Mme le Maire de Montpellier le dossier

PRÉFET DE L'HÉRAULT

Liberté · Égalité · Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

RAPPEL D'AVIS D'OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE

préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne 5 de tramway de l'Agglomération de Montpellier tronçon Lavérune-Clapiers emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers

Le projet soumis à enquête publique s'inscrit dans une politique de développement des transports collectifs. La ligne va s'étendre sur une longueur de 15,7 kilomètres, permettant la desserte des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, pour un coût estimé de 350 millions d'euros.

Elle compte 25 stations dont 4 communes avec la ligne 1 et 3 avec la ligne 4. Elle est, par ailleurs, ponctuée de 4 parcs relais, situés aux extrémités du tracé. Le projet inclut l'aménagement des voiries associées et de la plateforme, mais également de la voie ferrée, des lignes aériennes de contact et des installations techniques qui lui sont rattachées.

Enfin, elle permettra le bouclage de la ligne 4, en s'insérant entre la place Albert-1er et le boulevard Clemenceau, en passant par le boulevard du Jeu-de-Paume à Montpellier.

Le dossier comporte une étude d'impact, et l'avis favorable, rendu le 13 février 2013, par l'autorité environnementale (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement).

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers. Elle est organisée par l'arrêté préfectoral n° 2013-1-548 du 18 mars 2013.

Commission d'enquête

La commission d'enquête désignée par le tribunal administratif de Montpellier est composée de **M. Jean-François DEMOULIN**, ingénieur ETP, retraité, président ; de **M. Bernard BOULLET**, ingénieur du Conservatoire National des Arts et Métiers, retraité, 1er assesseur ; de **M. Claude ROUVIERE**, directeur des services techniques du CHU, retraité, 2e assesseur et de **M. Bruno MEALLONNIER**, cadre France Télécom, retraité, suppléant.

En cas d'empêchement de **M. Jean-François DEMOULIN**, la présidence sera assurée par **M. Bernard BOULLET**.

Durée de l'enquête : 34 jours consécutifs, du mercredi 10 avril 2013 au lundi 13 mai 2013 inclus.

Lieu de l'enquête :

- **au siège de l'enquête à l'hôtel de l'agglomération de Montpellier** : 50, place Zeus, 34000 Montpellier (ouverture au public, du lundi au vendredi, de 8 heures à 18 heures),
- **à la mairie de Lavérune** : place de la Mairie, 34880 Lavérune (heure d'ouverture au public du lundi au vendredi, de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 18 heures et le samedi, de 9 heures à 11 heures),
- **à la mairie de Saint-Jean-de-Védas** : 4, rue de la Mairie, 34430 Saint-Jean-de-Védas (heure d'ouverture au public, du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 heures et de 13 h 30 à 17 h 30 sauf le vendredi, jusqu'à 17 heures),
- **à la mairie de Montpellier** : place Georges-Frêche, 34000 Montpellier (heures d'ouverture au public : le lundi, mardi, mercredi et vendredi, de 8 h 30 à 17 h 30 et le jeudi, de 10 heures à 19 heures),
- **à la mairie de Montferrier-sur-Lez** : 4, impasse du Château, 34980 Montferrier-sur-Lez (heure d'ouverture au public, du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 heures et de 13 h 30 à 18 heures, sauf le mardi jusqu'à 19 heures),
- **à la mairie de Clapiers** : 5, grand-rue Marie-Laroux, 34830 Clapiers (heures d'ouverture au public du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 12 heures et de 13 h 30 à 18 heures, sauf le mardi jusqu'à 19 heures).

Pendant toute la durée de l'enquête, le dossier, **comportant une étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale**, accompagné du registre d'enquête, sera déposé dans les mairies de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers ainsi qu'au siège de l'enquête publique à l'hôtel de l'agglomération de Montpellier. Le public pourra le consulter, sur place, ainsi que sur le site internet de la ligne 5 de tramway de l'agglomération de Montpellier : **http://www.ligne5-montpellier-agglo.com** et à la préfecture de l'Hérault (direction des relations avec les collectivités locales, bureau de l'environnement).

Le public pourra consigner, le cas échéant, ses observations sur les registres d'enquête, ouverts à cet effet, durant les jours et heures habituels d'ouverture des bureaux des mairies ci-dessus mentionnées et de l'hôtel de l'agglomération. **Il n'est pas prévu que le public communique ses observations par voie électronique.**

Toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée à la commission d'enquête, à l'adresse du siège de l'enquête : M. le Président de la commission d'enquête, ligne 5 du tramway, hôtel de l'agglomération, 50, place Zeus, CS 39556, 34961 Montpellier cedex 2.

Par ailleurs, les commissaires-enquêteurs se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations à l'hôtel de l'agglomération et dans les mairies concernées, aux jours et heures ci-dessous :

LIEUX DES PERMANENCES	DATES	HEURES
Hôtel de l'Agglomération de Montpellier, siège de l'enquête	Mercredi 10 avril 2013	9h00 à 12h00
Mairie de Lavérune	Lundi 15 avril 2013	14h00 à 17h00
Mairie de Montpellier	Mardi 23 avril 2013	14h00 à 17h00
Mairie de Clapiers	Jeudi 25 avril 2013	9h00 à 12h00
Mairie de Montferrier-sur-Lez	Vendredi 3 mai 2013	9h00 à 12h00
Mairie de Saint Jean-de-Védas	Lundi 6 mai 2013	14h00 à 17h00
Hôtel de l'Agglomération de Montpellier, siège de l'enquête	Lundi 13 mai 2013	13h00 à 17h00

Les commissaires enquêteurs pourront également recevoir, sur rendez-vous, toute personne qui leur en fera la demande.

Le present avis fera l'objet d'un affichage au public en mairie de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers ainsi qu'au siège de la communauté d'agglomération de Montpellier.

Un avis d'enquête publique sera inséré sur le site internet de la préfecture de l'Hérault : **http://www.herault.gouv.fr**

Il sera également affiché par le maître d'ouvrage, la communauté d'agglomération de Montpellier, à proximité du lieu de l'opération, conformément aux normes en vigueur.

La personne responsable du projet est **M. Laurent CARRERE**, directeur des projets tramway à TaM, mandataire de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, maître d'ouvrage de l'opération.

Il pourra communiquer toute information concernant le projet : TaM, maîtrise d'ouvrage déléguée, 125, rue Léon-Trotski, CS 60014, 34075 Montpellier cedex 3 - Téléphone : 04 67 07 71 35.

A l'issue de l'enquête, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête pourront être consultés par le public en mairies de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, à l'hôtel de l'agglomération de Montpellier ainsi qu'à la préfecture de l'Hérault, direction des relations avec les collectivités locales, bureau de l'environnement (DRCL/3), 45, place des Martyrs-de-la-Résistance, 34062 Montpellier cedex 2, pendant une période d'un an à compter de la date de leur dépôt, dans un délai maximum de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête publique. Ils seront également mis en ligne sur le site de la préfecture à l'adresse suivante : http://www.herault.gouv.fr.

A l'issue de l'enquête publique, la communauté d'agglomération de Montpellier devra se prononcer par délibération sur l'intérêt général du projet et en cas de conclusions défavorables, elle devra par délibération motivée réitérer la demande de déclaration publique.

Il appartiendra au préfet de l'Hérault de prendre un arrêté prononçant l'utilité publique du projet de création de la ligne 5 du tramway, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la préfecture de l'Hérault (direction des relations avec les collectivités locales, bureau de l'environnement) dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique.

677304

D.R.F.I.P. - PÔLE G.P.P.

SUCCESSION VACANTE

La directrice régionale des finances publiques de la région Languedoc-Roussillon et du département de l'Hérault, 884, allée Henri-II-de-Montmorency 34954 Montpellier cedex 2, curatrice de la succession de Mme Maryse Blanc, décédée le 27 décembre 2011, à Saint-Brieuc (Côtes-d'Armor), a établi l'inventaire et le projet de règlement. Réf. 3832.

677658

DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT
COMMUNE DE SAINT-GEORGES-D'ORQUES

DEUXIÈME RÉVISION SIMPLIFIÉE DU PLAN LOCAL D'URBANISME - P.L.U. EN VUE DE L'INTÉGRATION DE LA Z.A.C. « CŒUR D'ORQUES » ENQUÊTE PUBLIQUE

Enquête publique relative au projet de révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) en vue de l'intégration de la Z.A.C. « Cœur d'Orques »

Par un arrêté municipal en date du 11 avril 2013, le maire de Saint-Georges-d'Orques a ordonné l'ouverture d'une enquête publique relative au projet de 2e révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de Saint-Georges-d'Orques approuvé le 31 décembre 2007.

Le projet de 2e révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme sera soumis à enquête publique à compter du vendredi 3 mai 2013 jusqu'au mardi 4 juin 2013 inclus soit 32 jours, Mme Françoise Rieu, a été désignée en qualité de commissaire-enquêteur.

Le dossier d'enquête publique peut être consulté en mairie de Saint-Georges-d'Orques, les lundi, mardi, mercredi et jeudi, de 8 heures à 12 heures et de 13 h 30 à 18 heures, le vendredi, de 8 heures à 12 heures et de 13 h 30 à 17 heures.

Mme Rieu, commissaire-enquêteur se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations, en mairie (salle des mariages), aux jours et heures suivants :

- vendredi 3 mai 2013, de 9 heures à 12 heures ;
- mercredi 22 mai 2013, de 14 heures à 17 heures ;
- mardi 4 juin 2013, de 14 heures à 17 heures.

Les observations du public peuvent être :

- consignées dans le registre d'enquête ouvert en mairie ;
- adressées par écrit au commissaire-enquêteur à l'adresse suivante : Mme le Commissaire-Enquêteur, 2e révision simplifiée du P.L.U., place de la Mairie, 34680 Saint-Georges-d'Orques ;
- exprimées oralement au commissaire-enquêteur au cours des permanences susmentionnées.

L'avis d'enquête publique sera publié sur le site internet de la commune : www.ville-st-georges-dorques.fr

Toute personne pourra, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la commune dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire-enquêteur sont adressés au maire, au préfet et au président du tribunal administratif dans le mois suivant la clôture de l'enquête publique et pourront être consultés en mairie dès réception et pendant un an.

Au terme de l'enquête publique, le conseil municipal se prononcera sur l'approbation de la 4e modification du Plan Local d'Urbanisme.

Des informations complémentaires relatives au Plan Local

677857

DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT
COMMUNE DE SAINT-GEORGES-D'ORQUES

QUATRIÈME MODIFICATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME - P.L.U. EN VUE DE LA CRÉATION D'EMPLACEMENTS RÉSERVÉS ENQUÊTE PUBLIQUE

Enquête publique relative au projet de 4e modification du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) pour la création d'emplacements réservés destinés à recevoir des programmes de logements sociaux

Par un arrêté municipal en date du 11 avril 2013, le maire de Saint-Georges-d'Orques a ordonné l'ouverture d'une enquête publique relative au projet de 4e modification du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) de Saint-Georges-d'Orques approuvé le 31 décembre 2007.

Le projet de 4e modification du Plan Local d'Urbanisme sera soumis à enquête publique à compter du vendredi 3 mai 2013 jusqu'au mardi 4 juin 2013 inclus soit 32 jours, Mme Françoise Rieu, a été désignée en qualité de commissaire-enquêteur.

Le dossier d'enquête publique peut être consulté en mairie de Saint-Georges-d'Orques, les lundi, mardi, mercredi et jeudi, de 8 heures à 12 heures et de 13 h 30 à 18 heures, le vendredi, de 8 heures à 12 heures et de 13 h 30 à 17 heures.

Mme Rieu, commissaire-enquêteur se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations, en mairie (salle des mariages), aux jours et heures suivants :

- vendredi 3 mai 2013, de 9 heures à 12 heures ;
- mercredi 22 mai 2013, de 14 heures à 17 heures ;
- mardi 4 juin 2013, de 14 heures à 17 heures.

Les observations du public peuvent être :

- consignées dans le registre d'enquête ouvert en mairie ;
- adressées par écrit au commissaire-enquêteur à l'adresse suivante : Mme le Commissaire-Enquêteur, modification du P.L.U., place de la Mairie, 34680 Saint-Georges-d'Orques ;
- exprimées oralement au commissaire-enquêteur au cours des permanences susmentionnées.

L'avis d'enquête publique sera publié sur le site internet de la commune : www.ville-st-georges-dorques.fr

Toute personne pourra, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la commune dès la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire-enquêteur sont adressés au maire, au préfet et au président du tribunal administratif dans le mois suivant la clôture de l'enquête publique et pourront être consultés en mairie dès réception et pendant un an.

Au terme de l'enquête publique, le conseil municipal se prononcera sur l'approbation de la 4e modification du Plan Local d'Urbanisme.

Des informations complémentaires relatives au Plan Local

Département Urbanisme et Aménagement
Direction Aménagement Programmation
Service Déplacements - Observatoire

Mairie de Montpellier
1 Place Georges Frêche
34267 Montpellier Cedex 2
Tramway T1 T3 : Moularès-Hôtel de Ville
Tramway T4 : G. Frêche-Hôtel de Ville

Réf. : 054ybmb13
Affaire suivie par : Yoni Boukriss
yoni.boukriss@ville-montpellier.fr
Tél : 04.34.88.76.17

Ville de Montpellier

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Madame le Maire de la Ville de Montpellier certifie qu'ont été affichés, à compter du jeudi 21 mars 2013 inclus jusqu'au lundi 13 mai 2013 inclus, sur le panneau d'affichage officiel de la mairie situé à l'extérieur de l'hôtel de Ville :

- l'arrêté préfectoral n° 2013-I-548 en date du 18 mars 2013 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers, concernant l'opération ligne 5 du tramway de l'Agglomération de Montpellier - tronçon Lavérune/Clapiers ;

- et l'avis d'ouverture d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne 5 de tramway de l'Agglomération de Montpellier, tronçon Lavérune-Clapiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

Montpellier, le 14 mai 2013

Pour Madame le Maire,
La Directrice de l'Aménagement
et de la Programmation

Sylvie MAHOT

DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ • EGALITÉ • FRATERNITÉ

Lavérune

CERTIFICAT D' AFFICHAGE

Je soussigné, Roger CAIZERGUES, maire, atteste que l'avis d'ouverture de l'enquête publique et l'arrêté préfectoral n° 2013-I-548 du 18/03/2013 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la DUP et emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, St Jean de Védas, Montpellier, Montferriez sur Lez et Clapiers : opération ligne 5 du tramway de l'agglomération de Montpellier- tronçon Lavérune/ Clapiers par la communauté de l'agglomération de Montpellier.), a été affiché en mairie, aux lieux accoutumés , du 15 mars 2013 au 13 mai 2013.

A Lavérune le 31 mai 2013
Le maire
Roger CAIZERGUES

MAIRIE DE LAVERUNE (Hérault)

Hôtel de Ville • 34880 Lavérune • Tél. : 04 99 51 20 00 • Fax : 04 99 51 20 02
e.mail : commune-de-laverune@fr.oleane.com

saint jean de védas

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je soussignée, Isabelle GUIRAUD, Maire de la Commune de Saint Jean de Védas, atteste avoir fait procéder à l'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne 5 de tramway de l'Agglomération de Montpellier du 25 mars au 13 mai 2013, en mairie, au service urbanisme, sur les panneaux habituels réservés à cet effet.

Ce certificat d'affichage est établi pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Saint Jean de Védas
le 13 mai 2013

Le Maire,
Isabelle GUIRAUD

MAIRIE de ST-JEAN-de-VEDAS 34430

P.O le 1er adjoint délégué

Mairie de Saint Jean de Védas - 4 rue de la Mairie - 34430 Saint Jean de Védas - France
tél. : 04 67 07 83 00 - fax. : 04 67 47 22 21 - www.saintjeandevedas.fr

Mairie de Clapiers

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je soussigné, Jean-Pierre MEZY, Adjoint Délégué de la Commune de Clapiers (Hérault), certifie que **l'avis d'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne 5 de tramway de l'Agglomération de Montpellier, tronçon Lavérune-Clapiers, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean de Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers** a été affiché aux lieux accoutumés affectés à la publication des actes du 15 mars 2013 au 13 mai 2013 inclus.

Fait à CLAPIERS, le 30 mai 2013

Pour le Maire Empêché

MAIRIE DE CLAPIERS 34830 CLAPIERS

Jean-Pierre MEZY
Adjoint Délégué

5, grand'rue Marie Lacroix - 34830 CLAPIERS
TEL : 04 67 55 90 00 - FAX : 04 67 55 90 01
E-mail : serv.courrier@ville-clapiers.com - Site : www.ville-clapiers.fr

MAIRIE
de
MONTFERRIER-SUR-LEZ
34980

29 mai 2013

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je soussigné, Michel FRAYSSE, Maire de la Commune de Montferrier sur Lez certifie que l'avis d'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne 5 du tramway de la Communauté d'Agglomération de Montpellier a été affiché en mairie et sur les autres panneaux d'affichage habituels de la commune depuis le 20 mars 2013 jusqu'au 13 mai 2013 inclus.

Cette attestation est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Montferrier sur Lez,
29 mai 2013
Le Maire, Michel FRAYSSE

MAIRIE de MONTFERRIER-sur-LEZ (Hérault)

Téléphone : 04 67 59 81 34 - Télécopie : 04 67 59 96 26
Courriel : Mairie-Montferrier@wanadoo.fr

Montpellier
Agglomération

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

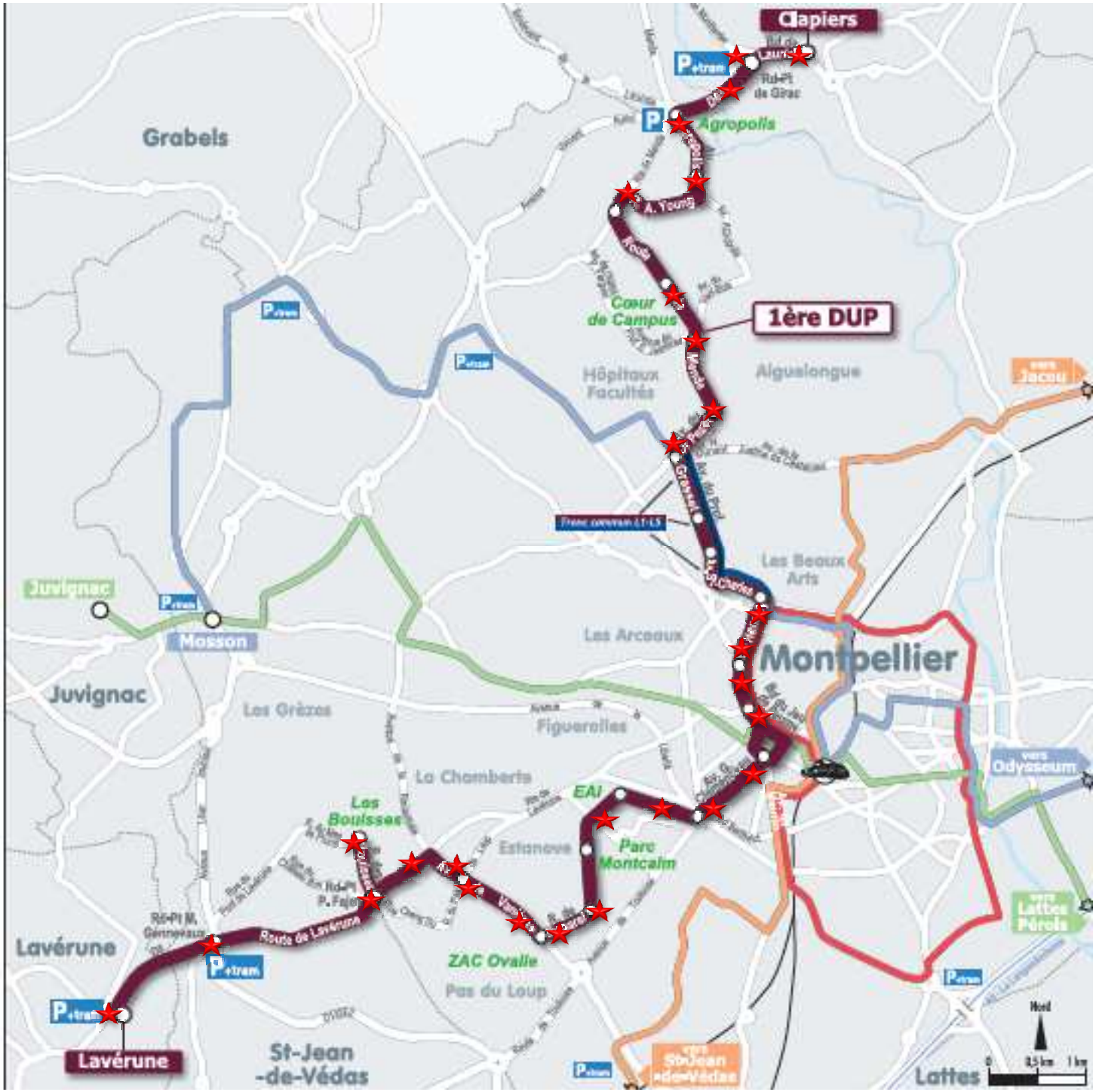
Je, soussigné Robert SUBRA, Vice-président délégué de la commission « Transports-Tramway-Déplacements », certifie que :

L'avis d'ouverture d'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique et emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanismes des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez, et Clapiers de l'opération ligne 5 du tramway de l'Agglomération de Montpellier – tronçon Lavérune/Clapiers par la Communauté d'Agglomération de Montpellier, a été affiché du 25 mars 2013 au 13 mai 2013 inclus, sur le panneau réservé à cet effet au siège de la Communauté d'Agglomération, 50 place Zeus à Montpellier.

Fait à Montpellier, le 05 juin 2013

Vice-président délégué de la commission « Transports-Tramway-Déplacements »

Robert SUBRA


Clapiers
Agropolis
Grabels
1ère DUP
Cœur de Campus
Hôpitaux Facultés
Alguslongue
Les Beaux Arts
Les Arceaux
Montpellier
Juvignac
Mosson
Juvignac
Les Grèzes
Figuerolles
La Chamberte
Les Boulisses
EAI
Parc Montcalm
Estanove
Lavérune
Route de Lavérune
ZAC Ovalie
Pas du Loup
St-Jean -de-Védas
Lattes
Nord

Ville de Montpellier

Direction Urbanisme Opérationnel
Foncier Opérationnel

Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de la Ville de Montpellier
n° 2012 / 84

Séance publique du lundi 26 mars 2012

Accusé de réception – Ministère de l'Intérieur
034-213401722-20120326-0000053093-DE

Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 28/03/2012
Réception en Préfecture : 28/03/2012

Convoqué le mardi 20 mars 2012, le Conseil Municipal de la Ville de Montpellier s'est réuni en mairie, Salles des Rencontres, le 26 lundi mars 2012 à 18H00, sous la présidence de Madame le Maire, Hélène Mandroux

Présents :
Brahim ABBOU, Frédéric ARAGON, Marie-Josée AUGE-CAUMON,Eva BECCARIA, Annie BENEZECH, Amina BENOUARGHA-JAFFIOL, Nicole BIGAS, Stéphanie BLANPIED, Sophie BONIFACE-PASCAL, Christian BOUILLE, Agnès BOYER, Nancy CANAUD,Tatiana CAPUOZZI-BOUALAM, Marlène CASTRE, Josette CLAVERIE, Perla DANAN, Michael DELAFOSSE, Audrey DE LA GRANGE, Gabrielle DELONCLE, Fanny DOMBRE-COSTE, Jacques DOMERGUE, Marc DUFOUR, Christian DUMONT, Sarah EL ATMANI, Laure FARGIER, Serge FLEURENCE, Christiane FOURTEAU, Jean-Louis GELY, Catherine LABROUSSE, Gérard LANNELONGUE, Max LEVITA, Anne LE VAN, Richard MAILHE, Mustapha MAJDOUL, Hélène MANDROUX, Hervé MARTIN, Jacques MARTIN, Nadia MIRAOUI, Christophe MORALES, Michel PASSET, Louis POUGET, Hélène QVISTGAARD, Jean-Louis ROUMEGAS, Philippe SAUREL, Robert SUBRA, Cédric SUDRES, Philippe THINES, Jacques TOUCHON, Claudine TROADEC-ROBERT, Frédéric TSITSONIS, Patrick VIGNAL, Francis VIGUIE, Alain ZYLBERMAN.

Absents ayant voté par procuration en application de l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales :
Michel ASLANIAN, Magalie COUVERT, Arnaud JULIEN, Nicole MOSCHETTI-STAMM, Françoise PRUNIER, Régine SOUCHE.

Absents :
Stéphane MELLA, Martine PETITOUT.

FONCIER
Acquisition de l'ancienne Ecole d'Application de l'Infanterie
Accord Etat / Ville

Monsieur Michaël DELAFOSSE rapporte:

Dans le cadre de la Révision Générale des Politiques Publiques (RGPP) et de la réforme de la carte militaire, l'Ecole d'Application de l'Infanterie (E.A.I.) a fermé ses portes à l'été 2010.

Face à ce traumatisme que constitue le départ des militaires et son impact sur l'économie locale, évaluée par les services de l'Etat à 1706 emplois et près de 100 millions d'euros par an, la Ville a décidé de répondre immédiatement en engageant de façon volontariste la transformation de ce site abandonné pour le mobiliser au service du développement de la ville, de son rayonnement et de la création d'emplois.

Ces terrains constituent une opportunité exceptionnelle de réaménager un site stratégique de 38 hectares au potentiel exceptionnel situé à moins d'un kilomètre à vol d'oiseau du centre-historique, riche d'un important patrimoine militaire et d'un vaste parc resté longtemps fermé, auquel les montpelliérains témoignent d' un fort attachement.

Ce projet constituera l'un des axes majeurs de renouvellement urbain que mène la municipalité en complément du développement de nouveaux quartiers en réintroduisant une variété des occupations (mixité urbaine) et des usages (mixité fonctionnelle) avec une volonté collective de produire une morphologie urbaine de qualité s'appuyant sur une plus grande compacité.

Mais bien plus encore, par sa situation et son échelle, ce site est plus que tout autre, susceptible de devenir un "démonstrateur" de l'urbanisme du 21ème siècle en étant aux années 2012 ce qu'Antigone a été aux années 1980, le signal d'un nouveau départ.

L'EAI rendue à la Ville : c'est fabriquer avec tous les Montpelliérains un quartier vivant et créatif au cœur de la ville, où chacun pourrait sans heurts habiter, travailler et se distraire, où toutes les catégories puissent se rencontrer.

L'EAI rendue à la Ville : c'est retrouver dans les formes et l'organisation du cadre bâti les qualités propres de la ville méditerranéenne, tout en privilégiant le recours à des techniques de construction ou d'aménagement durables et saines.
L'EAI rendue à la Ville : c'est innover dans la programmation et les formes architecturales, en veillant à enraciner les propositions dans les pratiques et les réseaux d'un territoire à l'identité forte.
L'EAI rendue à la Ville : c'est installer une vitrine du dynamisme économique montpelliérain, à la rencontre d'une demande tirée par la démographie (« l'économie résidentielle ») et d'un fort potentiel de développement dans les domaines des technologies et des industries créatives.
L'EAI rendue à la Ville : c'est finalement proposer un habitat conçu et produit dans l'esprit de la ville future sur un modèle de participation citoyenne à la vie collective tout en restant fidèle à une tradition méditerranéenne d'urbanité.

Enclave imperméable pendant de nombreuses années, ce site doit désormais être réintégré dans le fonctionnement urbain de Montpellier et réapproprié par ses habitants grâce au développement de nouvelles porosités et à la mise en œuvre d'un maillage viaire articulé avec le tissu urbain environnant. La recomposition globale de la trame urbaine du site s'attachera à renforcer les liaisons inter-quartier et à donner à voir depuis l'extérieur le Parc Montcalm, poumon vert du quartier. Au regard de son positionnement, ce site a vocation à devenir un élément central fédérateur à l'échelle de ce secteur de ville.

Le processus de reconversion urbaine de cet ensemble immobilier a commencé bien en amont du départ des militaires, ainsi le Conseil municipal a déjà approuvé :

- l'instauration d'un périmètre d'étude (article L 110-10 du Code de l'urbanisme) le 22 décembre 2008,

- le lancement d'un appel à idées le 15 décembre 2009,

- un plan local de redynamisation le 6 février 2012.

Et une première volonté s'est concrétisée avec l'ouverture du Parc Montcalm aux montpelliérains le 1er janvier 2011.

Dans le cadre d'une vaste concertation, la Ville définira un projet d'aménagement pour ce nouveau quartier, dont elle confiera la réalisation à un aménageur sur la base d'une concession d'aménagement, dont le périmètre pourra déborder celui du site de l'EAI proprement dit. Après désignation de la société concessionnaire, l'ensemble immobilier acquis de l'Etat lui sera rétrocédé. Ladite société concessionnaire reprendra à son compte tous les engagements pris par la Ville suite aux accords passés avec l'Etat.

Après une année de négociation, les représentants de l'Etat et de la Ville viennent de parvenir à un accord sur la vente de la majeure partie du site de l'E.A.I, 356.019 m2, cadastrée section HZ 2, 3, 4, 5, 44 et HY 25, 58p, pour un montant de 19.000.000 €.

L'Etat conservera environ 2,7 ha, les terrains qui supportent d'ores et déjà la caserne de gendarmerie (parcelle HZ 84, 90 et 58p).

La concrétisation de cet accord interviendra dans le cadre des dispositions de l'article L 240-1 du Code de l'urbanisme en vertu duquel « *Il est créé en faveur des communes (...)un droit de priorité sur tout projet de cession d'un immeuble (...) ou d'une partie d'immeuble situé sur leur territoire et appartenant à l'Etat (...), en vue de la réalisation, dans l'intérêt général, d'actions ou d'opérations répondant aux objets définis à l'article L. 300-1 du présent code ou pour constituer des réserves foncières en vue de permettre la réalisation de telles actions ou opérations.* »

Conformément à la délibération du 02 avril 2008 portant délégation du conseil municipal au Maire, sur la base de la déclaration d'intention d'aliéner notifiée par l'Etat, c'est Madame le Maire qui approuvera par décision l'exercice du droit de priorité ainsi que les termes finaux de l'acte authentique dont les principes généraux s'établissent comme suit.

Le montant de 19.000.000 € sera payable en trois fois, 6.350.000 € à la signature de l'acte, 6.325.000 € un an après, 6.325.000 € deux ans après.

Ce prix de vente accepté entre les deux parties a été évalué sur la base d'un programme de référence intégrant un parc de 150.000 m2 et un programme indicatif de construction d'une superficie totale de 240.723 m2 réparti de la façon suivante :

- logements locatifs sociaux : 49.000 m2
- logements en accession aidée : 39.200 m2
- logements en accession libre : 107.800 m2
- logements dans le bâti existant : 12.027 m2
- commerces dans le bâti existant : 2.696 m2
- activités professionnelles : 30.000 m2

Cette répartition des catégories de constructions n'a qu'un caractère indicatif et pourra faire l'objet d'ajustements au cours de la concertation liée à la définition du projet d'aménagement définitif, en particulier sur la proportion de logements sociaux et de logements en accession aidée.

En conséquence, une clause d'intéressement et une clause de complément de prix prévoient que si une plus-value devait être réalisée par rapport au programme de référence, cette dernière devrait être partagée avec l'Etat à hauteur de 50.

Par ailleurs, l'Etat, en tant que propriétaire du site, est chargé de sa dépollution et prendra en charge tous les frais de dépollution qui pourraient survenir après la signature de l'acte. Le montant de ces frais éventuels sera imputé sur le prix d'acquisition du bien.

Le premier paiement de 6.350.000 € sera effectué par la Ville, les deux suivants par le concessionnaire qui aura été retenu par la Ville.

Ce premier paiement sera financé par les crédits inscrits au budget 2012 de la Ville.

Comme le prévoit le régime normal applicable aux décisions prises par le Maire sur délégation du Conseil Municipal, une information spécifique sera faite sur le contenu de l'acte authentique lors du conseil qui suivra immédiatement la signature de l'acte.

En conséquence, il est proposé au Conseil municipal :

- d'approuver le principe de l'acquisition du site de l'ancienne Ecole d'Application de l'Infanterie pour un montant de 19.000.000 € payable en trois fois, selon les conditions générales ci-dessus précisées
- de confirmer, en application de la délégation générale lui ayant été consentie, la compétence de Madame le Maire pour l'exercice du droit de priorité visant à l'acquisition du site de l'E.A.I. et à la signature de l'acte authentique
- de dire que le montant de ce premier versement sera prélevé sur les crédits inscrits au budget de la Ville,
- d'autoriser Madame le Maire ou Monsieur l'Adjoint délégué à signer tout acte ou document relatif à cette affaire.

Le Conseil adopte.

Pour extrait conforme, Madame le Maire

MAIRIE de MONTPELLIER (Hérault)

Hélène MANDROUX

Publiée le : 27/03/2012

Mairie de Montpellier
1 place Georges Frêche
34267 Montpellier Cedex 2

Le : 31 mai 2013
Réf. : JMA/ch/13-233176 CT 8x220
Affaire suivie par José Martinez
Jose.martinez@tam-way.com

Ville de
Montpellier

Monsieur Jean-Pierre MOURE
Président de Montpellier Agglomération
50, place Zeus
BP 9531
34045 MONTPELLIER Cedex 1

Monsieur le Président,

Mon premier Adjoint Serge Fleurence a rencontré la commission d'enquête de la ligne 5 du tramway. A cette occasion, les commissaires enquêteurs ont évoqué plusieurs questions qui ont émergé dans le cadre de l'enquête publique et en particulier celle du passage de la ligne 5 du tramway au travers du site de l'EAI et du parc Montcalm.

Je confirme ce que Monsieur Serge Fleurence a indiqué à la commission d'enquête : le parc à aménager comme "poumon vert" dans le cadre de l'opération d'aménagement de l'EAI aura une surface d'au moins 15 hectares d'un seul tenant. Cet élément de programme est conforme à l'accord passé entre l'Etat et la Ville de Montpellier lors de l'acquisition de cette emprise foncière.

Par ailleurs, je vous informe que je serais favorable à un tracé du tramway qui passerait en lisière ouest du parc afin qu'il le desserve tout en conservant son unité et que sa gestion soit facilitée. Son implantation précise devra être définie entre nos collectivités une fois choisi le projet d'aménagement du site.

Si la commission d'enquête souhaitait de plus amples renseignements concernant cette opération d'urbanisme sur les terrains de la caserne Guillot et du parc Montcalm, mes services se tiennent à sa disposition et à la vôtre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Madame le Maire

Hélène MANDROUX

Copie : L. CARRERE – J. MARTINEZ – M. ARNEGUY – J. SERVIGNAT

COMMISSION D'ENQUÊTE

le 22 mai 2013

Commissaires Enquêteurs

Président : Jean-François Démoulin

Assesseurs : Bernard Boullet

: Claude Rouvière

Suppléant : Bruno Méallonnier

Monsieur le Président de la Communauté
de l'Agglomération de Montpellier

reçu le 22 Mai 2013

P. SUBRA

Objet: ENQUÊTE PUBLIQUE, PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE CREATION DE LA LIGNE 5 DE TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER TRONÇON LAVERUNE-CLAPIERS

Réf : Décision du Tribunal Administratif n° E13000017/34 du 29/01/2013.
Arrêté préfectoral n° 2013-I-548 en date du 18 mars 2013

Monsieur le Président,

Nous avons été désignés par Monsieur le Préfet de l'Hérault pour mener l'enquête citée en objet. Cette enquête est à ce jour terminée. En application de l'article 8 de arrêté préfectoral n° 2013-I-548 en date du 18 mars 2013 nous vous communiquons le procès verbal de synthèse. Ce document contient les observations écrites et orales reçues et enregistrées lors des permanences et par courrier. Nous vous demandons conformément aux textes actuellement en vigueur de nous remettre votre mémoire en réponse dans les 15 jours.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de nos respectueuses salutations.

Au nom des membres de la commission d'enquête, le Président

Jean-François Démoulin

PJ : Annexe : Procès verbal de synthèse

Montpellier
Agglomération

A l'attention de Monsieur Le Président de la Commission d'Enquête Publique de la ligne 5 de tramway entre Lavérune et Clapiers

ENQUÊTE PUBLIQUE
vu le commissaire enquêteur
Jean François DÉMOULIN

Montpellier, le 5 juin 2013,

Monsieur Le Président de la Commission d'Enquête,

Nous vous adressons, ci-joint, le dossier apportant les réponses aux différentes questions que votre commission a établies à l'issue de l'enquête publique relative à la construction de la ligne 5 du tramway.

Comme vous nous l'avez demandé, nous avons répondu à toutes ces questions le plus clairement et le plus nettement possible de manière à rassurer les riverains concernés : de plus, nous avons proposé sur différents points particuliers certaines optimisations du projet permettant de répondre aux soucis exprimés.

Sans entrer dans le détail de tous les points traités, nous nous permettons de préciser ci-après nos propositions sur quelques points particuliers que vous nous aviez signalés comme essentiels :

1 – Tracé retenu

Le tracé proposé a été validé par les élus de la Communauté d'Agglomération de Montpellier par le vote unanime du conseil d'agglomération du 30 octobre 2012. C'est celui qui permet en comparaison avec toutes les hypothèses de tracé et les variantes identifiées de desservir le maximum d'habitants et d'emplois au meilleur coût. Il permet de plus une réalisation et une insertion technique avec des impacts limités sur la vie des riverains. A l'évidence il dessert des équipements majeurs de l'agglomération le long du corridor de la ligne 5, et des établissements universitaires et scolaires (lycées, collèges et futur Conservatoire à rayonnement régional).

2 – Centre Commercial Montpellier Village à Paul Fajon

L'insertion latérale proposée sur la rue des Bouisses permet un accès au centre commercial sans changement par rapport à la situation actuelle, et le projet maintien la totalité du stationnement de ce centre commercial.

3 – Riverains avenue Maurice Planès

Nous vous confirmons que le projet n'a pas d'impact sur les parcelles riveraines ni sur la station service TOTAL ; des places de stationnement publiques seront créés entre les arbres le long de cette avenue.

4 – Centre commercial avenue de Vanières

Nous sommes d'accord pour créer une entrée directe au centre commercial à partir de l'avenue de Vanières. A noter que la création du carrefour supplémentaire Vanières / Paul Valéry, rendra possible pour les voitures venues du nord d'accéder au centre commercial. De même la traversée des piétons à ce niveau de l'avenue de Vanières sera possible par ce nouvel aménagement.

5 – Rue de Bugarel

Pour répondre aux vœux des différents habitants, notamment à ceux de la résidence des Hauts d'Argency I, nous sommes d'accord pour adapter le projet et réduire l'emprise au minimum nécessaire. Toutes les places de parking de la résidence seront intégralement conservées. Seul le talus sera touché et une voie de circulation en partie sur la plateforme gérée par un feu permettra aux riverains d'entrer et sortir de leur résidence sans difficulté.

6 – Parc Montcalm

Nous joignons aux réponses l'engagement écrit de la Ville de Montpellier dans son courrier du 31 mai qui indique que le *« parc à aménager comme « poumon vert » dans le cadre de l'opération d'aménagement de l'EAI aura une surface d'au moins 15 hectares d'un seul tenant.* ». De plus, elle est favorable au positionnement de la ligne 5 en bordure ouest du parc avec les deux stations situées en lien avec la rue de Bugarel et proche de la rue du Lavandin.
Ainsi la ligne 5 ne « coupera » pas le parc comme craint et de plus le tramway sera engazonné et protégé du parc par une haie végétale.

7-Rue Lepic

Nous confirmons suite aux discussions avec les riverains que l'aménagement se fera avec un tramway en position centrale et une circulation riveraine de part et d'autre de la plate-forme. Cet aménagement sera accompagné de plantations d'arbres de haute futaie.

8 – Avenue G Clémenceau

Accord pour une implanter une station supplémentaire au centre de l'avenue, près du parc éponyme. Un emplacement de livraison est prévu au bout de chaque rue débouchant sur le l'avenue G Clémenceau.

9 - Peyrou

L'ensemble des aménagements dans le secteur sensible du Peyrou se fera en accord avec les services de l'Etat concernés : ABF et DRAC.

10 – Immeuble du 9 Boulevard Henri IV

Accord pour prévoir la circulation des véhicules sur la plateforme dès l'entrée du boulevard Henri IV jusqu'à la rue Armand Gautier et pour décaler la station de manière à ne pas perturber l'accès des riverains du 9 boulevard Henri IV comme ils l'ont exprimé.

11– Itinéraires cyclables

Nous vous confirmons notre engagement de réaliser un itinéraire cyclable tout le long du parcours.

10 – Coût du projet

Nous souhaitons insister sur la reconnaissance de la qualité du projet. Pour sa réalisation, l'Etat a attribué une subvention de 31,420 M€ pour la ligne 5, complétée par une subvention Ecocité de

5,660 M€, au titre du 2ème appel à projets du Grenelle de l'Environnement. De son coté, l'autorité environnementale a souligné la qualité de l'étude d'impact dans son avis du 13 février 2013.

Par ailleurs, ce projet s'inscrit dans la politique de développement des transports de la communauté d'agglomération de Montpellier traduit dans le SCOT et le PDU, tous deux approuvés à l'unanimité. Il constitue une armature forte du lien social par la qualité du service de transport qu'il propose. Pour les habitants, tout au long du tracé, il améliorera très significativement l'espace public à leur bénéfice, en particulier pour les piétons et les 2 roues.

La communauté d'agglomération confirme sa volonté de réaliser ce projet de ligne 5 de tramway section Lavérune / Clapiers. En effet, Montpellier Agglomération maintient le cap d'une gestion rigoureuse, fondée sur la maîtrise des coûts de fonctionnement et la recherche d'économies afin d'assurer la stabilité des taux de fiscalité. Ses équilibres fondamentaux sont maintenus, ce qui permet de garantir des marges de manœuvre maitrisées pour le financement du projet de ligne 5 de tramway.

Vous en souhaitant une bonne réception je vous prie d'agréer, Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique, l'expression de mes salutations les plus respectueuses.

LE VICE PRESIDENT DELEGUE

ROBERT SUBRA

Liberté · Égalité · Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'HÉRAULT

Préfecture
DIRECTION DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITES LOCALES
BUREAU DE L'ENVIRONNEMENT
Affaire suivie par :B.CARON/M.HAMADI
Mail : brigitte.caron@herault.gouv.fr/marina.hamadi@herault.gouv.fr
Tél. : 04 67 61 68.62/04.67.61.68.73

Montpellier, le 11 juin 2013

Monsieur,

J'ai bien reçu votre courrier en date 6 juin 2013 dans lequel vous sollicitiez, en votre qualité de président de la commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne 5 du tramway de Montpellier, un report motivé de délai pour la remise du rapport de la commission d'enquête.

Si les motivations présentées à l'appui d'une demande de report pour la remise d'un rapport d'enquête, l'article L.123-15 du code de l'environnement prévoit un report de délai au-delà du cadre des trente jours initialement fixés.

Or, votre demande de report me paraît tout à fait recevable compte tenu des enjeux de cette opération qui nécessite une analyse approfondie des éléments figurant dans le mémoire en réponse, qui vous a été adressé par le maitre d'ouvrage, la communauté d'Agglomération de Montpellier, le 5 juin 2013.

En conséquence, je vous accorde le report de délai que vous avez demandé pour rendre le rapport d'enquête de la commission d'enquête jusqu'au vendredi 28 juin 2013 au plus tard.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

P/ Le Préfet

B. Caroly

M.Jean-François DEMOULIN
et les membres de la commission d'enquête
de la ligne 5 du tramway de Montpellier

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

OPERATION DE LA LIGNE 5

DU TRAMWAY DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

ENQUÊTE PUBLIQUE, PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DES TRAVAUX ET DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES DE LAVERUNE, SAINT JEAN DE VEDAS, MONTPELLIER, MONTFERRIER SUR LEZ ET CLAPIERS

(Enquête publique du10 avril 2013 au 13 mai 2013)

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Commission d'enquête

Jean-François Démoulin Bernard Boullet Claude Rouviére

1 PARTIE 2 - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE) 3

1.1 PRESENTATION DE L'OPERATION 3
1.1.1 OBJET DE L'ENQUÊTE 3
1.1.2 DESIGNATION DE LA COMMISSION 3
1.1.3 ARRETE D'OUVERTURE 3
1.1.4 RAPPEL DU PROJET 3
1.1.5 LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE 3

1.2 CONCLUSIONS GENERALES 4

1.3 .CONCLUSIONS SUR LES ENJEUX RELATIFS A LA DUP 4
1.3.1 INTERET PUBLIC DE L'OPERATION 4
1.3.2 BIEN FONDE DES EXPROPRIATIONS ENVISAGEES 27
1.3.3 BILAN COÛT-AVANTAGES 36

1.4 AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE 45

2 PARTIE 3 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (MISE EN CONFORMITE DES DOCUMENTS D'URBANISME) 47

2.1 Rappel du projet : 47

2.2 Cadre administratif 47

2.3 Déroulement de l'enquête 47

1 PARTIE 2 - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE)

1.1 PRESENTATION DE L'OPERATION

1.1.1 OBJET DE L'ENQUÊTE

La présente enquête porte sur une déclaration d'utilité publique (DUP), au profit de la Communauté d'Agglomération de Montpellier pour le projet de création de la ligne 5 de tramway "tronçon Lavérune – Clapiers", emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

1.1.2 DESIGNATION DE LA COMMISSION

La commission d'enquête a été constituée par décision n°E13000017/34 de Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier, en date du 29 janvier 2013.

1.1.3 ARRETE D'OUVERTURE

La mission de la Commission d'enquête a été définie par arrêté préfectoral n°2013-I-548 du 18 mars 2013

1.1.4 RAPPEL DU PROJET

Le Projet de la ligne 5 du tramway, objet de la présente enquête, s'inscrit dans la politique de développement des réseaux de transport de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Il porte sur la réalisation de la ligne 5 et sur les aménagements qui lui sont liés. Il y a lieu de citer notamment, les 4 parkings (2 de proximité et 2 en relais), les aménagements paysagers, les stations, les quais et les 8 ouvrages d'art nécessaires (7 pour le franchissement des cours d'eau et 1 pour le carrefour Gennevaux). Ce projet vise à compléter le réseau existant en assurant un meilleur maillage et en desservant des pôles d'emplois, d'habitats, des grands équipements tels que les établissements scolaires et universitaires, des centres de recherches, des lieux sportifs et de loisirs. Cette ligne s'étend sur 15,7 km entre les communes de Lavérune et de Clapiers. Il est prévu 25 stations et des pôles d'échange avec les lignes existantes 1, 3 et 4. Le tracé proposé à l'enquête comporte 6 sections, des tronçons communs avec les lignes 1, 3 et 4 ainsi qu'une antenne entre Paul Fajon- Les Bouisses

1.1.5 LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique s'est déroulée, du 10 avril 2013 au 13 mai 2013 inclus, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral n°2013-I-548 du 18 mars 2013.
La présente enquête s'est déroulée normalement, sans incident notable avec une bonne participation du public, des associations et des responsables locaux.

L'enquête s'est caractérisée par les chiffres suivants :

- ✓ 316 dépositions dans 16 registres,
- ✓ 122 lettres dont 5 pétitions,
- ✓ Le site internet de la CAM a été visité 4468 fois par le public,
- ✓ 622 personnes ont été accueillies par les hôtesses dans les 6 lieux de consultation des dossiers

1.2 CONCLUSIONS GENERALES

L'enquête s'est déroulée dans des conditions normales :

- ✓ la publicité réglementaire a bien été faite,
- ✓ toutes les personnes ont pu s'exprimer librement,
- ✓ tous les avis et observations ont bien été enregistrés et pris en compte,
- ✓ le Maître d'ouvrage a répondu aux questions posées avec beaucoup de précision,
- ✓ le dossier d'enquête est complet, il a été jugé recevable par les services préfectoraux,
- ✓ la concertation préalable qui a précédé l'enquête a permis une bonne participation du public et un bilan a été tiré,
- ✓ les collectivités locales sont motivées et engagées dans la démarche,
- ✓ les services de l'Etat ont donné des avis positifs sur le dossier,
- ✓ l'enquête a suscité une forte participation du public,
- ✓ le dossier est conforme aux objectifs du SCOT de l'Agglomération de Montpellier et au PDU de Montpellier.

1.3 CONCLUSIONS SUR LES ENJEUX RELATIFS A LA DUP

1.3.1 INTERET PUBLIC DE L'OPERATION

Dans ce chapitre, la commission va examiner divers enjeux susceptibles de concourir au caractère d'intérêt public de l'opération.

1er enjeu : La forme et la procédure de l'enquête

La Commission constate que :

11 personnes ont émis des observations négatives au travers du thème T1 sur la qualité du dossier, leur difficulté à le consulter ou l'absence d'étude d'impact dans le parc Montcalm.

Aucune observation du public n'a porté sur la qualité de la procédure d'enquête publique.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Sur l'absence d'étude d'impact dans le parc Moncalm, l'Autorité Environnementale représentée par la DREAL, a rendu son avis en date du 13 février 2013. De plus ce n'est pas un espace boisé classé comme le sont le Bois de Montmaur et le Jardin des Plantes qui ont nécessité la consultation du Ministre chargé de l'Environnement.

Dans ses réponses le maître d'ouvrage a rappelé chaque fois la localisation de l'information dans le dossier.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse, l'affichage à la Communauté d'Agglomération, siège de l'enquête et dans les cinq mairies concernées et sur les panneaux municipaux des communes, et également sur le site par la présence d'une trentaine de panneaux supports de l'avis d'enquête.

Cet affichage a été maintenu et vérifié depuis 15 jours avant le début de l'enquête et puis tout au long de l'enquête jusqu'au dernier jour le 13 mai 2013.

Le dossier mis à l'enquête, bien que volumineux (environ 1500 pages), était complet, consultable dans de bonnes conditions avec un guide de lecture facile à lire ; le site internet permettait de le consulter à distance et des bornes interactives, permettant sa consultation, étaient présentes sur les lieux d'enquête.

La concertation et l'information du public ont été très satisfaisantes ; le site internet mis à disposition pendant toute la durée de l'enquête a été consulté 4468 fois entre le 8 avril 2013 et le 13 mai 2013.

Les permanences se sont tenues dans d'excellentes conditions d'organisation, avec la présence d'une hôtesse (ou d'un hôte pour la mairie de Lavérune) pour faciliter les conditions d'accueil du public, et ont enregistré l'accueil de 622 personnes.

Le public a pu s'exprimer largement au travers de 316 dépositions sur les registres, 122 lettres ou pétitions déposées ce qui s'est traduit par 517 observations.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la forme est correcte et que la procédure d'enquête publique s'est déroulée d'une façon très satisfaisante.

2ème enjeu : Le fond et l'intérêt de l'opération

La Commission constate que :

5 personnes seulement ont déposé pour noter leur opposition totale au projet (regroupées dans le thème T12) en indiquant comme motif, soit le passage du tracé de la ligne dans le parc Montcalm pour 5 personnes, soit le coût du projet jugé excessif entrainant une augmentation des impôts locaux.

68 personnes sont venues déposer (regroupées dans le thème T13) pour apporter leur soutien au tracé proposé.

Toutes les autres dépositions du public reclassées par la Commission dans divers thèmes proposent des solutions modifiant le projet et quelquefois l'améliorant.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage a répondu point par point aux diverses questions posées par la Commission ou directement aux observations du public à la suite de l'examen de chaque thème. Dans chaque réponse, il est fait référence à l'article du dossier d'enquête qui contenait la réponse.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'importante participation du public résumé par 316 dépositions dans les registres, 122 lettres reçues, soit au total 517 observations du public, montre tout l'intérêt que la population concernée a pris pour la création de la ligne 5.

Ainsi la ligne 5 participera au maillage du réseau urbain de transport de l'Agglomération permettant au plus grand nombre d'habitants et aux groupes sociaux d'en bénéficier.

Le projet s'inscrit parfaitement dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé le 26 juillet 2012, lui même conforme avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

La commission considère que ces objectifs d'intérêt général seront atteints à la mise en service de la ligne 5 ;

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le projet respecte les objectifs fixés qui sont d'intérêt général.

3ème enjeu : la concertation préalable

La Commission constate que :

3 dépositions classées dans le thème T9 (questions spécifiques) mettent en cause la qualité de la concertation et de l'enquête publique.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La concertation a été réalisée en application de l'article L300-1 à L 300-4 du Code de l'Urbanisme.

La forte fréquentation du public aux réunions publiques, ainsi que les très nombreuses consultations du site internet, dénotent d'un très fort intérêt du public pour cette opération.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission a demandé au maître d'ouvrage de lui fournir l'intégralité des documents de concertation, avant le démarrage de l'enquête, pour se faire une idée de la position du public. Ces documents classés dans cinq cahiers regroupent les supports de communication, toutes les délibérations relatives au projet, les courriers, les compte-rendus de réunions et le bilan de la concertation.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la ligne 5 participera à la densification du maillage du réseau urbain de la CAM permettant au plus grand nombre d'habitants et aux groupes sociaux d'en bénéficier

4ème enjeu : le bien fondé du tracé

La Commission constate que :

L'inventaire, de **toutes les observations recueillies au cours de cette enquête** montre qu'une grande part d'entre-elles se concentre sur **l'infrastructure**, en particulier sur les thèmes du tracé (**T2-1**) et des stations (**T2-2**). De fait, ceux-ci représentent le « cœur de l'enquête ».

Un rapide décompte met en évidence les points importants que le public a souhaité faire connaître à la Commission.

Thème T2 le tracé

Observations concernant directement le tracé (le chiffre entre parenthèses indique le nombre d'observations) :

Route de Lavérune (2)

Parking de Lavérune (1)

Rond- point Gennevaux (1)

Les Bouisses (2)

Centre Commercial de Montpellier –Village (4)

Avenue de Vanieres (1)

Quartier Ovalie-Providence (1)

Rue de Bugarel (28)

Parc Montcalm (63, + d'importantes pétitions)

Avenue Lepic (2)

Rond- point de Girac (2)

Autres propositions significatives

Quelques-unes demandent un passage de la ligne par la pénétrante que représente l'Avenue de Toulouse (2). D'autres concernent la desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de Pharmacie, Cité voie Domitienne » (3). Ces propositions, qui n'ont pas été prises en compte par la CAM dans le choix définitif du tracé, remettent en cause l'économie générale du Projet. La Commission se devait de ne pas les écarter de sa réflexion pour en saisir la portée et exprimer son propre avis.

15 observations générales et 6 questions diverses sur l'ensemble

Ces observations et questions traitent de différents aspects « singuliers » qui ne peuvent faire l'objet d'un regroupement parmi les grands secteurs du tracé. En conséquence elles ne représentent pas une « tendance significative » pouvant remettre en cause l'économie générale du Projet.

En conclusion de la première analyse de ces données, **il est significatif de constater** que sur **133** observations déposées sur « l'emprise du tracé », la majorité d'entre-elles **concerne le passage dans la rue de Bugarel (28) et la traversée du parc Montcalm (63)** auxquelles il faut ajouter des pétitions très conséquentes comportant plus de 7 800 signatures. Ce secteur n'a donc pas manqué d'attirer l'attention de la Commission, qui a très rapidement considéré que c'était le « point dur » de l'enquête sur lequel il fallait porter une très grande attention, car il pouvait remettre en cause le principe de l'Utilité Publique du Projet, objet de l'enquête.

Thème T2 les stations

Stations concernées par les observations du public :

Station supplémentaire avenue Georges Clémenceau (28 et 2 pétitions)

Station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux (14 dont 1 en opposition à cette demande)

Station Albert 1er (7)

Station supplémentaire entre CNRS et Hortus (1)

Maintien de la station Collines d'Estanove (4)

Maintien de la station Saint Guilhem (1),

Déplacement de la station Saint Denis (3)

Déplacement de la station de Lavérune (1)

Déplacement de la station Ovalie (1)

Dénomination de la station Voie domitienne (1)

A l'examen de ces observations il est apparu, à la Commission, que le public exprimait 3 demandes principales, basées sur des motivations documentées. Elles représentent 51 observations sur les 63 déposées sur ce thème.

- La première portait sur l'implantation d'une station supplémentaire au milieu du Boulevard Georges Clémenceau, qui a fait l'objet d'une mobilisation très forte à travers le dépôt de 28 observations et de 2 pétitions de 28 personnes (traitées en différents thèmes puisqu'elles abordaient plusieurs sujets).
- La seconde portait également sur l'implantation d'une station supplémentaire à situer entre les stations Paul Fajon et Gennevaux ».
- La troisième concernait la station Albert 1er qu'il convenait de redimensionner et de déplacer.

Thème T12 contre le Projet et Thème T13 pour le Projet

Enfin la Commission constate que 67 observations ont été exprimées en faveur du Projet, donc du tracé de la ligne. Ce point est à noter car, par expérience, les commissaires enquêteurs peuvent témoigner que les personnes qui se déplacent pour indiquer leur soutien à un projet, quel qu'il soit, sont souvent très rares, voire inexistantes. **Ce chiffre peut être comparé aux 5 observations qui indiquent une opposition totale au Projet.**

En conclusion de cet inventaire la Commission remarque que :

133 observations concernent le Tracé de la ligne (Thème T2-1).

64 observations sont relatives aux Stations de la ligne (Thème T2-2).

Soit un total de 197 observations.

En considérant les 67 observations en faveur du Projet, lesquelles, par essence, concernent le tracé choisi avec ses stations c'est, sur un total de 517 observations recensées pour l'enquête, 264 observations (soit 51% de l'ensemble) qui concernent l'enjeu du bien fondé du tracé.
D'où l'importance de cet enjeu, parmi tous ceux analysés par la Commission, pour bâtir son avis motivé sur la Déclaration d'Utilité Publique.

A partir de l'examen comptable de ces observations la Commission a poursuivi sa phase de CONSTAT, passant à un degré supérieur d'analyse que l'on trouvera ci-après.

Passage par la rue de Bugarel

Les habitants des immeubles implantés dans cette rue et plus particulièrement les occupants du bâtiment de la résidence des Hauts d'Argency, sont inquiets et parfois opposés au passage de la ligne 5. Ils démontrent, à travers diverses contributions, qu'à cause de l'étroitesse de cette rue il est

impossible, sans des acquisitions foncières importantes, de faire cohabiter 2 lignes de tramway, 1 voie pour les voitures, 2 trottoirs et 1 piste cyclable. Il faudrait 17m pour répondre à ces exigences alors que la rue présente une largeur de 11m. La Commission note que plusieurs personnes proposent des solutions pour réduire l'emprise indiquée dans le projet en suggérant, par exemple, une voie unique pour le tramway, la suppression d'un trottoir et de la piste cyclable.

En conclusion la Commission constate que le tracé du projet rue de Bugarel est très pénalisant pour les habitants des immeubles des Hauts d'Argency avec comme conséquence la suppression d'espaces verts et de parkings situés en bordure. Ceci sans compter les impacts éventuels sur les immeubles les plus proches pendant la phase « travaux ».

La Commission a donc <u>expressément</u> soulevé ce problème auprès de la CAM en lui demandant de procéder à une nouvelle étude répondant aux doléances des riverains, manifestement très inquiets du choix définitif du tracé empruntant leur rue. La Commission a également suggéré d'étudier la possibilité de répartir équitablement l'emprise de part et d'autre de la rue. Enfin, vu l'ensemble des problèmes que pose l'agencement de la rue de Bugarel, au regard de tous les aspects soulevés par le public, **la Commission a <u>tenu</u> à ce que la CAM lui fournisse un plan, suffisamment élaboré, pour comprendre et mesurer la portée des solutions qu'elle propose et sur lesquelles elle s'engage.**

<u>Traversée du Parc Montcalm</u>

Suite aux rencontres avec les déposants et l'analyse des observations consignées dans les registres ou les lettres**, <u>la Commission constate</u>** qu'avec l'arrivée du tramway, le devenir du Parc Montcalm devient une question centrale. En effet, lorsque la Ville de Montpellier a acheté le domaine de l'ancienne EAI et qu'elle a décidé d'ouvrir la partie, appelée « Parc Montcalm » au public, celui-ci l'a, semble-t-il, immédiatement adopté jusqu'à se l'approprier. Avec la campagne publicitaire de la Ville « Respirez, vous êtes à Montpellier » les montpelliérains ont, en quelque sorte, pensé ce lieu comme le futur « Central Park » de Montpellier. Un problème de communication a renforcé cette idée, alimentée, sans doute par le « flou » de réponses non suffisamment précises des responsables de la Ville et de la CAM, en pleine phase de réflexion sur le devenir de cette zone. L'idée de l'installation de projets immobiliers, qui, sans aucun doute aux yeux du public, allaient s'emparer de ces espaces éminemment convoitables, venait amplifier les inquiétudes des défenseurs d'un « poumon vert » à conserver au cœur de la Ville. Certaines observations n'ont pas manqué de porter à l'attention de la Commission que, malgré l'enquête en cours, « les jeux étaient faits », en donnant pour preuve que des promoteurs s'emparaient déjà de l'image du tramway comme argument de vente de leurs opérations immobilières. Le raisonnement du public paraissait évident, le tramway « se devait » de passer par le Parc Montcalm pour desservir de futurs quartiers dédiés à l'habitat. En conséquence cette opération se faisait au détriment de ce parc déjà tant apprécié des familles et de leurs enfants, des promeneurs, des sportifs et de tous ceux qui voulaient retrouver la nature au sein d'une grande ville en voie continue d'expansion.

Des déposants soulignaient également que le dossier d'enquête, dans le cadre de l'étude d'impact, ne fournissait aucune analyse environnementale sur cette zone.

Sous l'impulsion d'Associations, en particulier de l'ARFA, le public s'est donc très nettement manifesté pour refuser avec vigueur le passage du tramway dans ce parc.

Ainsi, Monsieur Darnay, Président de l'ARFA, indique que ce sujet n'est même pas évoqué dans le dossier d'enquête publique et que depuis 2012 toute la « communication », toutes les soi-disant concertations ont soigneusement évité de présenter cette réalité du projet. Il signale que ses courriers recommandés avec AR du 17 septembre 2012, adressés à Madame Mandroux et à Monsieur Moure sont restés sans réponse. Il conclut que le passage du tramway dans le parc Montcalm ne peut se « justifier » que par la perspective d'urbanisation (construction d'immeubles) dans le parc actuel.

Ainsi, pour la Commission, de véritables et sérieuses questions étaient posées : le public avait-il totalement raison ? Le parc serait-il irrémédiablement condamné ? Allait-on sacrifier à l'expansion urbanistique la chance d'avoir une réserve « naturelle » en plein cœur de Ville ?

Pour répondre à ces interrogations, la Commission n'avait pas suffisamment d'éléments objectifs à sa disposition, comme, par exemple, des plans d'aménagement de l'ensemble de l'ancien site de l'EAI (Parc et caserne Guillot). <u>De ce fait les commissaires enquêteurs ont insisté auprès de la CAM pour obtenir des données factuelles</u> :

- Copie de la délibération du Conseil municipal de Montpellier définissant les engagements de la Ville, suite à l'acceptation de l'Etat de donner une préférence de vente des installations de l'ex EAI à celle-ci.
- A défaut de plan d'aménagement, de lui fournir une lettre par laquelle Madame le Maire de Montpellier, s'engageait **<u>à maintenir un parc d'un seul tenant</u>**, en précisant le nombre d'hectares sauvegardés.
- Les engagements de la CAM pour repenser le tracé de la ligne de tramway dans le parc Montcalm, afin de préserver au mieux l'intégrité de son territoire et de lui fournir les plans de modification du tracé définitivement actés par ses responsables.
- L'évaluation du coût que représenterait ces modifications.
- Les engagements de la CAM pour conserver au maximum les parties déjà boisées et végétalisées.
- Les engagements de la CAM pour compenser les parties boisées qui seront supprimées, en allant même au-delà d'une simple reconstitution de l'existant. En l'amplifiant par exemple par des plantations supplémentaires et des aménagements s'inscrivant dans le concept de « développement durable ».
- Les engagements de la CAM pour assurer une bonne cohabitation du Tramway et des usagers du parc, en implantant des infrastructures de sécurisation, notamment pour les enfants, les personnes âgées et celles à mobilités réduites.

La Commission d'enquête s'est également déplacée auprès de la DREAL pour saisir la nature de cet espace au regard de son statut actuel en matière environnemental et pour recueillir les remarques de celle-ci au regard de son appréciation, à travers sa démarche d'analyse de l'étude d'impact et de son avis en tant **qu'Autorité Environnementale**.

<u>Les autres propositions significatives sur le tracé</u>

<u>Passage par l'Avenue de Toulouse</u>

La Commission demande à la CAM de re-préciser sa position sur cette variante non retenue dans le choix définitif du tracé.

La desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de Pharmacie, Cité voie Domitienne »

La Commission demande à la CAM de préciser sa position sur cette proposition de variante du trajet.

les observations et questions diverses sur l'ensemble du tracé

La Commission constate que toutes les observations, même unique, sur le sujet sensible du « choix du tracé » devaient recevoir des réponses de la CAM, Maître d'ouvrage.

Les stations

D'une façon générale, **la Commission constate** que, dans un projet de ligne de tramway, si le choix du tracé de l'emprise est important, celui du choix de l'emplacement des stations en est un élément indissociable. Les 2 choix doivent être totalement intégrés dans l'appréciation du bien fondé du tracé définitif de la ligne. Il apparaît clairement que les nombreuses observations, émises par le public, montrent combien cet aspect lui importe. A l'écoute du public, la Commission a bien saisi que l'attrait d'une ligne, d'où découle son efficacité et sa rentabilité, commence par la qualité de ses dessertes en fonction des quartiers qu'elle traverse.

La demande, pour une station supplémentaire, à introduire au milieu de l'Avenue Georges Clémenceau à hauteur du Lycée et du Parc, qui a entraîné une forte mobilisation des riverains, commerçants, usagers, clients des nombreux commerces et entreprises, professions libérales, services divers, **a alerté la Commission** qui a tenu, là aussi, à recueillir le plus d'éléments possibles pour construire son Avis.

De même les arguments exposés concernant la demande d'une station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux conduisaient à examiner cette requête avec attention.

Les 7 dépositions au sujet de la station Station Albert 1er, située au bas du boulevard Henri IV, posaient un réel problème dont la Commission a immédiatement pris acte. Elle a estimé que des dispositions devaient être présentées par la CAM pour minimiser les inconvénients que son implantation imposait aux riverains, en particulier pour ceux situés au n° 9 de ce Boulevard.

Pour bien saisir les enjeux et construire son avis sur ces sujets la Commission a donc analysé les observations avec minutie et s'est rapprochée des nombreuses personnes et Associations qui s'étaient impliquées. Elle a donc demandé à la CAM de lui indiquer :

Pour la station supplémentaire à implanter boulevard Georges Clémenceau

l'endroit où la station pourrait être implantée en fonction des contraintes techniques et budgétaires. Quel serait le montant de l'investissement supplémentaire généré ?

Pour la station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux

la position de la CAM sur le principe de cette requête et dans le cas où elle l'intégrerait dans son projet, quel serait le montant de l'investissement supplémentaire généré ?

Pour la station Albert 1er

les mesures qu'elle compte prendre pour positionner cette station au mieux des intérêts des riverains, manifestement gênés par son importance, en réduisant la longueur exceptionnelle de ses quais et son emplacement impactant les facilités d'accès aux immeubles situés en bordure.

La Commission note que les demandes de stations supplémentaires doivent faire l'objet d'un examen attentif puisqu'elles sont appelées à entraîner une dépense à ajouter à un projet déjà très coûteux (voir à ce sujet les analyses de la Commission sur le « Bilan coûts-avantages » au chapitre 2.3.3.).

Enfin la Commission constate que toutes les observations, même unique, sur le sujet sensible des « stations » devaient recevoir des réponses de la CAM, Maître d'ouvrage.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance ou fournit les éléments suivants :

Le passage par la rue de Bugarel

- Démonstration technique que le passage à une voie unique n'est pas compatible avec une fréquence d'exploitation de 6 mn, aucun réseau tramway en France n'a mis un tel dispositif en place.
- La suppression d'un trottoir n'est pas envisageable, notamment au regard de l'arrêté d'accessibilité de la voirie du 15 janvier 2007. La suppression d'un cheminement piéton conduirait à la présence de ceux-ci sur des espaces non adaptés, en particulier la plate-forme tramway. En revanche une optimisation des largeurs est toujours envisageable sans descendre en dessous de 1,40m, largeur obligatoire pour assurer l'accessibilité mentionnée au dit arrêté.
- En ce qui concerne la circulation des vélos, il n'est pas nécessaire de passer par une piste cyclable. Les aménagements de type zone de rencontre ou zone partagée peut répondre sans difficulté à une cohabitation entre une circulation automobile apaisée et le passage des cyclistes, ce qui optimiserait la largeur d'emprise publique..
- La répartition de l'emprise est évaluée suivant la difficulté des impacts fonciers, des reconstitutions de clôtures et bâtiments impactés ; elle est appréciée définitivement lors des études de projets à venir et lors de l'enquête parcellaire qui sera organisée à la suite de la DUP. Il est à noter la difficulté d'acquisition de certaines parcelles côté pair de la rue, notamment avec des dépendances (garage, bâtiments annexes) directement en limite du domaine public.
- **Une insertion optimisée a été étudiée pour répondre à la Commission d'enquête**. Les dispositions prises, alliées à une réduction de tous les espaces disponibles, conduit à une emprise dans la rue de l'ordre de 13,50 m. La réduction des emprises qui s'ensuit conduit à garantir un impact sur la copropriété des Hauts d'Argency du 617 rue de Bugarel limité aux talus et clôtures bordant la rue de Bugarel, sans aucun impact sur les stationnements à l'intérieur de la copropriété.
- Dans tous les cas, le sens unique de circulation sur la section concernée par le tramway, de l'avenue Paul Valery vers l'avenue de Toulouse, sera maintenu ; une adaptation du débouché de la rue de

Bugarel sur l'avenue de Toulouse sera effectuée pour faciliter le mouvement de tourne à droite en direction du rond- point du Grand M.

- Le fonctionnement et le mode de gestion (signalisation notamment) demandent à être étudiés dans le détail et validés notamment par les experts OQA (Organismes Qualifiés Agrées) chargés de l'évaluation de la sécurité du tramway ; cependant, **la CAM s'engage à ne pas impacter les stationnements à l'intérieur de la copropriété des Hauts d'Argency I située aux 617 et 783 rue de Bugarel.**
- **Le plan détaillé, résultant de cette optimisation du projet, est remis à la Commission d'enquête à sa demande.**

La traversée du Parc Montcalm

Remise des documents demandés par la Commission d'enquête :

- **La délibération n°2012/84 de la Ville de Montpellier du 26-03-2012**, indiquant notamment que le prix de vente accepté entre les deux parties (la Ville de Montpellier et l'Etat) a été évalué **sur la base d'un programme de référence intégrant un parc de 150 000 m2** et un programme indicatif de construction d'une superficie totale de 240 000 m2.
- **Le courrier de Madame le Maire de Montpellier du 31-05-2013 à Monsieur Jean Pierre Moure Président de la CAM**, dans laquelle Madame Hélène Mandroux précise : « Je confirme ce que Monsieur Serge Fleurance a indiqué à la Commission d'enquête : **le parc à aménager comme « poumon vert » dans le cadre de l'aménagement de l'EAI aura une surface d'au moins 15 hectares, d'un seul tenant**. Cet élément de programme est conforme à l'accord passé entre l'Etat et la Ville de Montpellier lors de l'acquisition de cette emprise foncière. Par ailleurs **je vous informe que je serais favorable à un tracé du tramway qui passerait en lisière ouest du parc** afin qu'il le desserve tout en conservant son unité et que sa gestion soit facilitée. Son implantation précise devra être définie entre nos collectivités une fois choisi le projet d'aménagement du site.
- **Le plan de proposition d'adaptation du projet en bordure du Parc Montcalm qui propose un nouveau tracé décalé d'environ 45 m vers l'Ouest du Parc**. Ce plan concrétise les engagements pris par la CAM et la Mairie de Montpellier.

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- Le tracé du tramway dans le parc Montcalm respecte bien les principes de l'engagement de la Ville de Montpellier vis à vis de l'Etat.
- Le parc Montcalm est un espace de promenade et ne possède aucun statut de protection juridique et/ou réglementaire en matière d'environnement, de paysage ou de patrimoine. Du point de vue naturaliste, le parc Montcalm présente un caractère très artificiel, de par sa fonction antérieure liée au site militaire de l'EAI.
- Pour répondre aux préoccupations de création du parc de 15 hectares minimum d'un seul tenant, une adaptation localisée du projet peut être retenue ; elle consiste à décaler d'environ 45 m le tracé présenté vers l'ouest du parc pour l'implanter en lisière de celui-ci, tout en maintenant la position des 2 stations Collines d'Estanove (en lien avec le cheminement piéton vers la rue du Lavandin) et Bugarel pour assurer une desserte identique des 2 quartiers. Cette adaptation qui ne modifie pas l'équilibre global du dossier ni du point de vue économique (longueur équivalente) ni dans l'impact sur l'environnement, a l'avantage de permettre la réalisation d'un parc de 15 ha d'un seul tenant indépendamment de la plate-forme du tramway.

- La plateforme sera protégée du reste du parc par un dispositif à définir en cohérence avec l'aménagement global du parc (haie végétale, mouvement de terre…) pour éviter tout conflit d'usage entre le parc et le fonctionnement du tramway. Ainsi, les préoccupations relatives à la sécurité des utilisateurs du parc (enfants, familles…) par rapport au passage du tramway peuvent être levées.
- Un plan résultant de cette adaptation du projet est fourni à la Commission d'enquête.
- La CAM s'engage a compenser les arbres qui pourraient être supprimés par cette adaptation du tracé, par la plantation en nombre équivalant d'arbres de nature et de tailles similaires.

Les autres propositions significatives sur le tracé

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

Passage par l'avenue de Toulouse

- La comparaison des hypothèses de tracé figure aux pages 41 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique ; l'analyse plus précise de ce secteur de la ligne figure en page 44 du même document. Il s'agit de l'hypothèse de tracé F passant par le Grand M et l'avenue de Toulouse. Cette hypothèse de tracé a été éliminée comme développé en page 47 du même document pour deux raisons essentielles :
  - l'avenue de Toulouse est une voirie structurante du réseau viaire de la Ville de Montpellier ; elle permet notamment la connexion entre le nœud du Grand M et la ceinture de protection du centre ville (Avenues Renouvier / Berthelot / Vieussens) et l'avenue de la Liberté, dans un secteur peu maillé. **L'insertion du tramway dans cet itinéraire génèrerait des reports de trafic importants sur les itinéraires parallèles particulièrement peu adaptés (rue de Fontcouverte, avenue Villeneuve d'Angoulême).**
  - **le passage par l'avenue de Toulouse fait doublon avec la desserte de la ligne 2 du tramway,** et laisserait de côté les quartiers Figuerolles / Estanove / Pas du Loup qui constituent l'objectif de desserte de la ligne 5.

La desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de pharmacie, Cité Voie domitienne »

- Cette hypothèse de tracé a été examinée dans le volume B du dossier d'enquête publique, particulièrement à partir des pages 55 et suivantes où un ensemble de tracés a été examiné entre la place Albert 1er et la station Saint-Eloi. Les hypothèses de tracé A (avenue du Professeur Grasset en tronc commun avec la ligne 1), D (avenue Saint-Charles, avenue du Père Soulas, avenue Sabatier d'Espeyran) et E (avenue Charles Flahaut, avenue Sabatier d'Espeyran) couvrent l'ensemble des possibilités de desserte de ce quartier. Après un premier tri, la comparaison détaillée des variantes A et D, répondant à la demande pour la desserte du quartier de Sup Agro, figure en pages 76 et suivantes du volume B.
- **En conclusion de cette comparaison, le choix de la solution A en tronc commun avec la ligne 1 s'impose du point de vue de l'insertion, de l'impact des travaux et de l'économie du projet**. En particulier, l'insertion du tramway sur l'avenue de la Voie Domitienne et l'avenue Sabatier d'Espeyran, présenterait un impact majeur sur le plan de circulation de la ville de Montpellier sans possibilité de compensation compte tenu de l'exiguïté des emprises. **Le coût supplémentaire de cette solution est estimé à environ 30 M€ ; elle entraînerait également un coût d'exploitation supplémentaire lié au linéaire supplémentaire de voie ferrée.**
- La desserte du territoire de l'agglomération de Montpellier comprend bien entendu un réseau de bus performant et connecté aux lignes de tramway, comme c'est le cas dans toutes les agglomérations françaises de taille comparable et dotées d'un réseau de tramway, voire de métro. La desserte du quartier pourra être effectuée lors de la restructuration du réseau de bus urbain accompagnant la mise en service de la ligne 5 ; la ligne 10 actuelle sera renforcée et couplée à une branche de la ligne

actuelle « la navette » pour assurer une desserte améliorée du secteur du Campus Sup Agro avec les stations Celleneuve de la ligne 3, Saint-Eloi sur les lignes 1 et 5, et prolongée vers les campus universitaire, le plan des Quatre Seigneurs et le quartier Aiguelongue et le zoo de Montpellier. Ainsi le lien direct en transports en commun entre le campus Sup Agro et les autres campus du Nord de Montpellier dont le secteur Agropolis sera très largement renforcé.

- L'excellente connexion entre cette ligne forte de bus et les lignes 1 et 5 du tramway à Saint-Eloi permettra également de créer un lien très efficace entre ce campus et la Gare, et le centre ville en général.
- **En conséquence, la Communauté d'agglomération maintient son projet de passage de la ligne 5 en tronc commun de la ligne 1 par l'avenue du Professeur Grasset, et s'engage à étudier et mettre en place un réseau de bus urbain restructuré qui améliorera la desserte du campus Sup Agro et son lien avec les autres campus du Nord de Montpellier.**

La station supplémentaire au milieu du boulevard Georges Clémenceau

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- La CAM prend acte des demandes formulées lors de l'enquête publique de réaliser un arrêt supplémentaire sur le boulevard Georges Clémenceau. Cet arrêt viendra effectivement compléter la desserte fine de ce quartier très dense.
- Le coût de réalisation de cette station supplémentaire, estimé à 500 K€, est relativement faible ; en effet son installation ne demande pas d'emprises supplémentaires et la surface à traiter est déjà comprise dans le traitement de « façade à façade » du boulevard. Le montant prévisionnel indiqué est compatible avec l'enveloppe prévisionnelle des travaux exposée dans le dossier d'enquête.
- Les contraintes de maintien des accès aux rues perpendiculaires à l'avenue Georges Clémenceau et la nécessité de positionner la station de façon centrale, conduirait à une implantation à quais décalés :
  1 – quai en direction du Peyrou au droit du Lycée Clémenceau, de sorte à maintenir les accès aux rues Enclos Fermaud et rue de Bercy.

  2 – quai en direction de Lavérune au droit de l'entrée du parc Clémenceau de sorte de maintenir l'accès à la rue Balard.

La station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- La densité de ce secteur de Saint Jean de Védas ne justifie pas en l'état la réalisation d'un arrêt supplémentaire. L'accès à la station Gennevaux, pour les habitants de ce secteur, sera facilité par la réalisation d'un cheminement piéton sur la route de Lavérune et d'une piste cyclable qui n'existent pas à ce jour et par le parking tramway associé à la station Gennevaux.
- Il est prévu de ménager une zone de voie ferrée en alignement droit, permettant la réalisation ultérieure d'une station, comme cela avait été fait sur la ligne 1 (stations Millénaire Malbosc et Mondial) en fonction de l'évolution des secteurs.
- Contrairement à la station sur l'avenue Georges Clémenceau, l'aménagement d'un arrêt supplémentaire serait onéreux (nécessité d'une emprise supplémentaire d'environ 6 m, 3 m par quai sur 50 m de longueur rampes comprises). Hors le coût et la difficulté des acquisitions foncières, l'aménagement du quai et son équipement ainsi que les modifications de voirie sont

de l'ordre de 2 M€.

- La position la plus favorable pour l'implantation de cette éventuelle station supplémentaire, tant du point de vue de la desserte du quartier environnant que du tracé/profil de la voie ferrée, serait au droit du Chemin des oliviers.
- La CAM propose de réserver la possibilité de réaliser cette station ultérieurement suivant les évolutions de l'urbanisme dans ce secteur.

La station Albert 1er à redimensionner et déplacer

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- Après avoir fourni une explication technique détaillée, expliquant pourquoi cette station est plus importante (elle doit accueillir l'arrêt des rames Ligne 5 et Ligne 4 qui convergent à cet endroit) la CAM confirme qu'il est possible de réduire la longueur du quai à 70m, compte tenu du fait que l'exploitation de la ligne 4 se fera avec des rames courtes.
- Le calage précis de la longueur du quai, permet d'éviter totalement l'immeuble du 9 boulevard Henri IV et l'accès aux garages de cet immeuble. L'attente des voyageurs s'effectuera en partie haute de ce quai, et les abris seront positionnés au droit du Jardin des Plantes, juste avant le carrefour avec la rue Armand Gauthier.
- L'accès aux garages de cet immeuble s'effectuera à partir de la plate-forme tramway, avec un dispositif de sortie géré par feux comme pour le reste de la circulation générale sur le boulevard, dans des conditions totalement identiques à la situation actuelle.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission a examiné avec attention tous les éléments fournis par la CAM pour les analyser, les faire compléter le cas échéant, en mesurer la pertinence.

La CAM répond clairement complètement et avec précisions à toutes les questions de la Commission.

La commission a relevé les points importants que le public tenait à lui faire connaître, elle donne ci-après son avis sur chacun d'eux :

Passage par la rue de Bugarel

La Commission a pris connaissance de toutes les explications techniques de la CAM qui ont abouti à l'élaboration du plan détaillé de proposition d'adaptation du projet rue de Bugarel. Les propositions peuvent sans doute être encore améliorées lors de l'étude finale. Elles paraissent cependant répondre au mieux à toutes les observations très pertinentes des riverains. Il est à noter

que, à travers leurs dépositions, les riverains ne s'opposent pas au passage du tramway mais souhaitent surtout être vraiment entendus à travers leurs propositions.
La commission note les engagements de la CAM de ne pas impacter les stationnements à l'intérieur de la copropriété des Hauts d'Argency I située aux 617 et 783 rue de Bugarel.

En conséquence des éléments exposés ci-dessus, la Commission juge ces dispositions acceptables pour le passage de la ligne 5 dans cette rue.

Traversée du parc Montcalm

La CAM, dans sa réponse, replace bien le projet dans son contexte historique et administratif. Des engagements ont été pris au niveau de l'Etat et de la ville de Montpellier sur le devenir de ce secteur en matière de construction de logement et d'espaces verts**.** Il ne peut être question de les remettre en cause.

La CAM a tenu compte de l'opposition du public et des associations sur le tracé du projet et propose un nouveau tracé décalé d'environ 45 m vers l'Ouest du parc, donc en bordure, permettant ainsi de lui conserver son intégrité.

La Ville de Montpellier, à la demande de la Commission d'enquête, a pris l'engagement par écrit pour que **le parc soit réalisé d'un seul tenant et pour une surface minimale de 15 ha, soit 150 000 m2.**

La Commission note que le parc Montcalm est un espace qui n'est soumis à aucun statut de protection quel qu'il soit : juridique et ou réglementaire en matière d'environnement, de paysage ou de patrimoine. De plus, note la CAM, il "*présente un caractère très artificiel; de par sa fonction antérieure liée au site militaire de l'EAI*". **Ces points ont été confirmés par la DREAL suite aux questions posées par la Commission d'enquête.**

La Commission d'enquête a noté qu'un certain nombre d'observations portaient sur l'incertitude qui apparaissait au niveau du devenir de cet espace, au motif qu'aucune réponse officielle n'avait été donnée sur ce sujet auprès des personnes ou des Associations qui s'en inquiétaient**. La lettre de Madame Hélène MANDROUX, Maire de Montpellier, jointe à la réponse de la CAM, répond précisément à ces interrogations.**

La Commission d'enquête apprécie le fait qu'**un plan de proposition d'adaptation du projet en bordure du Parc Montcalm lui ait été fourni** pour concrétiser les engagements pris par la CAM et la Mairie de Montpellier.

La Commission prend acte que la CAM mettra un dispositif en place pour que la plate-forme du tramway soit protégée du reste du parc, assurant ainsi la sécurité des usagers du parc.

La Commission constate que le passage du tramway à travers le parc Montcalm et la caserne Guillot

permettra d'épargner d'éventuelles expropriations, évitant ainsi d'augmenter le coût du projet, déjà relativement élevé, si un autre tracé avait été choisi.

Le passage du tramway en bordure du parc permettra à tous les habitants de l'Agglomération de s'y rendre facilement et donc de profiter de ce « poumon vert » (terme utilisé par Madame Mandroux dans sa lettre évoquée ci-dessus). La commission note que le tramway est le meilleur moyen de transport pour les personnes à mobilité réduite, des vélos, des poussettes, etc.. puisqu'il a été conçu pour intégrer ces aspects.

Au regard de tous les éléments d'appréciation évoqués ci-dessus, la Commission considère que le passage du tramway en bordure du parc Montcalm, tel qu'il est maintenant proposé par la CAM, ne va pas à l'encontre de l'intérêt général, bien au contraire. L'engagement pris par la Ville que ce parc sera d'un seul tenant de 150 000 m2 est de nature à répondre aux inquiétudes, exprimées au cours de l'enquête, sur son devenir.

Remarque de la Commission sur la portée des pétitions

Une pétition est certes un élément important à considérer, ce qu'a fait la Commission. Cependant son analyse montre qu'elle constitue une unique déposition, la plupart du temps rédigée par une association, suivie d'une suite de signatures plus ou moins conséquente. Chacun des signataires ne peut prétendre avoir pris connaissance du dossier, avoir mûri sa propre réflexion et donc personnaliser son observation pour nourrir et faire évoluer le débat vers la meilleure solution possible.

La Commission considère cependant cette démarche comme « un signe fort » que la CAM devra prendre en compte lors de l'aménagement définitif du Parc. En conséquence elle **recommande** que les Associations représentatives, comme l'ARFA, l'Association Forum Citoyen EAI, l'Association « Défense du Poumon Vert croix d'Argent », l'Association Claire et Nette, le Parti Radical de Gauche qui ont participé à l'enquête, soient associés à l'élaboration des projets d'aménagement du Parc Montcalm.

Les autres propositions significatives sur le tracé

Passage par l'avenue de Toulouse

Des choix ont été faits pour le tracé. La CAM justifie sa démarche en indiquant le rôle qui est attribué à l'avenue de Toulouse dans le cadre des options prises dans la stratégie des déplacements urbains. La Commission en prend acte et considère qu'il n'y a pas lieu de modifier l'économie générale du projet pour répondre à cette proposition.

La desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de Pharmacie, Cité Voie Domitienne »

La suggestion de modification du tracé proposée par monsieur SALMON, messieurs Christian DUPRAZ Conseiller général des Matelles, Vice-président de Hérault-Transport, Directeur de recherche INRA, Etienne LANDAIS Directeur général de Montpellier Sup Agro, et Laurent BRUCKLER, Président du Centre Inra de Montpellier a attiré l'attention de la Commission d'enquête. En effet elle concerne un secteur universitaire important du fait de la présence des trois campus agronomiques de la Gaillarde, la Valette et Baillarguet, soit 8000 usagers au total. La Commission constate que la réponse de la CAM s'appuie sur des arguments

économiques et techniques pour rejeter cette proposition en faisant valoir que la réponse au problème soulevé peut être résolue par une amélioration de la desserte des campus par des bus.

La Commission prend acte de cette position de la CAM qui maintient son tracé. Même si les arguments présentés sont solides et méritent attention elle ne souhaite pas remettre en cause, l'économie générale du projet que le choix d'un tracé complètement différent entraînerait, sans compter le coût supplémentaire que cela induirait.

La Commission, en prenant cette position, a bien conscience qu'aucun tracé ne recevra l'accord de tous. En revanche, elle recommande à la CAM de ne pas rejeter définitivement cette proposition, mais de la conserver dans le cadre des ajustements qu'elle peut être amenée à réaliser pour optimiser son réseau tramway dans le futur.

Les observations et questions diverses sur l'ensemble du tracé

La Commission a pris acte que chacune des observations émises a reçu une réponse complète et personnalisée

Station supplémentaire à implanter avenue Georges Clémenceau

Pendant toute la durée de l'enquête le public, les associations, les collectifs des quartiers et les politiques se sont fait entendre. Des pétitions ont été lancées par le public et les commerçants. C'est donc un message fort et bien argumenté qui a été reçu par la Commission d'enquête qui l'a répercuté auprès de la CAM.

La CAM a donné une réponse positive à cette requête. La Commission, qui était très favorable à l'amélioration de la desserte de ce secteur, proche du cœur de Montpellier, pour relancer son dynamisme, en prend acte

Station supplémentaire à implanter entre Paul Fajon et Gennevaux

La Commission partage la position de la CAM. La création de cette station, avec un investissement élevé, ne se justifie pas à court terme dans un secteur peu urbanisé actuellement.

Station Albert 1er à redimensionner et déplacer

La station du Bd Henri IV telle qu'elle est prévue dans le projet pose un problème d'accès et de vis-à-vis pour les riverains. La CAM a bien compris la demande en proposant de réduire la longueur du quai à 70 m et de repositionner la station.

Pour la Commission la réponse de la CAM est satisfaisante elle est de nature à répondre aux inquiétudes exprimées par les riverains.

Les observations et questions diverses sur les stations

La Commission a pris acte que chacune des observations émises a reçu une réponse complète et personnalisée

CONCLUSIONS GENERALES SUR L'ENJEU DU BIEN FONDE DU TRACE

A l'examen de toutes les observations recueillies au cours de l'enquête, la Commission a bien compris qu'aucun tracé ne recevrait l'accord de tous les déposants : public, Associations, élus …

L'analyse complète et détaillée de toutes les observations a fait ressortir les points importants, que les déposants tenaient à faire connaître à la Commission. Tous ces points ont fait l'objet d'un examen attentif, basé sur des données factuelles et objectives recueillies par la Commission et sur lesquelles cette dernière voulait construire son Avis.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations complètes, claires et bien détaillées apportées par la CAM à travers son Mémoire en réponse et suite à ses propres analyses, la Commission d'enquête considère que le choix du tracé, tel qu'il a été revu et affiné par la CAM en fonction des observations du public et des questions de la Commission, est acceptable et répond largement à l'intérêt général. De ce point de vue il participera à l'amélioration du réseau de transports développé par la CAM, dans l'intérêt du plus grand nombre.

5ème enjeu : Conformité aux orientations du PDU et du SCOT – Renforcement du réseau de transport public existant

La Commission constate que :

Aucune observation du public n'a porté sur la conformité du projet avec les documents d'urbanisme de niveau PLU ou de niveau supérieur PDU et SCOT.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Dans le dossier d'enquête sont fournis les éléments et les références précises qui confirment que le projet s'inscrit bien dans les grandes orientations fixées par les documents de planification du territoire et en particulier le PDU et le SCOT.

Pour le Cœur d'Agglomération, le bouclage de la ligne 4 conforte l'élargissement du centre-ville par le maillage du réseau de tramway.

La ligne 5 permet de combler le vide de la Plaine Ouest entre les lignes 2 desservant St Jean de Védas et la ligne 3 desservant Juvignac.

De même la ligne 5 irrigue la Vallée du Lez jusqu'à Montferrier et Clapiers en comblant un vide au nord de la ville de Montpellier.

La création de la ligne 5 vient développer le réseau existant de secteurs desservis par le tramway. Elle augmente les interconnexions possibles du fait de tronçons communs avec les lignes 1,3 et 4 et d'autre part elle permet d'achever le bouclage de ligne 4 autour du cœur de ville .

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le projet est conforme aux objectifs du Plan de déplacements Urbains de l'agglomération de Montpellier.

6ème enjeu : la priorité du transport collectif sur la dépendance automobile

La Commission constate que :

Aucune observation n'a porté sur ce thème.

Considérant les éléments recueillis dans le dossier d'enquête publique sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Le PDU prescrit dans l'axe 2 de son projet : ***Accélérer la transition vers de nouvelles mobilités : limiter le réflexe automobile.***

La mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile et des bus dans le corridor de la ligne.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le projet est d'intérêt général, car sa réalisation doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile avec toutes les conséquences favorables que cela entraîne.

7ème enjeu : Réponses aux attentes du cœur de Montpellier

La Commission constate que :

Diverses observations ont été déposées par des associations, des commerçants et des groupements de commerçants principalement de l'avenue Georges Clémenceau et du centre commercial de Clapiers pour dire leur accord avec le passage du tramway, mais aussi pour attirer l'attention du maître d'ouvrage sur l'impact des travaux, sur les problèmes d'accessibilité de la clientèle et sur les difficultés des livraisons de marchandises. Ils attendent une requalification de l'avenue G. Clemenceau qui permettrait de redynamiser le commerce du centre-ville.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Une réponse quelquefois individuelle, d'autres fois collective, a été faite à chaque observation du public. Avec l'expérience des lignes précédentes, le maître d'ouvrage indique qu'il fera en sorte que les nuisances liées à la phase travaux soient les plus faibles possibles. Le service communication de TaM sera chargé de communiquer avec les particuliers et les commerçants pour les informer périodiquement des délais de réalisation.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Les réponses du maître d'ouvrage aux observations des commerçants montrent qu'il est très sensibilisé par leurs inquiétudes.

L'achèvement du bouclage de la ligne 4 viendra contribuer à désenclaver le cœur de ville et par là même à le redynamiser.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la création de la ligne 5, avec le bouclage de la ligne 4, permettra de contribuer à la dynamisation du cœur de ville.

8ème enjeu : l'intermodalité, les cheminements doux

La Commission constate que :

19 observations ont porté sur le sous-thème T6.1 de l'intégration et de la complémentarité du tram avec les autres modes de transport.

14 observations ont porté sur le sous-thème T6.2 des transports doux (vélos et pistes cyclables).

Pour le sous-thème T6.1, les observations des riverains du centre-ville demandent majoritairement la suppression des bus et le report des terminus de bus vers la périphérie. Ceux du secteur nord – Clapiers et ceux du secteur ouest – lavérune demandent le maintien et la création de navettes de bus pour desservir les quartiers éloignés des terminus et les villages voisins.

Pour le sous-thème T6.2, les déposants sont des particuliers, un député et l'association Vélocité Languedoc qui confirment la demande d'une piste cyclable sur toute la longueur du tracé.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Les réseaux de bus sont redistribués après la mise en service d'une ligne de tramway pour donner satisfaction aux besoins des usagers.

Confirmation est donnée d'une piste cyclable continue sur la longueur du tracé.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La création de pistes cyclables fait partie des recommandations du Plan de Déplacement Urbain.

Le maître d'ouvrage a répondu très complètement aux demandes particulières aux questions sur les réseaux de bus, bien que ceux-ci ne soient pas directement concernés par la présente enquête

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le thème de l'intermodalité avec les autres modes de transport et de la création de pistes cyclables a été traité complètement en renforçant sa fonction d'utilité publique.

9ème enjeu : assurer des dessertes de qualité des grands équipements collectifs

La Commission constate que :

Diverses observations classées dans le thème de l'infrastructure, sous thème du tracé, ont portées sur la desserte par la ligne 5 des grands équipements collectifs, comme les locaux universitaires, les résidences universitaires, les hôpitaux, les écoles et les grands ensembles d'habitation.

En particulier deux observations et un courrier ont attiré l'attention de la Commission sur le fait que la ligne 5 n'emprunte pas un tracé desservant le quartier Sup Agro-Inra La Gaillarde, Fac de Pharmacie,...qui aurait un potentiel de 8 000 usagers.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Pour desservir le quartier Sup Agro, deux variantes D et E ont été étudiées pour définir le tracé proposé entre les stations Albert 1er et St Eloi. La décision de retenir la variante A (tronçon commun avec la ligne 1) a été prise pour deux raisons :

- l'insertion du tramway sur la Voie Domitienne et l'avenue Sabatier d'Espeyran présenterait un impact majeur sur le plan de la circulation automobile de la ville de Montpellier, sans possibilités de compensations.
- Le coût supplémentaite de cette variante est estimé à 30 M€ ; de plus elle entrainerait un surcoût d'exploitation lié au linéaire de la voie.

Le maître d'ouvrage propose d'améliorer la desserte du quartier lors de la restructuration du réseau de bus urbain accompagnant la mise en service de la ligne 5.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

En conformité avec le PDU, le tracé de la ligne 5 a été choisi pour desservir dans les meilleures conditions les grands centres d'habitations, d'emploi et d'enseignement.

C'est pourquoi les arguments développés par les responsables de Sup Agro et de l'Inra méritent d'être pris en considération. Une population de 8 000 personnes en majorité étudiante est potentiellement un usager important de transport public. La synergie avec les autres pôles universitaires et les résidences universitaires et les ruptures de charge tram/bus doivent entrer en ligne de compte.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les arguments du maître d'ouvrage sont fondés, mais qu'une étude plus poussée pour desservir le quartier La Gaillarde/Sup Agro/Inra devrait être conduite dans une phase ultérieure pour examiner si cette proposition présente un réel intérêt sur un plan socio-économique.

10ème enjeu : la sauvegarde de l'Histoire commune (les fouilles archéologiques)

La Commission constate que :

Quatre observations ont été déposées sur le thème du patrimoine T5.3. Deux émanent de Monsieur Jean Pierre LAFON membre de la Société Archéologique de Montpellier qui mentionne la présence de vestiges du 13 ème et 16 èmes sur le boulevard Jeu de Paume au niveau de la rue du Courreau.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Un dossier d'information archéologie préventive a été soumis à la Direction Régionale de l'Archéologie (DRAC), afin que celle-ci puisse juger de la nécessité de réaliser un ou plusieurs diagnostics de fouilles sur le projet. Cinq secteurs ont fait l'objet d'une demande de diagnostic : le parking Lavérune, le franchissement de la Mosson, le parking Gennevaux, les terrasses du Palais de Justice et la place Albert 1er, dont le diagnostic vient de s'achever.

Le service d'archéologie de la DRAC n'a pas retenu le site du carrefour du Boulevard du Jeu de Paume avec la rue du Faubourg du Courreau ; toutefois il est convenu que le service régional d'archéologie exercera une surveillance des terrassements qui seront effectués dans ce secteur.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Le maître d'ouvrage a pris en compte la demande, bien que le site n'ait pas été retenu par la DRAC.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les fouilles archéologiques sont réalisées dans de bonnes conditions.

CONCLUSIONS GLOBALES SUR L'INTERÊT PUBLIC DE L'OPERATION

La Commission d'enquête a analysé chacun des enjeux suivants :

- ✓ **la forme et la procédure de l'enquête**
- ✓ **le fond et l'intérêt de l'opération**
- ✓ **la concertation préalable**
- ✓ **le bien-fondé du tracé**
- ✓ **la conformité aux orientations du PDU et du SCOT – Renforcement du réseau de transport public existant**
- ✓ **la priorité du transport collectif sur la dépendance automobile**
- ✓ **les réponses aux attentes du « cœur de Montpellier »**
- ✓ **l'intermodalité, les cheminements doux**
- ✓ **la qualité des dessertes des grands équipements collectifs**
- ✓ **la sauvegarde de l'Histoire commune (les fouilles archéologiques)**

De cette analyse, la Commission tire les conclusions suivantes :

- ✓ **la forme de l'enquête répond aux objectifs et la procédure administrative encadrant sa conduite s'est déroulée de façon satisfaisante**
- ✓ **la ligne 5 participera à la densification du maillage du réseau urbain de la CAM permettant au plus grand nombre d'habitants et aux groupes sociaux d'en bénéficier**
- ✓ **la phase de concertation s'est déroulée selon les règles ; elle a atteint un large public concerné par le projet,**
- ✓ **le choix du tracé, tel qu'il a été revu et affiné par la CAM en fonction des observations du public et des questions de la Commission, est acceptable et répond largement à l'intérêt général. De ce point de vue, il participera à l'amélioration du réseau de transports développés par la CAM, dans l'intérêt du plus grand nombre**
- ✓ **le projet s'inscrit bien dans les grandes orientations fixées par les documents de planification du territoire, en particulier du PDU et du SCOT. La ligne 5 augmente les interconnexions possibles du fait de tronçon communs avec les lignes 1,3 et 4 et permet d'achever le bouclage autour du cœur de ville**
- ✓ **le projet, conformément au PDU (axe 2 : accélérer la transition vers de nouvelles mobilités et limiter le réflexe automobile), entrainera une diminution de la circulation automobile avec toutes les conséquences favorables que cela induit**
- ✓ **la création de la ligne 5, avec le bouclage de la ligne 4, permettra de contribuer à la dynamisation du cœur de ville**
- ✓ **l'intermodalité avec les autres modes de transport et la création de pistes cyclables en continu le long du tracé répondent aux attentes du public**
- ✓ **l'objectif d'assurer des dessertes de qualité des grands équipements collectifs est satisfait. Cependant une étude plus poussée pour desservir le quartier La Gaillarde/ Sup Agro/Inra devra être conduite pour examiner si cette proposition présente un réel intérêt sur un plan socio-économique**
- ✓ **les fouilles archéologiques, qui s'avèreraient nécessaires au delà des mesures déjà définies dans le dossier, seront traitées durant la phase travaux**

En conclusion de son analyse, la Commission considère que le projet est d'intérêt public.

1.3.2 BIEN FONDE DES EXPROPRIATIONS ENVISAGEES

En préalable, il faut constater que le parti retenu par le maître d'ouvrage pour implanter la plateforme de tramway est d'occuper en priorité l'espace public, mais que des expropriations peuvent s'avérer nécessaires lorsque la largeur d'une chaussée est insuffisante ou lorsqu'il faut créer des espaces pour les parkings relais de grande capacité de stationnement, si l'acquisition ne s'est pas réalisée de façon amiable.

Les observations du public en rapport avec les expropriations envisagées sont concentrées sur des secteurs bien précis que nous allons détailler ci-après. Cependant le degré de précisions des plans pour un dossier DUP n'est pas suffisant pour avoir une lecture exhaustive de tous les cas de figure. Cette situation sera vraie dans le cadre de l'enquête parcellaire pour laquelle il sera possible de connaître avec précision l'impact sur chaque parcelle, si le projet est accepté.

1er enjeu : les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération pour passer route de Lavérune.

La commission constate que :

Une déposition signée par 9 propriétaires a demandé que l'emprise foncière de la plateforme du tramway entre le carrefour Gennevaux et Paul Fajon soit répartie équitablement entre les deux communes de St jean de Vedas et Montpellier, car leur propriété a déjà été amputée lors de l'élargissement de la route RD5. Cette demande était motivée également par des conditions d'accès à leur propriété qu'ils jugeaient difficiles.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Entre les carrefours giratoires Gennevaux et Paul Fajon, la plate-forme de tramway a été positionnée en latéral (côté Nord, commune de Montpellier) laissant la voirie à double sens côté commune de st Jean de Vedas. Cette solution ne modifie pas les conditions d'accès des riverains par rapport à la situation actuelle et elle est plus favorable pour les services de secours (en provenance de la caserne de Valhauquès).

La répartition de l'emprise est évaluée suivant la difficulté des impacts fonciers, des reconstitutions de clôtures et bâtiments impactés ; elle est appréciée définitivement lors des études de projet à venir, et lors de l'enquête parcellaire qui sera organisée à la suite de la DUP.

Dans le cas d'espèce, il est à noter la difficulté d'acquisition sur certaines parcelles côté pair de la rue, notamment avec des dépendances (garages, bâtiments annexes) directement en limite du domaine public.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Entre les carrefours Gennevaux et paul Fajon, il y a des passages limités en largeur pour implanter la plate-forme tramway de façon optimale, sans empiéter sur le foncier des propriétés privées. Les études détaillées devront permettre d'optimiser le tracé définitif pour que les emprises sur les propriétés privées soient les plus faibles possibles.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la solution proposée doit optimiser les emprises foncières et faciliter les condition d'accès des riverains de la route de Lavérune entre Gennevaux et Paul Fajon.

Une attention particulière devra être portée par le maître d'ouvrage à l'exécution des plans détaillés pour l'enquête parcellaire.

2ème enjeu : les expropriations envisagées pour la bretelle des Bouisses et le Centre Commercial Montpellier-Village

La Commission constate que :

Plusieurs observations ont été déposées par le Centre Commercial Montpellier-Village et des particuliers proches. Leurs motivations sont différentes ; dans le présent enjeu, les expropriations, c'est le centre commercial qui est concerné, par une éventuelle emprise de leur parking qui devait être redessiné.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Les études d'avant projet conduisent à une évolution de l'insertion sur la rue des Bouisses avec le tramway en position latérale côté ouest de la rue et non en position centrale comme imaginé initialement. Cette insertion présente la même largeur que l'insertion centrale donc la même absence d'impact foncier sur les riverains de la rue des Bouisses, mais améliore le fonctionnement du carrefour et notamment l'accès au centre commercial de Montpellier Village.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La nouvelle insertion de la plateforme permet de s'éloigner des parkings du centre commercial qui ne devrait pratiquement pas être impacté ; d'autre part l'accès actuel du centre ne devrait pas être modifié.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à

travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la proposition faite par le maître d'ouvrage pour le centre commercial Montpellier-Village est satisfaisante

3ème enjeu : le secteur Marcel Pagnol et le bâtiment Puech d'Argent

La Commission constate que :

2 observations ont été déposées au sujet des impacts de l'implantation de la ligne 5 sur la Résidence Le Puech d'Argent, située dans la contre allée Maurice Planès. Les déposants de l'observation MTP DEP16, qui représentent 11 professionnels libéraux pratiquant dans la Résidence, posent deux questions :

La zone DUP concerne t-elle les parcelles PD 72, 73, 02, 78,79, 10, 06, 11, 07 ?

Les places de parkings situées le long de l'avenue Maurice Planès subsisteront-elles après réalisation de la voie du tramway ?

Elles suggèrent de créer des parkings de substitution sur les parcelles PD79 et PD76, actuellement propriété de la Ville de Montpellier et proches du bâtiment.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Les parcelles énumérées sont bien dans le corridor du projet de la ligne 5.

Des places de stationnement longitudinales sont prévues dans le réaménagement de la contre allée Maurice Planès.

Les parcelles PD79 et PD76 sont considérées comme square public par la Ville de Montpellier. La CAM engagera des discussions avec celle-ci si la création d'un parking s'avérait nécessaire.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission s'est rendue sur place lors de son parcours à pied, effectué pour prendre connaissance du tracé de la ligne dans ses détails. Elle a effectivement constaté que cette contre-allée offre des places utilisables par les riverains et les clients des professionnels libéraux. Il est donc nécessaire que cet aspect soit pris en compte par la CAM dans ses projets de réaménagement du corridor définitif de la ligne. La commission constate, par les réponses apportées, que c'est bien son engagement sur ce sujet.

En conclusion, à l'examen des informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son Mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la CAM a bien intégré la demande du public sur l'aménagement de la contre allée Maurice Planès.

4ème enjeu : les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération pour passer rue de Bugarel.

La Commission constate que :

De nombreuses dépositions que la commission a regroupées dans le thème T2 (Le traçé) et T8 (Les riverains directement impactés) ont porté sur l'emprise de la plateforme (7 mètres) jugée excessive par les copropriétaires de la Résidence des Hauts d'Argency et de la Résidence Le Turin.

Cette emprise avait pour conséquence de supprimer un grand nombre de places de parking et rendait nécessaire la création de places de parking à l'intérieur de la résidence en supprimant des espaces verts.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Diverses solutions proposées par le public pour réduire cette emprise foncière jugée excessive ont été étudiées par le maître d'ouvrage (voie unique, suppression de la piste cyclable et du trottoir). Aucune n'est apparue acceptable d'un point de vue sécurité et régularité du trafic. A la demande de la Commission d'enquête, le maître d'ouvrage a retravaillé d'autres hypothèses et a proposé une **insertion optimisée** qui consiste, soit à aménager la circulation automobile sur la plateforme tramway avec un dispositif de feux tricolores pour assurer la sécurité vis à vis du tramway, soit à aménager une zone de rencontre où cohabitent circulation riveraine / cyclistes / piétons.

La réduction de la plateforme de 17,70m à 13,50 m réduit l'impact sur la copropriété des Hauts d'Argency au talus ; il n'y a plus aucun impact sur les places de parking de cette copropriété.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission a effectué plusieurs visites pour reconnaître les lieux et pour rencontrer les riverains et les syndics de copropriété. Elle a transmis au maître d'ouvrage sa perception des problèmes. Ensuite le maître d'ouvrage a fait des efforts pour proposer diverses solutions d'amélioration dans des délais relativement brefs.

Au final la réduction d'emprise de la plateforme dans la rue de Bugarel rend acceptable le passage du tramway dans cette rue. L'emprise sur les talus, qui seraient contenus par des murs de soutènement, devrait être acceptée par les riverains qui s'étaient mobilisés en masse pour combattre le passage du tramway dans la rue de Bugarel.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la solution proposée d'insertion optimisée de la plateforme du tramway dans la rue de Bugarel est raisonnable.

5 ème enjeu : les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs d'implantation de la station St Denis.

La Commission constate que :

Plusieurs copropriétaires possédant un garage privé dans l'immeuble sis au 3, avenue G. Clemenceau ont demandé que la demi-station St Denis direction Clapiers soit décallée pour permettre l'accès à leur garage. La commission s'est rendue sur place au cours de sa visite du 24 avril 2013 et a rencontré plusieurs propriétaires qui ont exposé leur crainte et permis une visite complète des lieux.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La station St Denis sera l'une des plus fréquentée du réseau. La position proposée est optimale aux regards des critères de correspondance et de visibilité avec la demi-station de la ligne 3 située à l'extrémité du Cours Gambetta. Le maître d'ouvrage considére que la station ne peut être déplacée pour les diverses raisons techniques énoncées dans sa réponse.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La commission prend acte des arguments techniques développés par la CAM pour expliquer que la station St Denis ne peut être déplacée pour conserver l'accès au parking du 3, avenue G. Clemenceau.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la station St Denis devra rester positionnée à l'emplacement prévu, mais qu'une négociation devra être engagée avec tous les propriétaires ou les ayant-droits pour examiner toutes les possibilités de relocalisation ou d'indemnisation.

6ème enjeu : Les expropriations rue du Docteur Pezet - Hôpital St Eloi

La Commission constate que :

Aucune déposition du CHU n'a été faite sur ce sujet.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Une négociation est en cours avec les services du CHU pour envisager les rétrocessions de terrain.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'emprise sur l'hôpital St Eloi devrait être modeste et ne devrait pas perturber son fonctionnement.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que l'emprise sur la parcelle de l'hôpital St Eloi paraît raisonnable.

7ème enjeu : Rue du Docteur Pezet – Paroisse Ste Bernadette, Utopia, La Pasquière

La Commission constate que :

Ces établissements, situés en bordure de la rue du Docteur Pezet, feront l'objet d'expropriations. Des négociations sont en cours à ce sujet avec la CAM. Un représentant de la Paroisse Sainte Bernadette, qui reconnaît la bonne qualité des rencontres avec la TAM, est venu déposer sur ce sujet. Il tenait essentiellement à attirer l'attention sur 3 points :

Les conditions d'accès à la Paroisse à partir de la rue du Truel.

L'aménagement du parvis de la petite église ; notamment la sécurisation de l'accès, la valorisation de la façade, le déplacement de la stèle/Croix et la prévision d'une aire de stationnement pour les convois funèbres.

L'incidence financière sur le fonctionnement de la Paroisse.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La CAM est en relation avec le Diocèse de Montpellier, propriétaire de l'ensemble immobilier contenant la Paroisse Sainte Bernadette, ainsi qu'avec l'Association de la Pasquière. Les conditions d'acquisition foncière nécessaire à l'établissement du tracé, de reconstitution des accès et des fonctionnalités, sont examinées avec ces représentants, avec en particulier le souci de préserver le parvis de l'église.

Les conditions d'indemnisation foncières seront vues lors de l'enquête parcellaire, après estimation du service des domaines.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission s'est rendue sur place lors de son parcours à pied, effectué pour prendre connaissance du tracé de la ligne dans ses détails. Elle a examiné ce secteur en vue de comprendre les éventuelles questions sur les impacts liés aux expropriations envisagées.

Les informations obtenues auprès des représentants de la CAM et les réponses apportées par celle-ci dans son Mémoire confirment que les négociations entreprises devraient répondre convenablement aux souhaits exprimés par les riverains. La Commission en prend acte.

8ème enjeu : Route de Mende – demande spécifique

La Commission constate que :

Monsieur Rosa, propriétaire de la villa n°16 du 1429 Route de Mende (mitoyenne à 2 autres villas), demande la régularisation d'une ancienne expropriation datant de 1995. Il souhaiterait obtenir un délaissé pour compenser les places de parking perdues et la possibilité d'une sortie de la villa par l'arrière.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le délaissé évoqué par Monsieur Rosa est une parcelle privée pour laquelle nous engagerons toutes les démarches pour traiter au mieux sa demande.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission s'est rendue sur place lors de son parcours à pied, effectué pour prendre connaissance du tracé de la ligne dans ses détails. Elle avait examiné ce secteur dit « des trois villas » en vue de comprendre les éventuelles questions sur les impacts liés à des expropriations potentielles.

La réponse, apportée par la CAM dans son Mémoire, précise qu'elle prend en charge la demande de M. Rosa. La Commission en prend acte et invite M. Rosa à se rapprocher de la CAM.

9ème enjeu : les expropriations et le Centre Commercial de Clapiers

La Commission constate que :

Une observation a été déposée par un commerçant au sujet de la perte possible de places de parkings devant ce petit centre commercial.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

L'accès au centre commercial de Clapiers ne sera pas modifié. La voirie actuelle, desservant cet ensemble de commerces, est maintenue. Le nombre de places de parking ne sera pas modifié.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Une visite sur place le jeudi 25 avril 2013 a permis de constater que l'accès de ce centre commercial, situé derrière le mur anti-bruit de la route RD65, pourrait être impacté. En cas de difficulté extrême, le maître d'ouvrage pourra toujours déplacer la piste cyclable existante construite par le Département de l'Hérault et la positionner de l'autre côté de la RD65. Les études détaillées devront permettre au maître d'ouvrage de tenir ses engagements.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère qu'une solution acceptable doit pouvoir être trouvée pour l'accès et la conservation des places de parkings du centre commercial de Clapiers.

CONCLUSIONS GLOBALES SUR LE BIEN FONDE DES EXPROPRIATIONS ENVISAGEES DANS L'EMPRISE DE LA DUP

En préalable à l'examen de cet aspect, la Commission a bien noté que le parti retenu par le maître d'ouvrage pour implanter la plateforme de tramway est d'occuper en priorité l'espace public, mais que des expropriations peuvent s'avérer nécessaires.

Les observations du public, en rapport avec les expropriations éventuelles ou envisagées dans la zone définie pour la DUP, sont concentrées sur des secteurs bien précis.

La Commission d'enquête a analysé chacun des enjeux sur les secteurs suivants :

- **route de Lavérune : la solution proposée par la CAM doit aboutir à optimiser les emprises foncières et à faciliter les conditions d'accès des riverains entre Gennevaux et Paul Fajon.**
- **impact de la bretelle des Bouisses sur le centre commercial Montpellier-Village : la bretelle des Bouisses sera décallée, en conséquence la proposition faite par la CAM pour le centre commercial Montpellier-Village est satisfaisante.**
- **secteur Marcel Pagnol et la résidence Puech d'Argent : la CAM a bien intégré la demande du public sur l'aménagement de la contre-allée Maurice Planes.**
- **rue de Bugarel : suite aux nombreuses observations du public et aux demandes de la Commission, la solution proposée « *d'insertion optimisée* » de la plate-forme du tramway dans la rue est raisonnable. La CAM précise que la réduction de la plate-forme de 17,70m à 13,50m réduit l'impact sur la copropriété des Hauts d'Argency au talus ; il n'y a plus aucun impact sur les places de parking de cette copropriété.**
- **impact de l'implantation de la station St Denis sur l'accès au garage-parking du 3 avenue G. Clemenceau : la Commission d'enquête prend acte que la station St Denis ne peut être déplacée pour des questions techniques. Elle recommande qu'une négociation soit engagée avec les propriétaires et les ayant-droits pour examiner toutes les possibilités de relocalisation ou d'indemnisation.**
- **rue du Docteur Pezet – hôpital st Eloi : l'emprise envisagée sur la parcelle de l'hôpital St Eloi est raisonnable.**
- **rue du Docteur Pezet – Paroisse Ste Bernadette, Utopia, La Pasquière : la Commission observe que les négociations entreprises devraient répondre convenablement aux souhaits exprimés par les riverains.**
- **route de Mende – demande spécifique : la CAM précise qu'elle prend en charge la demande de Mr Rosa ; la Commission invite Mr Rosa à se rapprocher de la CAM.**
- **le centre commercial de Clapiers : une solution acceptable doit pouvoir être trouvée paur la conservation des places de parkings. La Commission recommande que la négociation se poursuive pour aboutir à une proposition définitive acceptée par les deux parties.**

En conclusion de son analyse, la Commission considère que l' atteinte à la propriété privée n'est pas excessive compte-tenu de l'ampleur du projet et de son insertion en zone urbanisée ; elle recommande expressément qu'une attention particulière soit portée par la CAM, lors de l'élaboration des plans détaillés pour l'enquête parcellaire, en vue de réduire au maximum les emprises foncières au strict minimum.

1.3.3 BILAN COÛT-AVANTAGES

1er enjeu : l'atteinte à la propriété privée ou à son usage

La Commission constate que :

Quelques personnes, principalement des commerçants de l'avenue Georges Clémenceau posent la question du stationnement et de la livraison des marchandises liés à leurs activités. Une personne gérant du centre commercial du Puech demande la conservation du même nombre de places de parking et un accès direct sur l'avenue de Vanières. Avenue Lepic des personnes posent la question de l'accès à leur garage. Les copropriétaires d'un parking au 3 avenue Georges Clémenceau posent également le problème de l'accès. Un commerçant soulève la question de l'indemnisation pendant la phase travaux. Des personnes posent la question de l'accessibilité des habitations, des garages et des commerces pendant la phase des travaux.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Avenue Georges Clémenceau le nombre de places de livraison passera de 3 à 14. Pour le centre commercial du Puech le nombre de places de parking sera conservé et l'accès sera direct sur l'avenue. En ce qui concerne les pertes d'exploitation il sera mis en place une commission d'indemnisation à l'amiable comme cela a été mis en place, avec succès, pour les 3 premières lignes.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'expérience de la TAM sur ces sujets semble bien établie et les réponses fournies montrent une bonne maîtrise pour ce type d'opération. Des ajustements seront nécessaires pour passer du stade projet au stade exécution.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que l'atteinte à la propriété privée ne semble pas excessive au regard de l'intérêt de l'opération

2ème enjeu : le coût financier par rapport à l'intérêt présenté

La Commission constate que :

8 personnes ont formulé des observations sur le coût et le programme de l'opération. Les déposants ont fait part de leur inquiétude sur le coût d'investissement global. D'autres personnes craignent, pour des questions d'économie, que l'opération ne soit pas réalisée dans sa totalité. Deux personnes estiment que le viaduc Maurice Gennevaux ne doit pas être financé par la CAM. Certains proposent

des réductions de programme. Une question est posée sur l'opération campus et sur son financement. Il y a une demande pour que les tarifs des billets de tramway baissent.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le viaduc de Maurice Gennevaux n'est pas financé uniquement par la CAM, cette dernière participera à hauteur de 6 millions d'euros. Le projet prend en compte l'opération campus pilotée par le PRES Sud de la France (Pôle de recherche et d'enseignement supérieur). Des indications précises permettent de comparer les tarifs sur le plan national. Le prix public fixé est dans la moyenne basse en comparaison d'autres réseaux. (voir tableau de comparaison T10 chapitre 1.5.5.13)

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La commission estime que les réponses de la CAM au public sont satisfaisantes.

En ce qui concerne les questions posées par la Commission à la CAM les commentaires sont les suivants:

Le coût d'investissement au km de la ligne 5 est dans la moyenne si on le compare à des opérations équivalentes (voir tableau de comparaison T7 chapitre 1.5.5.10)

Le poste "frais d'études" est un peu élevé, 18% du coût de l'opération, mais il peut se justifier en partie du fait qu'il s'agit d'un montage avec une maîtrise d'ouvrage déléguée et de la présence d'autres intitulées "frais de maîtrise d'ouvrage". La décomposition du poste études a été établie sur la base d'une grille préconisée par le CERTU (Centre d'études techniques des transports urbains).

Le montant de 52 millions d'euros est affecté à la mise en place de mesures environnementales, cette somme est importante, elle répond du point de vue décomposition aux prescriptions du CERTU.

Sur la question de l'incidence du projet sur les impôts locaux pour les prochains exercices, la CAM précise que " sa gestion est rigoureuse et fondée sur la maitrise des coûts de fonctionnement et la recherche d'économies afin d'assurer la stabilité des taux de fiscalité".

En conclusion la Commission d'enquête considère que sur la base du dossier d'enquête et du contenu du mémoire de la CAM le coût de l'opération, qui s'élève à 350 000 000 € HT en valeur 2009, n'est pas disproportionné par rapport à l'intérêt du projet et ne fait pas obstacle à la reconnaissance de l'utilité publique. La Commission s'interroge toutefois sur la programmation et l'enclenchement des travaux. Elle estime que dans la conjoncture actuelle il serait souhaitable de trouver des économies qui ne pénalisent pas le projet à moyen terme et propose de différer les deux tronçons situés aux extrémités du tracé et l'antenne des Bouisses. En effet ces 3 tronçons sont peu urbanisés avec un taux de fréquentation relativement faible. (voir le serpent de charge page 44 du volume H).

La CAM justifie sa gestion budgétaire en expliquant que cette dernière s'appuie sur une

forte capacité d'autofinancement, un soutien de l'Etat et des partenaires locaux et un recours à l'emprunt dans de bonnes conditions.

La commission fait remarquer que les subventions qui représentent 30% du montant de l'investissement ne sont pas acquises à ce jour. La subvention de l'Etat est liée à un démarrage des travaux avant la fin de l'année 2013.

3ème enjeu : les inconvénients d'ordre social, économique et foncier

La Commission constate que :

Le public n'a pas déposé d'observations ayant directement un rapport avec cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans le dossier d'enquête publique, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La ligne 5 répond, pour la partie qui la concerne, aux objectifs des documents de plannification (SCOT, PLU, DPU) qui peuvent se résumer à trois thèmes fondamentaux :

- ✓ Environnement : préservation du capital naturel, agricole et paysager
- ✓ Social : promouvoir une ville des proximités ouverte à tous en rapprochant les habitations, les emplois, les services et les moyens de transports
- ✓ Economique : intensifier le développement économique et économiser l'espace.

Sur l'environnement humain, la phase des travaux induit des impacts positifs sur le développement économique et sur les créations d'emploi. Elle a des impacts négatifs pour les commerces et les exploitations agricoles situés en bordure du tracé.

Des mesures compensatoires sont mises en œuvre pour limiter les nuisances entraînées par les travaux :

- information et communication sur les phases de travaux
- préservation des accès des riverains
- éviter l'envol de poussières
- mise en place d'une commission d'indemnisation amiable indépendante pour les commerçants

Sur le cadre de vie, la phase des travaux présente aussi des impacts négatifs sur :

- le stationnement
- les déplacements des véhicules
- l'activité des piétons
- l'augmentation du niveau sonore à proximité des zones de travaux
- la production de déchets

Des mesures de réduction de ces impacts négatifs seront intégrées dans les marchés de travaux.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Avec l'expérience des lignes de tramway précédentes, le maître d'ouvrage a décrit, dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique, tous les impacts négatifs liés principalement à la phase travaux. Toutes les mesures compensatoires doivent être intégrées dans les marchés de travaux que la maîtrise d'œuvre devra faire strictement appliquer.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les inconvénients d'ordre socio-économiques résiduels peuvent être acceptés. Ils sont compensés par les tous les avantages que procurent la création de la ligne, en matière d'emplois et d'amélioration des transports de l'Agglomération.

4ème enjeu : les atteintes à l'environnement

La Commission constate que :

Plusieurs associations et de nombreuses personnes se sont emparées de ce thème l'Environnement au sens large pour appuyer leur demande de conserver le parc Montcalm si possible dans sa totalité.

De nombreuses observations ont été déposées sur le sujet du parc Montcalm si l'on tient compte de celles déposées avec le tracé de la ligne. Il y a lieu aussi d'ajouter les lettres et la pétition de l'ARFA.

C'est donc une demande forte avec une mobilisation importante qui s'est fait entendre pendant toute la durée de l'enquête. Cette demande va de la préservation de la totalité du parc, soit 25 hectares à 15 hectares, ce dernier chiffre correspond à la décision prise lors de la délibération du Conseil Municipal n°2012/84 du 26 mars 2012. Le passage du tram indiqué dans le projet sur la piste du parc dans une zone boisée est critiqué. Certaines personnes semblent d'accord pour que le tram passe en bordure du parc à condition de conserver les arbres. Plusieurs personnes estiment que l'accès au parc doit se faire par le tram afin de l'ouvrir à tout le monde.

D'autres sujets ont été abordés par le public, en nombre plus restreint, comme le choix des plantes alternatives au gazon trop consommateur d'eau, la protection de la faune, de la flore, le bruit et la protection contre la transmission des vibrations par la voie.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le passage du tramway dans le parc Montcalm est un sujet très sensible. Dans sa réponse la CAM donne des informations sur le statut de ce parc. Elle fait d'autre part des propositions afin de préserver au mieux l'intégrité de cet espace de 15 h, confirmant en particulier qu'il sera d'un seul tenant avec un déplacement du tracé de la ligne de 45 m vers l'ouest.

Ces engagements sont corroborés par la lettre de madame le Maire de Montpellier au Président de la CAM dans sa lettre du 31 mai 2013. Elle indique en effet que "*le parc à aménager comme "poumon*

vert" dans le cadre de l'opération de l'aménagement de l'EAI aura une surface d'au moins 15 hectares d'un seul tenant".

Pour les autres sujets, le maître d'ouvrage a rappelé la position de l'information dans le dossier d'enquête et complété la réponse.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que dans les secteurs de la ville les plus emblématiques, tels que le boulevard Henri IV et la place Albert Ier, les platanes sont sauvegardés et protégés pendant les travaux. En ce qui concerne l'avenue Lepic la reconstitution paysagère paraît satisfaisante au regard des engagements pris et des photo-montages qui figurent au dossier. La Commission prend note que le Parc Montcalm fera l'objet d'un concours pour son aménagement, qui reprendra la composante végétale. La Commission a relevé tout au long de cette longue enquête, de la connaissance du dossier, des questions à la CAM et des réponses qu'elle a faite, que le souci de la préservation de la qualité de l'environnement était constant de la part de la maîtrise d'ouvrage . Il est également significatif de constater que la CAM indique qu'un budget de 52 075K€ est affecté à la préservation de l'environnement, soit près de 15% du budget global du Projet. La composante environnementale, au sens le plus large est nettement, prise en compte par le porteur du Projet.

5ème enjeu : les atteintes éventuelles à d'autres intérêts publics

La Commission constate que :

Aucune déposition n'a été faite sur cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis dans le dossier d'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

La réglementation exige une analyse des effets cumulés sur l'environnement du projet avec d'autres projets connus qui pourraient être exécutés dans les mêmes périodes. Les projets à prendre en compte sont ceux qui ont fait l'objet d'une étude d'impact, d'un avis de l'Autorité Environnementale ou d'un document d'incidences au titre de la loi sur l'eau et d'une enquête publique.

L'étude d'impact (volume G) liste ces projets, ainsi que les effets cumulés sur :

- ✓ le milieu physique
- ✓ le milieu naturel
- ✓ les risques naturels et technologiques : feu de forêt, inondation
- ✓ le cadre de vie : nuisances sonores et olfactives, circulation
- ✓ le patrimoine et le paysage
- ✓ les milieux aquatiques

On note des effets cumulés sur la circulation avec le projet de la gare St Roch en phase travaux. Les plans de circulation ont pris en compte ces effets cumulés.

On note également que des effets cumulés peuvent avoir lieu sur les milieux aquatiques, notamment Le Lez par pollutions chroniques ou accidentelles pendant la phase travaux.

Les projets ayant fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R214-6 (loi sur l'eau) ont des effets cumulés considérés comme faibles.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'analyse des effets cumulés du tramway ligne 5 montre qu'il y a peu d'incidences avec les autres projets connus. Des mesures compensatoires ou préventives seront incluses dans les cahiers des charges des marchés de travaux pour l'atténuation de ces effets.

Il n'y a pas d'atteintes à d'autres intérêts publics.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère qu'il n'y a pas d'atteintes à d'autres intérêts publics, compte-tenu des mesures préventives prévues pendant les phases de travaux.

6ème enjeu : les effets sur la santé et la sécurité publique

La Commission constate que :

Le public n'a pas déposé d'observations ayant directement un rapport avec cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans le dossier soumis à l'enquête publique, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Parmi les dangers identifiés pour la santé, on trouve :

- ✓ la pollution des eaux
- ✓ les nuisances acoustiques
- ✓ les émissions de poussières et de polluants

La pollution des eaux en phase travaux et en phase exploitation peut avoir des répercussions sur la santé humaine par le biais de l'eau potable, même si le tracé de la ligne n'interfère avec aucun périmètre de captage AEP. Si le dossier DUP est accepté, ce sujet sera traité plus complètement dans le cadre d'une autre enquête publique au titre de la loi sur l'eau article L214.1 à 6 du code de l'environnement, qui aura lieu probablement en même temps que l'enquête parcellaire.

Pour les nuisances acoustiques, les objectifs de conformité aux normes acoustiques sont atteints. Seul le rond-point de Gennevaux réaménagé en viaduc en passage supérieur induit une augmentation des niveaux sonores de 2 dBA. Des protections acoustiques seront mises en œuvre au niveau de ce viaduc pour la protection des riverains.

Les travaux de terrassement et la circulation des engins sur les pistes sont générateurs de poussières. De même les polluants utilisés sur les chantiers peuvent être générateurs de pollution en cas de mauvais usage.

Le maître d'ouvrage a mis en place une démarche de développement durable, par l'intermédiaire d'un Plan de Management de Développement Durable (PMDD) dont le but est de faire émerger des actions ayant un impact positif sur toutes les composantes et dans toutes les phases du projet. Le PMDD a pour objectif de limiter les pollutions et les nuisances.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Les dangers pour la santé sont bien identifiés.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les dangers pour la santé sont bien identifiés, ainsi que les mesures visant à les atténuer. Il revient au maître d'ouvrage et au maître d'œuvre de les faire appliquer dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable.

7ème enjeu : les rejets, pollutions et risques pour l'homme et pour l'environnement

Considérant les éléments recueillis dans le dossier de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Le danger identifié pour l'homme et l'environnement porte sur la pollution des eaux, en phase travaux et en phase exploitation (pollution chronique et pollution accidentelle) pouvant avoir des répercussions sur la santé humaine et l'environnement par la consommation d'eau potable, la consommation de poissons, de végétaux arrosés avec de l'eau contaminée et pour la baignade. Les populations exposées à la pollution des eaux sont principalement situées en aval des zones de travaux.

Le Plan de Management de Développement Durable (PMDD), décrit au paragraphe ci-dessus, a pour objectif de limiter les pollutions et les nuisances.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le danger de pollution des eaux peut être minimisé dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable (PMDD) dont l'objectif est entre autres de limiter les pollutions et les nuisances.

8ème enjeu : sur la protection des ressources (air, eau,...)

La Commission constate que :

L'enjeu de la protection des ressources en air et en eau rejoint l'enjeu N°6 sur les effets sur la santé et la sécurité publique. La conclusion sera identique.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les dangers pour la santé sont bien identifiés, ainsi que les mesures visant à les atténuer. Il revient au maître d'ouvrage et au maître d'œuvre de les faire appliquer dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable.

9ème enjeu : la consommation d'énergie

La Commission constate que :

Le public n'a pas déposé d'observations ayant directement un rapport avec cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le réseau tramway est alimenté par l'énergie électrique à partir du réseau électrique haute tension 20 000 volts alternatifs. Une transformation de cette énergie en courant continu 750 volts est réalisée dans des sous-stations réparties le long du tracé.

Un dispositif d'optimisation d'énergie fait que les rames en phase de freinage électrique peuvent échanger leur énergie avec les rames en phase de traction par l'intermédiaire des lignes aériennes de contact.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Du fait de la consommation d'énergie électrique par les rames de tramway, il n'y a pas de dégagement de dioxyde de carbone, ni d'oxyde d'azote, ni d'autres gaz polluants.

D'autre part la mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile et des bus dans le corridor de la ligne. Il est donc attendu une amélioration de la qualité de l'air.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête

considère que l'énergie électrique utilisée par les rames de tramway est un élément permettant d'améliorer la qualité de l'air dans le corridor de cette ligne, ainsi qu'en centre ville, puisque la mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile.

CONCLUSIONS GLOBALES BILAN COÛTS – AVANTAGES

La Commission d'enquête a analysé chacun des enjeux sur les secteurs suivants :

- **l'atteinte à la propriété privée ou à son usage : la Commission d'enquête considère que l'atteinte à la propriété privée n'est pas excessive, compte-tenu de l'ampleur du projet et de son insertion en zone urbanisée. D'autre part la CAM a donné des garanties d'accessibilité pour les riverains en phase travaux et en phase d'exploitation et de maintien des places de parkings pour les commerçants en phase d'exploitation.**
- **le coût financier par rapport à l'intérêt présenté : la Commission considère que le coût de l'opération n'est pas disproportionné par rapport à l'intérêt du projet et ne fait pas obstacle à la reconnaissance de l'Utilité Publique. Cependant compte-tenu du montant élevé de l'opération et de la conjoncture économique actuelle, la Commission recommande un étalement des investissements, sans remettre en cause l'objectif final du projet.**
- **les inconvénients d'ordre social, économique et foncier : la Commission estime que les inconvénients d'ordre socio-économiques sont compensés par les avantages liés à la création de la ligne 5.**
- **les atteintes à l'environnement : un budget important de 15% de l'opération est consacré à l'environnement. Compte-tenu des éléments du dossier, notamment de l'étude d'impact et des divers avis qu'elle a pu recueillir, la Commission considère que la composante environnementale du dossier dans toutes ses dimensions a été prise en compte.**
- **les atteintes à d'autres intérêts publics : la Commission considère qu'il n'y a pas d'atteintes à d'autres intérêts publics identifiés, compte-tenu des mesures préventives prévues pendant les phases de travaux.**
- **les effets sur la santé et la sécurité publique : les dangers pour la santé ont été bien identifiés, ainsi que les mesures compensatoires visant à les atténuer. Dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable, le maître d'ouvrage devra être vigilant sur son application.**
- **les rejets, pollutions et risques pour l'homme et pour l'environnement : La Commission considère que le risque majeur de pollution des eaux peut être minimisé par une application stricte du Plan de Management de Développement Durable.**
- **la protection des ressources air et eau : l'avis de la Commission est le même que celui pour les effets sur la santé et la sécurité publique donné ci-dessus.**
- **la consommation d'énergie : l'énergie électrique utilisée par les rames de tramway est un élément permettant d'améliorer la qualité de l'air dans le corridor de cette ligne, ainsi qu'en centre-ville ; la mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile.**

En conclusion de son analyse, la Commission considère que le bilan coût-avantages est positif.

1.4 AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'enquête

Après avoir :

- étudié le dossier et plus particulièrement l'étude d'impact,
- pris connaissance de l'avis des Administrations sur le dossier,
- visité les lieux et notamment les points sensibles,
- rencontré les Maires concernés,
- organisé des réunions avec les associations concernées,
- maintenu des contacts permanents avec le Maître d'ouvrage,
- examiné toutes les dépositions consignées dans les registres et dans les lettres,
- analysé, décomposé et classé par thèmes les observations du public générées par les dépositions,
- répercuté les questions au Maître d'ouvrage,
- analysé les réponses du Maître d'ouvrage,
- apporté des commentaires et avis sur chacun des thèmes et sous thèmes,
- donné son avis sur les enjeux relatifs à la DUP en faisant un bilan des avantages et inconvénients du projet.

Emet

un avis FAVORABLE

à la demande de Déclaration d'Utilité Publique du projet de la ligne 5 du tramway de la Communauté d'Agglomération de Montpellier entre Lavérune et Clapiers.

avec 3 recommandations

Recommandation 1

Commencer les travaux par le bouclage de la ligne 4 en vue d'améliorer sa rentabilité, de favoriser les interconnexions du réseau et de desservir le cœur de ville en priorité.

Recommandation 2

Compte-tenu du montant élevé de l'opération et de la conjoncture économique actuelle, la Commission recommande un étalement des investissements, sans remettre en cause l'objectif final du projet. Dans cette optique elle propose de différer l'exécution des travaux pour les 3 tronçons Lavérune-Gennevaux ,Paul Fajon-Les Bouisses et Girac-Clapiers.

Recommandation 3

Montpellier est une ville universitaire reconnue. Le quartier La Gaillarde/Sup Agro/Inra n'est pas desservi par la ligne 5. La Commission, recommande à la CAM de ne pas rejeter définitivement cette proposition, mais de la conserver dans le cadre des ajustements qu'elle peut être amenée à réaliser pour optimiser son réseau tramway dans le futur.

Fait le 26 juin 2013

La Commission d'enquête

Jean-François DEMOULIN	Bernard BOULLET	Claude ROUVIERE
Président	Assesseur	Assesseur

2 PARTIE 3 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (MISE EN CONFORMITE DES DOCUMENTS D'URBANISME)

2.1 RAPPEL DU PROJET :

Le Projet de la ligne 5 du tramway, objet de la présente enquête, s'inscrit dans la politique de développement des réseaux de transport de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Il porte sur la réalisation de la ligne 5 et sur les aménagements qui lui sont liés. Il y a lieu de citer notamment, les 4 parkings (2 de proximité et 2 en relais), les aménagements paysagers, les stations, les quais et les 8 ouvrages d'art nécessaires (7 pour le franchissement des cours d'eau et 1 pour le carrefour Gennevaux). Ce projet vise à compléter le réseau existant en assurant un meilleur maillage et en desservant des pôles d'emplois, d'habitats, des grands équipements tels que les établissements scolaires et universitaires, des centres de recherches, des lieux sportifs et de loisirs. Cette ligne s'étend sur 15,7 km entre les communes de Lavérune et de Clapiers. Il est prévu 25 stations et des pôles d'échange avec les lignes existantes 1, 3 et 4. Le tracé proposé à l'enquête comporte 6 sections, des tronçons communs avec les lignes 1, 3 et 4 ainsi qu'une antenne entre Paul Fajon- Les Bouisses

2.2 CADRE ADMINISTRATIF

La Commission d'enquête a été constituée par décision n°E13000017/34 de Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier, en date du 29 janvier 2013.

2.3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'enquête publique s'est déroulée, du 10 avril 2013 au 13 mai 2013 inclus, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral n°2013-I-548 du 18 mars 2013.
La présente enquête s'est déroulée normalement, sans incident notable avec une bonne participation du public, des associations et des responsables locaux.

L'enquête s'est caractérisée par les chiffres suivants :

- ✓ 316 dépositions dans 16 registres,
- ✓ 122 lettres dont 5 pétitions,
- ✓ Le site internet de la CAM a été visité 4468 fois par le public,
- ✓ 622 personnes ont été accueillies par les hôtesses dans les 6 lieux de consultation des dossiers

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLU DES COMMUNES

Le dossier soumis à enquête comprend un volume I qui traite de la mise en compatibilité des PLU, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme. A cet effet des documents spécifiques ont été établis pour les 5 communes concernées. Une réunion de concertation, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, a eu lieu le 14 février 2013 en application des articles L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme. Le procès verbal de cette réunion, qui fait partie du dossier d'enquête, spécifie que l'accord sur la mise en compatibilité avec le projet de la ligne 5 du tram de l'agglomération de Montpellier est prononcé à l'unanimité. Les dossiers concernés sont bien présentés d'une lecture facile et font état des modifications proposées pour les PLU communaux. La Commission d'enquête a vérifié que les modifications de mise en compatibilité correspondent bien et étaient nécessaires, en tant qu'emplacement réservé pour usage public, installation d'intérêt général, aux besoins générés par le projet. Les communes suivantes sont impactées par le projet : Lavérune, St Jean de Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

Commune de Lavérune

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 6.19 ha sur le territoire de la commune. Cette surface dénommée A12 dans le dossier englobe le tracé de la ligne, une station, un parking relais et la modification des carrefours. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles à protéger et des zones naturelles et forestières. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0,86 par rapport à la surface communale.

Commune de St-Jean de-Védas

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 6.60 ha sur le territoire de la commune. Le projet croise un emplacement D2 dont le bénéficiaire est le département. Cette surface dénommée A12 dans le dossier correspond à la configuration du projet. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles à protéger et des zones naturelles et forestières ainsi que des zones à urbaniser. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0,50 par rapport à la surface communale.

Commune de Montpellier

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 35,87 ha sur le territoire de la commune. Le tracé de la ligne traverse des zones urbaines, des zones à urbaniser, des zones naturelles, des espaces boisés classés et des PSMV. Le tracé croise plusieurs emplacements réservés. La surface nécessaire pour réaliser le projet représente un %

de 0,63 par rapport à la surface communale. Elle est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général"

Commune de Montferrier sur Lez

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 3,06 ha sur le territoire de la commune. Le projet croise un emplacement réservé D4. Un nouvel emplacement réservé est à créer afin de répondre à la configuration du projet. Cette surface est dénommée AM1. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles à protéger et des zones naturelles et forestières. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0.40 par rapport à la surface communale.

Commune de Clapiers

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 6.97 ha sur le territoire de la commune. Cette surface dénommée 13 dans le dossier englobe le tracé de la ligne, une station, les deux parkings et des modifications de carrefours. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles, des zones naturelles, des zones à urbaniser et des zones urbaines. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0,91 par rapport à la surface communale.

La Commission d'enquête

Constate que

La mise en compatibilité du PLU s'est déroulée dans de bonnes conditions tant sur le plan réglementaire que sur le plan de l'information au public. Il n'y a pas eu de déposition sur ce sujet. Il est à noter qu'une modification du PLU de la commune de Lavérune est actuellement en cours.

Rappelle que

Dans les conclusions relatives à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique elle a donné un avis favorable assorti de 3 recommandations.

Considère que

La création ou la modification d'espaces réservés dans les PLU des communes est indispensable à la réalisation du projet de la ligne 5 du tram de l'agglomération de Montpellier

Il est donc nécessaire en application des textes actuellement en vigueur de mettre en conformité les documents d'urbanisme des communes

Cette mise en conformité devra tenir compte des ajustements effectués sur l'emprise de la DUP à la suite de la présente enquête. Ces ajustements ne modifient pas l'économie générale du projet.

émet

un avis FAVORABLE

à la mise en compatibilité avec le projet de la ligne 5 des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Lavérune, St Jean de Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

Fait le 26 juin 2013

La Commission d'enquête

Jean-François DEMOULIN	Bernard BOULLET	Claude ROUVIERE
Président	Assesseur	Assesseur

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

OPERATION DE LA LIGNE 5

DU TRAMWAY DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

ENQUÊTE PUBLIQUE, PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DES TRAVAUX ET DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES DE LAVERUNE, SAINT JEAN DE VEDAS, MONTPELLIER, MONTFERRIER SUR LEZ ET CLAPIERS

(Enquête publique du10 avril 2013 au 13 mai 2013)

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Commission d'enquête

Jean-François Démoulin Bernard Boullet Claude Rouviére

1 PARTIE 2 - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE) 3

1.1 PRESENTATION DE L'OPERATION 3
1.1.1 OBJET DE L'ENQUÊTE 3
1.1.2 DESIGNATION DE LA COMMISSION 3
1.1.3 ARRETE D'OUVERTURE 3
1.1.4 RAPPEL DU PROJET 3
1.1.5 LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE 3

1.2 CONCLUSIONS GENERALES 4

1.3 .CONCLUSIONS SUR LES ENJEUX RELATIFS A LA DUP 4
1.3.1 INTERET PUBLIC DE L'OPERATION 4
1.3.2 BIEN FONDE DES EXPROPRIATIONS ENVISAGEES 27
1.3.3 BILAN COÛT-AVANTAGES 36

1.4 AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE 45

2 PARTIE 3 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (MISE EN CONFORMITE DES DOCUMENTS D'URBANISME) 47

2.1 Rappel du projet : 47

2.2 Cadre administratif 47

2.3 Déroulement de l'enquête 47

1 PARTIE 2 - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE)

1.1 PRESENTATION DE L'OPERATION

1.1.1 OBJET DE L'ENQUÊTE

La présente enquête porte sur une déclaration d'utilité publique (DUP), au profit de la Communauté d'Agglomération de Montpellier pour le projet de création de la ligne 5 de tramway "tronçon Lavérune – Clapiers", emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

1.1.2 DESIGNATION DE LA COMMISSION

La commission d'enquête a été constituée par décision n°E13000017/34 de Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier, en date du 29 janvier 2013.

1.1.3 ARRETE D'OUVERTURE

La mission de la Commission d'enquête a été définie par arrêté préfectoral n°2013-I-548 du 18 mars 2013

1.1.4 RAPPEL DU PROJET

Le Projet de la ligne 5 du tramway, objet de la présente enquête, s'inscrit dans la politique de développement des réseaux de transport de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Il porte sur la réalisation de la ligne 5 et sur les aménagements qui lui sont liés. Il y a lieu de citer notamment, les 4 parkings (2 de proximité et 2 en relais), les aménagements paysagers, les stations, les quais et les 8 ouvrages d'art nécessaires (7 pour le franchissement des cours d'eau et 1 pour le carrefour Gennevaux). Ce projet vise à compléter le réseau existant en assurant un meilleur maillage et en desservant des pôles d'emplois, d'habitats, des grands équipements tels que les établissements scolaires et universitaires, des centres de recherches, des lieux sportifs et de loisirs. Cette ligne s'étend sur 15,7 km entre les communes de Lavérune et de Clapiers. Il est prévu 25 stations et des pôles d'échange avec les lignes existantes 1, 3 et 4. Le tracé proposé à l'enquête comporte 6 sections, des tronçons communs avec les lignes 1, 3 et 4 ainsi qu'une antenne entre Paul Fajon- Les Bouisses

1.1.5 LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique s'est déroulée, du 10 avril 2013 au 13 mai 2013 inclus, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral n°2013-I-548 du 18 mars 2013.
La présente enquête s'est déroulée normalement, sans incident notable avec une bonne participation du public, des associations et des responsables locaux.

L'enquête s'est caractérisée par les chiffres suivants :

- ✓ 316 dépositions dans 16 registres,
- ✓ 122 lettres dont 5 pétitions,
- ✓ Le site internet de la CAM a été visité 4468 fois par le public,
- ✓ 622 personnes ont été accueillies par les hôtesses dans les 6 lieux de consultation des dossiers

1.2 CONCLUSIONS GENERALES

L'enquête s'est déroulée dans des conditions normales :

- ✓ la publicité réglementaire a bien été faite,
- ✓ toutes les personnes ont pu s'exprimer librement,
- ✓ tous les avis et observations ont bien été enregistrés et pris en compte,
- ✓ le Maître d'ouvrage a répondu aux questions posées avec beaucoup de précision,
- ✓ le dossier d'enquête est complet, il a été jugé recevable par les services préfectoraux,
- ✓ la concertation préalable qui a précédé l'enquête a permis une bonne participation du public et un bilan a été tiré,
- ✓ les collectivités locales sont motivées et engagées dans la démarche,
- ✓ les services de l'Etat ont donné des avis positifs sur le dossier,
- ✓ l'enquête a suscité une forte participation du public,
- ✓ le dossier est conforme aux objectifs du SCOT de l'Agglomération de Montpellier et au PDU de Montpellier.

1.3 CONCLUSIONS SUR LES ENJEUX RELATIFS A LA DUP

1.3.1 INTERET PUBLIC DE L'OPERATION

Dans ce chapitre, la commission va examiner divers enjeux susceptibles de concourir au caractère d'intérêt public de l'opération.

1er enjeu : La forme et la procédure de l'enquête

La Commission constate que :

11 personnes ont émis des observations négatives au travers du thème T1 sur la qualité du dossier, leur difficulté à le consulter ou l'absence d'étude d'impact dans le parc Montcalm.

Aucune observation du public n'a porté sur la qualité de la procédure d'enquête publique.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Sur l'absence d'étude d'impact dans le parc Moncalm, l'Autorité Environnementale représentée par la DREAL, a rendu son avis en date du 13 février 2013. De plus ce n'est pas un espace boisé classé comme le sont le Bois de Montmaur et le Jardin des Plantes qui ont nécessité la consultation du Ministre chargé de l'Environnement.

Dans ses réponses le maître d'ouvrage a rappelé chaque fois la localisation de l'information dans le dossier.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse, l'affichage à la Communauté d'Agglomération, siège de l'enquête et dans les cinq mairies concernées et sur les panneaux municipaux des communes, et également sur le site par la présence d'une trentaine de panneaux supports de l'avis d'enquête.

Cet affichage a été maintenu et vérifié depuis 15 jours avant le début de l'enquête et puis tout au long de l'enquête jusqu'au dernier jour le 13 mai 2013.

Le dossier mis à l'enquête, bien que volumineux (environ 1500 pages), était complet, consultable dans de bonnes conditions avec un guide de lecture facile à lire ; le site internet permettait de le consulter à distance et des bornes interactives, permettant sa consultation, étaient présentes sur les lieux d'enquête.

La concertation et l'information du public ont été très satisfaisantes ; le site internet mis à disposition pendant toute la durée de l'enquête a été consulté 4468 fois entre le 8 avril 2013 et le 13 mai 2013.

Les permanences se sont tenues dans d'excellentes conditions d'organisation, avec la présence d'une hôtesse (ou d'un hôte pour la mairie de Lavérune) pour faciliter les conditions d'accueil du public, et ont enregistré l'accueil de 622 personnes.

Le public a pu s'exprimer largement au travers de 316 dépositions sur les registres, 122 lettres ou pétitions déposées ce qui s'est traduit par 517 observations.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la forme est correcte et que la procédure d'enquête publique s'est déroulée d'une façon très satisfaisante.

2ème enjeu : Le fond et l'intérêt de l'opération

La Commission constate que :

5 personnes seulement ont déposé pour noter leur opposition totale au projet (regroupées dans le thème T12) en indiquant comme motif, soit le passage du tracé de la ligne dans le parc Montcalm pour 5 personnes, soit le coût du projet jugé excessif entrainant une augmentation des impôts locaux.

68 personnes sont venues déposer (regroupées dans le thème T13) pour apporter leur soutien au tracé proposé.

Toutes les autres dépositions du public reclassées par la Commission dans divers thèmes proposent des solutions modifiant le projet et quelquefois l'améliorant.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage a répondu point par point aux diverses questions posées par la Commission ou directement aux observations du public à la suite de l'examen de chaque thème. Dans chaque réponse, il est fait référence à l'article du dossier d'enquête qui contenait la réponse.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'importante participation du public résumé par 316 dépositions dans les registres, 122 lettres reçues, soit au total 517 observations du public, montre tout l'intérêt que la population concernée a pris pour la création de la ligne 5.

Ainsi la ligne 5 participera au maillage du réseau urbain de transport de l'Agglomération permettant au plus grand nombre d'habitants et aux groupes sociaux d'en bénéficier.

Le projet s'inscrit parfaitement dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé le 26 juillet 2012, lui même conforme avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

La commission considère que ces objectifs d'intérêt général seront atteints à la mise en service de la ligne 5 ;

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le projet respecte les objectifs fixés qui sont d'intérêt général.

3ème enjeu : la concertation préalable

La Commission constate que :

3 dépositions classées dans le thème T9 (questions spécifiques) mettent en cause la qualité de la concertation et de l'enquête publique.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La concertation a été réalisée en application de l'article L300-1 à L 300-4 du Code de l'Urbanisme.

La forte fréquentation du public aux réunions publiques, ainsi que les très nombreuses consultations du site internet, dénotent d'un très fort intérêt du public pour cette opération.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission a demandé au maître d'ouvrage de lui fournir l'intégralité des documents de concertation, avant le démarrage de l'enquête, pour se faire une idée de la position du public. Ces documents classés dans cinq cahiers regroupent les supports de communication, toutes les délibérations relatives au projet, les courriers, les compte-rendus de réunions et le bilan de la concertation.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la ligne 5 participera à la densification du maillage du réseau urbain de la CAM permettant au plus grand nombre d'habitants et aux groupes sociaux d'en bénéficier

4ème enjeu : le bien fondé du tracé

La Commission constate que :

L'inventaire, de **toutes les observations recueillies au cours de cette enquête** montre qu'une grande part d'entre-elles se concentre sur **l'infrastructure**, en particulier sur les thèmes du tracé (**T2-1**) et des stations (**T2-2**). De fait, ceux-ci représentent le « cœur de l'enquête ».

Un rapide décompte met en évidence les points importants que le public a souhaité faire connaître à la Commission.

Thème T2 le tracé

Observations concernant directement le tracé (le chiffre entre parenthèses indique le nombre d'observations) :

Route de Lavérune (2)

Parking de Lavérune (1)

Rond- point Gennevaux (1)

Les Bouisses (2)

Centre Commercial de Montpellier –Village (4)

Avenue de Vanieres (1)

Quartier Ovalie-Providence (1)

Rue de Bugarel (28)

Parc Montcalm (63, + d'importantes pétitions)

Avenue Lepic (2)

Rond- point de Girac (2)

Autres propositions significatives

Quelques-unes demandent un passage de la ligne par la pénétrante que représente l'Avenue de Toulouse (2). D'autres concernent la desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de Pharmacie, Cité voie Domitienne » (3). Ces propositions, qui n'ont pas été prises en compte par la CAM dans le choix définitif du tracé, remettent en cause l'économie générale du Projet. La Commission se devait de ne pas les écarter de sa réflexion pour en saisir la portée et exprimer son propre avis.

15 observations générales et 6 questions diverses sur l'ensemble

Ces observations et questions traitent de différents aspects « singuliers » qui ne peuvent faire l'objet d'un regroupement parmi les grands secteurs du tracé. En conséquence elles ne représentent pas une « tendance significative » pouvant remettre en cause l'économie générale du Projet.

En conclusion de la première analyse de ces données, **il est significatif de constater** que sur **133** observations déposées sur « l'emprise du tracé », la majorité d'entre-elles **concerne le passage dans la rue de Bugarel (28) et la traversée du parc Montcalm (63)** auxquelles il faut ajouter des pétitions très conséquentes comportant plus de 7 800 signatures. Ce secteur n'a donc pas manqué d'attirer l'attention de la Commission, qui a très rapidement considéré que c'était le « point dur » de l'enquête sur lequel il fallait porter une très grande attention, car il pouvait remettre en cause le principe de l'Utilité Publique du Projet, objet de l'enquête.

Thème T2 les stations

Stations concernées par les observations du public :

Station supplémentaire avenue Georges Clémenceau (28 et 2 pétitions)

Station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux (14 dont 1 en opposition à cette demande)

Station Albert 1er (7)

Station supplémentaire entre CNRS et Hortus (1)

Maintien de la station Collines d'Estanove (4)

Maintien de la station Saint Guilhem (1),

Déplacement de la station Saint Denis (3)

Déplacement de la station de Lavérune (1)

Déplacement de la station Ovalie (1)

Dénomination de la station Voie domitienne (1)

A l'examen de ces observations il est apparu, à la Commission, que le public exprimait 3 demandes principales, basées sur des motivations documentées. Elles représentent 51 observations sur les 63 déposées sur ce thème.

- La première portait sur l'implantation d'une station supplémentaire au milieu du Boulevard Georges Clémenceau, qui a fait l'objet d'une mobilisation très forte à travers le dépôt de 28 observations et de 2 pétitions de 28 personnes (traitées en différents thèmes puisqu'elles abordaient plusieurs sujets).
- La seconde portait également sur l'implantation d'une station supplémentaire à situer entre les stations Paul Fajon et Gennevaux ».
- La troisième concernait la station Albert 1er qu'il convenait de redimensionner et de déplacer.

Thème T12 contre le Projet et Thème T13 pour le Projet

Enfin la Commission constate que 67 observations ont été exprimées en faveur du Projet, donc du tracé de la ligne. Ce point est à noter car, par expérience, les commissaires enquêteurs peuvent témoigner que les personnes qui se déplacent pour indiquer leur soutien à un projet, quel qu'il soit, sont souvent très rares, voire inexistantes. **Ce chiffre peut être comparé aux 5 observations qui indiquent une opposition totale au Projet.**

En conclusion de cet inventaire la Commission remarque que :

133 observations concernent le Tracé de la ligne (Thème T2-1).

64 observations sont relatives aux Stations de la ligne (Thème T2-2).

Soit un total de 197 observations.

En considérant les 67 observations en faveur du Projet, lesquelles, par essence, concernent le tracé choisi avec ses stations c'est, sur un total de 517 observations recensées pour l'enquête, 264 observations (soit 51% de l'ensemble) qui concernent l'enjeu du bien fondé du tracé.
D'où l'importance de cet enjeu, parmi tous ceux analysés par la Commission, pour bâtir son avis motivé sur la Déclaration d'Utilité Publique.

A partir de l'examen comptable de ces observations la Commission a poursuivi sa phase de CONSTAT, passant à un degré supérieur d'analyse que l'on trouvera ci-après.

Passage par la rue de Bugarel

Les habitants des immeubles implantés dans cette rue et plus particulièrement les occupants du bâtiment de la résidence des Hauts d'Argency, sont inquiets et parfois opposés au passage de la ligne 5. Ils démontrent, à travers diverses contributions, qu'à cause de l'étroitesse de cette rue il est

impossible, sans des acquisitions foncières importantes, de faire cohabiter 2 lignes de tramway, 1 voie pour les voitures, 2 trottoirs et 1 piste cyclable. Il faudrait 17m pour répondre à ces exigences alors que la rue présente une largeur de 11m. La Commission note que plusieurs personnes proposent des solutions pour réduire l'emprise indiquée dans le projet en suggérant, par exemple, une voie unique pour le tramway, la suppression d'un trottoir et de la piste cyclable.

En conclusion la Commission constate que le tracé du projet rue de Bugarel est très pénalisant pour les habitants des immeubles des Hauts d'Argency avec comme conséquence la suppression d'espaces verts et de parkings situés en bordure. Ceci sans compter les impacts éventuels sur les immeubles les plus proches pendant la phase « travaux ».

La Commission a donc <u>expressément</u> soulevé ce problème auprès de la CAM en lui demandant de procéder à une nouvelle étude répondant aux doléances des riverains, manifestement très inquiets du choix définitif du tracé empruntant leur rue. La Commission a également suggéré d'étudier la possibilité de répartir équitablement l'emprise de part et d'autre de la rue. Enfin, vu l'ensemble des problèmes que pose l'agencement de la rue de Bugarel, au regard de tous les aspects soulevés par le public, **la Commission a <u>tenu</u> à ce que la CAM lui fournisse un plan, suffisamment élaboré, pour comprendre et mesurer la portée des solutions qu'elle propose et sur lesquelles elle s'engage.**

<u>Traversée du Parc Montcalm</u>

Suite aux rencontres avec les déposants et l'analyse des observations consignées dans les registres ou les lettres**, <u>la Commission constate</u>** qu'avec l'arrivée du tramway, le devenir du Parc Montcalm devient une question centrale. En effet, lorsque la Ville de Montpellier a acheté le domaine de l'ancienne EAI et qu'elle a décidé d'ouvrir la partie, appelée « Parc Montcalm » au public, celui-ci l'a, semble-t-il, immédiatement adopté jusqu'à se l'approprier. Avec la campagne publicitaire de la Ville « Respirez, vous êtes à Montpellier » les montpelliérains ont, en quelque sorte, pensé ce lieu comme le futur « Central Park » de Montpellier. Un problème de communication a renforcé cette idée, alimentée, sans doute par le « flou » de réponses non suffisamment précises des responsables de la Ville et de la CAM, en pleine phase de réflexion sur le devenir de cette zone. L'idée de l'installation de projets immobiliers, qui, sans aucun doute aux yeux du public, allaient s'emparer de ces espaces éminemment convoitables, venait amplifier les inquiétudes des défenseurs d'un « poumon vert » à conserver au cœur de la Ville. Certaines observations n'ont pas manqué de porter à l'attention de la Commission que, malgré l'enquête en cours, « les jeux étaient faits », en donnant pour preuve que des promoteurs s'emparaient déjà de l'image du tramway comme argument de vente de leurs opérations immobilières. Le raisonnement du public paraissait évident, le tramway « se devait » de passer par le Parc Montcalm pour desservir de futurs quartiers dédiés à l'habitat. En conséquence cette opération se faisait au détriment de ce parc déjà tant apprécié des familles et de leurs enfants, des promeneurs, des sportifs et de tous ceux qui voulaient retrouver la nature au sein d'une grande ville en voie continue d'expansion.

Des déposants soulignaient également que le dossier d'enquête, dans le cadre de l'étude d'impact, ne fournissait aucune analyse environnementale sur cette zone.

Sous l'impulsion d'Associations, en particulier de l'ARFA, le public s'est donc très nettement manifesté pour refuser avec vigueur le passage du tramway dans ce parc.

Ainsi, Monsieur Darnay, Président de l'ARFA, indique que ce sujet n'est même pas évoqué dans le dossier d'enquête publique et que depuis 2012 toute la « communication », toutes les soi-disant concertations ont soigneusement évité de présenter cette réalité du projet. Il signale que ses courriers recommandés avec AR du 17 septembre 2012, adressés à Madame Mandroux et à Monsieur Moure sont restés sans réponse. Il conclut que le passage du tramway dans le parc Montcalm ne peut se « justifier » que par la perspective d'urbanisation (construction d'immeubles) dans le parc actuel.

Ainsi, pour la Commission, de véritables et sérieuses questions étaient posées : le public avait-il totalement raison ? Le parc serait-il irrémédiablement condamné ? Allait-on sacrifier à l'expansion urbanistique la chance d'avoir une réserve « naturelle » en plein cœur de Ville ?

Pour répondre à ces interrogations, la Commission n'avait pas suffisamment d'éléments objectifs à sa disposition, comme, par exemple, des plans d'aménagement de l'ensemble de l'ancien site de l'EAI (Parc et caserne Guillot). <u>De ce fait les commissaires enquêteurs ont insisté auprès de la CAM pour obtenir des données factuelles</u> :

- Copie de la délibération du Conseil municipal de Montpellier définissant les engagements de la Ville, suite à l'acceptation de l'Etat de donner une préférence de vente des installations de l'ex EAI à celle-ci.
- A défaut de plan d'aménagement, de lui fournir une lettre par laquelle Madame le Maire de Montpellier, s'engageait **<u>à maintenir un parc d'un seul tenant</u>**, en précisant le nombre d'hectares sauvegardés.
- Les engagements de la CAM pour repenser le tracé de la ligne de tramway dans le parc Montcalm, afin de préserver au mieux l'intégrité de son territoire et de lui fournir les plans de modification du tracé définitivement actés par ses responsables.
- L'évaluation du coût que représenterait ces modifications.
- Les engagements de la CAM pour conserver au maximum les parties déjà boisées et végétalisées.
- Les engagements de la CAM pour compenser les parties boisées qui seront supprimées, en allant même au-delà d'une simple reconstitution de l'existant. En l'amplifiant par exemple par des plantations supplémentaires et des aménagements s'inscrivant dans le concept de « développement durable ».
- Les engagements de la CAM pour assurer une bonne cohabitation du Tramway et des usagers du parc, en implantant des infrastructures de sécurisation, notamment pour les enfants, les personnes âgées et celles à mobilités réduites.

La Commission d'enquête s'est également déplacée auprès de la DREAL pour saisir la nature de cet espace au regard de son statut actuel en matière environnemental et pour recueillir les remarques de celle-ci au regard de son appréciation, à travers sa démarche d'analyse de l'étude d'impact et de son avis en tant **qu'Autorité Environnementale**.

<u>Les autres propositions significatives sur le tracé</u>

<u>Passage par l'Avenue de Toulouse</u>

La Commission demande à la CAM de re-préciser sa position sur cette variante non retenue dans le choix définitif du tracé.

La desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de Pharmacie, Cité voie Domitienne »

La Commission demande à la CAM de préciser sa position sur cette proposition de variante du trajet.

les observations et questions diverses sur l'ensemble du tracé

La Commission constate que toutes les observations, même unique, sur le sujet sensible du « choix du tracé » devaient recevoir des réponses de la CAM, Maître d'ouvrage.

Les stations

D'une façon générale, **la Commission constate** que, dans un projet de ligne de tramway, si le choix du tracé de l'emprise est important, celui du choix de l'emplacement des stations en est un élément indissociable. Les 2 choix doivent être totalement intégrés dans l'appréciation du bien fondé du tracé définitif de la ligne. Il apparaît clairement que les nombreuses observations, émises par le public, montrent combien cet aspect lui importe. A l'écoute du public, la Commission a bien saisi que l'attrait d'une ligne, d'où découle son efficacité et sa rentabilité, commence par la qualité de ses dessertes en fonction des quartiers qu'elle traverse.

La demande, pour une station supplémentaire, à introduire au milieu de l'Avenue Georges Clémenceau à hauteur du Lycée et du Parc, qui a entraîné une forte mobilisation des riverains, commerçants, usagers, clients des nombreux commerces et entreprises, professions libérales, services divers, **a alerté la Commission** qui a tenu, là aussi, à recueillir le plus d'éléments possibles pour construire son Avis.

De même les arguments exposés concernant la demande d'une station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux conduisaient à examiner cette requête avec attention.

Les 7 dépositions au sujet de la station Station Albert 1er, située au bas du boulevard Henri IV, posaient un réel problème dont la Commission a immédiatement pris acte. Elle a estimé que des dispositions devaient être présentées par la CAM pour minimiser les inconvénients que son implantation imposait aux riverains, en particulier pour ceux situés au n° 9 de ce Boulevard.

Pour bien saisir les enjeux et construire son avis sur ces sujets la Commission a donc analysé les observations avec minutie et s'est rapprochée des nombreuses personnes et Associations qui s'étaient impliquées. Elle a donc demandé à la CAM de lui indiquer :

Pour la station supplémentaire à implanter boulevard Georges Clémenceau

l'endroit où la station pourrait être implantée en fonction des contraintes techniques et budgétaires. Quel serait le montant de l'investissement supplémentaire généré ?

Pour la station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux

la position de la CAM sur le principe de cette requête et dans le cas où elle l'intégrerait dans son projet, quel serait le montant de l'investissement supplémentaire généré ?

Pour la station Albert 1er

les mesures qu'elle compte prendre pour positionner cette station au mieux des intérêts des riverains, manifestement gênés par son importance, en réduisant la longueur exceptionnelle de ses quais et son emplacement impactant les facilités d'accès aux immeubles situés en bordure.

La Commission note que les demandes de stations supplémentaires doivent faire l'objet d'un examen attentif puisqu'elles sont appelées à entraîner une dépense à ajouter à un projet déjà très coûteux (voir à ce sujet les analyses de la Commission sur le « Bilan coûts-avantages » au chapitre 2.3.3.).

Enfin la Commission constate que toutes les observations, même unique, sur le sujet sensible des « stations » devaient recevoir des réponses de la CAM, Maître d'ouvrage.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance ou fournit les éléments suivants :

Le passage par la rue de Bugarel

- Démonstration technique que le passage à une voie unique n'est pas compatible avec une fréquence d'exploitation de 6 mn, aucun réseau tramway en France n'a mis un tel dispositif en place.
- La suppression d'un trottoir n'est pas envisageable, notamment au regard de l'arrêté d'accessibilité de la voirie du 15 janvier 2007. La suppression d'un cheminement piéton conduirait à la présence de ceux-ci sur des espaces non adaptés, en particulier la plate-forme tramway. En revanche une optimisation des largeurs est toujours envisageable sans descendre en dessous de 1,40m, largeur obligatoire pour assurer l'accessibilité mentionnée au dit arrêté.
- En ce qui concerne la circulation des vélos, il n'est pas nécessaire de passer par une piste cyclable. Les aménagements de type zone de rencontre ou zone partagée peut répondre sans difficulté à une cohabitation entre une circulation automobile apaisée et le passage des cyclistes, ce qui optimiserait la largeur d'emprise publique..
- La répartition de l'emprise est évaluée suivant la difficulté des impacts fonciers, des reconstitutions de clôtures et bâtiments impactés ; elle est appréciée définitivement lors des études de projets à venir et lors de l'enquête parcellaire qui sera organisée à la suite de la DUP. Il est à noter la difficulté d'acquisition de certaines parcelles côté pair de la rue, notamment avec des dépendances (garage, bâtiments annexes) directement en limite du domaine public.
- **Une insertion optimisée a été étudiée pour répondre à la Commission d'enquête**. Les dispositions prises, alliées à une réduction de tous les espaces disponibles, conduit à une emprise dans la rue de l'ordre de 13,50 m. La réduction des emprises qui s'ensuit conduit à garantir un impact sur la copropriété des Hauts d'Argency du 617 rue de Bugarel limité aux talus et clôtures bordant la rue de Bugarel, sans aucun impact sur les stationnements à l'intérieur de la copropriété.
- Dans tous les cas, le sens unique de circulation sur la section concernée par le tramway, de l'avenue Paul Valery vers l'avenue de Toulouse, sera maintenu ; une adaptation du débouché de la rue de

Bugarel sur l'avenue de Toulouse sera effectuée pour faciliter le mouvement de tourne à droite en direction du rond- point du Grand M.

- Le fonctionnement et le mode de gestion (signalisation notamment) demandent à être étudiés dans le détail et validés notamment par les experts OQA (Organismes Qualifiés Agrées) chargés de l'évaluation de la sécurité du tramway ; cependant, **la CAM s'engage à ne pas impacter les stationnements à l'intérieur de la copropriété des Hauts d'Argency I située aux 617 et 783 rue de Bugarel.**
- **Le plan détaillé, résultant de cette optimisation du projet, est remis à la Commission d'enquête à sa demande.**

La traversée du Parc Montcalm

Remise des documents demandés par la Commission d'enquête :

- **La délibération n°2012/84 de la Ville de Montpellier du 26-03-2012**, indiquant notamment que le prix de vente accepté entre les deux parties (la Ville de Montpellier et l'Etat) a été évalué **sur la base d'un programme de référence intégrant un parc de 150 000 m2** et un programme indicatif de construction d'une superficie totale de 240 000 m2.
- **Le courrier de Madame le Maire de Montpellier du 31-05-2013 à Monsieur Jean Pierre Moure Président de la CAM**, dans laquelle Madame Hélène Mandroux précise : « Je confirme ce que Monsieur Serge Fleurance a indiqué à la Commission d'enquête : **le parc à aménager comme « poumon vert » dans le cadre de l'aménagement de l'EAI aura une surface d'au moins 15 hectares, d'un seul tenant**. Cet élément de programme est conforme à l'accord passé entre l'Etat et la Ville de Montpellier lors de l'acquisition de cette emprise foncière. Par ailleurs **je vous informe que je serais favorable à un tracé du tramway qui passerait en lisière ouest du parc** afin qu'il le desserve tout en conservant son unité et que sa gestion soit facilitée. Son implantation précise devra être définie entre nos collectivités une fois choisi le projet d'aménagement du site.
- **Le plan de proposition d'adaptation du projet en bordure du Parc Montcalm qui propose un nouveau tracé décalé d'environ 45 m vers l'Ouest du Parc**. Ce plan concrétise les engagements pris par la CAM et la Mairie de Montpellier.

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- Le tracé du tramway dans le parc Montcalm respecte bien les principes de l'engagement de la Ville de Montpellier vis à vis de l'Etat.
- Le parc Montcalm est un espace de promenade et ne possède aucun statut de protection juridique et/ou réglementaire en matière d'environnement, de paysage ou de patrimoine. Du point de vue naturaliste, le parc Montcalm présente un caractère très artificiel, de par sa fonction antérieure liée au site militaire de l'EAI.
- Pour répondre aux préoccupations de création du parc de 15 hectares minimum d'un seul tenant, une adaptation localisée du projet peut être retenue ; elle consiste à décaler d'environ 45 m le tracé présenté vers l'ouest du parc pour l'implanter en lisière de celui-ci, tout en maintenant la position des 2 stations Collines d'Estanove (en lien avec le cheminement piéton vers la rue du Lavandin) et Bugarel pour assurer une desserte identique des 2 quartiers. Cette adaptation qui ne modifie pas l'équilibre global du dossier ni du point de vue économique (longueur équivalente) ni dans l'impact sur l'environnement, a l'avantage de permettre la réalisation d'un parc de 15 ha d'un seul tenant indépendamment de la plate-forme du tramway.

- La plateforme sera protégée du reste du parc par un dispositif à définir en cohérence avec l'aménagement global du parc (haie végétale, mouvement de terre…) pour éviter tout conflit d'usage entre le parc et le fonctionnement du tramway. Ainsi, les préoccupations relatives à la sécurité des utilisateurs du parc (enfants, familles…) par rapport au passage du tramway peuvent être levées.
- Un plan résultant de cette adaptation du projet est fourni à la Commission d'enquête.
- La CAM s'engage a compenser les arbres qui pourraient être supprimés par cette adaptation du tracé, par la plantation en nombre équivalant d'arbres de nature et de tailles similaires.

Les autres propositions significatives sur le tracé

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

Passage par l'avenue de Toulouse

- La comparaison des hypothèses de tracé figure aux pages 41 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique ; l'analyse plus précise de ce secteur de la ligne figure en page 44 du même document. Il s'agit de l'hypothèse de tracé F passant par le Grand M et l'avenue de Toulouse. Cette hypothèse de tracé a été éliminée comme développé en page 47 du même document pour deux raisons essentielles :
  - l'avenue de Toulouse est une voirie structurante du réseau viaire de la Ville de Montpellier ; elle permet notamment la connexion entre le nœud du Grand M et la ceinture de protection du centre ville (Avenues Renouvier / Berthelot / Vieussens) et l'avenue de la Liberté, dans un secteur peu maillé. **L'insertion du tramway dans cet itinéraire génèrerait des reports de trafic importants sur les itinéraires parallèles particulièrement peu adaptés (rue de Fontcouverte, avenue Villeneuve d'Angoulême).**
  - **le passage par l'avenue de Toulouse fait doublon avec la desserte de la ligne 2 du tramway,** et laisserait de côté les quartiers Figuerolles / Estanove / Pas du Loup qui constituent l'objectif de desserte de la ligne 5.

La desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de pharmacie, Cité Voie domitienne »

- Cette hypothèse de tracé a été examinée dans le volume B du dossier d'enquête publique, particulièrement à partir des pages 55 et suivantes où un ensemble de tracés a été examiné entre la place Albert 1er et la station Saint-Eloi. Les hypothèses de tracé A (avenue du Professeur Grasset en tronc commun avec la ligne 1), D (avenue Saint-Charles, avenue du Père Soulas, avenue Sabatier d'Espeyran) et E (avenue Charles Flahaut, avenue Sabatier d'Espeyran) couvrent l'ensemble des possibilités de desserte de ce quartier. Après un premier tri, la comparaison détaillée des variantes A et D, répondant à la demande pour la desserte du quartier de Sup Agro, figure en pages 76 et suivantes du volume B.
- **En conclusion de cette comparaison, le choix de la solution A en tronc commun avec la ligne 1 s'impose du point de vue de l'insertion, de l'impact des travaux et de l'économie du projet**. En particulier, l'insertion du tramway sur l'avenue de la Voie Domitienne et l'avenue Sabatier d'Espeyran, présenterait un impact majeur sur le plan de circulation de la ville de Montpellier sans possibilité de compensation compte tenu de l'exiguïté des emprises. **Le coût supplémentaire de cette solution est estimé à environ 30 M€ ; elle entraînerait également un coût d'exploitation supplémentaire lié au linéaire supplémentaire de voie ferrée.**
- La desserte du territoire de l'agglomération de Montpellier comprend bien entendu un réseau de bus performant et connecté aux lignes de tramway, comme c'est le cas dans toutes les agglomérations françaises de taille comparable et dotées d'un réseau de tramway, voire de métro. La desserte du quartier pourra être effectuée lors de la restructuration du réseau de bus urbain accompagnant la mise en service de la ligne 5 ; la ligne 10 actuelle sera renforcée et couplée à une branche de la ligne

actuelle « la navette » pour assurer une desserte améliorée du secteur du Campus Sup Agro avec les stations Celleneuve de la ligne 3, Saint-Eloi sur les lignes 1 et 5, et prolongée vers les campus universitaire, le plan des Quatre Seigneurs et le quartier Aiguelongue et le zoo de Montpellier. Ainsi le lien direct en transports en commun entre le campus Sup Agro et les autres campus du Nord de Montpellier dont le secteur Agropolis sera très largement renforcé.

- L'excellente connexion entre cette ligne forte de bus et les lignes 1 et 5 du tramway à Saint-Eloi permettra également de créer un lien très efficace entre ce campus et la Gare, et le centre ville en général.
- **En conséquence, la Communauté d'agglomération maintient son projet de passage de la ligne 5 en tronc commun de la ligne 1 par l'avenue du Professeur Grasset, et s'engage à étudier et mettre en place un réseau de bus urbain restructuré qui améliorera la desserte du campus Sup Agro et son lien avec les autres campus du Nord de Montpellier.**

La station supplémentaire au milieu du boulevard Georges Clémenceau

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- La CAM prend acte des demandes formulées lors de l'enquête publique de réaliser un arrêt supplémentaire sur le boulevard Georges Clémenceau. Cet arrêt viendra effectivement compléter la desserte fine de ce quartier très dense.
- Le coût de réalisation de cette station supplémentaire, estimé à 500 K€, est relativement faible ; en effet son installation ne demande pas d'emprises supplémentaires et la surface à traiter est déjà comprise dans le traitement de « façade à façade » du boulevard. Le montant prévisionnel indiqué est compatible avec l'enveloppe prévisionnelle des travaux exposée dans le dossier d'enquête.
- Les contraintes de maintien des accès aux rues perpendiculaires à l'avenue Georges Clémenceau et la nécessité de positionner la station de façon centrale, conduirait à une implantation à quais décalés :
  1 – quai en direction du Peyrou au droit du Lycée Clémenceau, de sorte à maintenir les accès aux rues Enclos Fermaud et rue de Bercy.

  2 – quai en direction de Lavérune au droit de l'entrée du parc Clémenceau de sorte de maintenir l'accès à la rue Balard.

La station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- La densité de ce secteur de Saint Jean de Védas ne justifie pas en l'état la réalisation d'un arrêt supplémentaire. L'accès à la station Gennevaux, pour les habitants de ce secteur, sera facilité par la réalisation d'un cheminement piéton sur la route de Lavérune et d'une piste cyclable qui n'existent pas à ce jour et par le parking tramway associé à la station Gennevaux.
- Il est prévu de ménager une zone de voie ferrée en alignement droit, permettant la réalisation ultérieure d'une station, comme cela avait été fait sur la ligne 1 (stations Millénaire Malbosc et Mondial) en fonction de l'évolution des secteurs.
- Contrairement à la station sur l'avenue Georges Clémenceau, l'aménagement d'un arrêt supplémentaire serait onéreux (nécessité d'une emprise supplémentaire d'environ 6 m, 3 m par quai sur 50 m de longueur rampes comprises). Hors le coût et la difficulté des acquisitions foncières, l'aménagement du quai et son équipement ainsi que les modifications de voirie sont

de l'ordre de 2 M€.

- La position la plus favorable pour l'implantation de cette éventuelle station supplémentaire, tant du point de vue de la desserte du quartier environnant que du tracé/profil de la voie ferrée, serait au droit du Chemin des oliviers.
- La CAM propose de réserver la possibilité de réaliser cette station ultérieurement suivant les évolutions de l'urbanisme dans ce secteur.

La station Albert 1er à redimensionner et déplacer

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- Après avoir fourni une explication technique détaillée, expliquant pourquoi cette station est plus importante (elle doit accueillir l'arrêt des rames Ligne 5 et Ligne 4 qui convergent à cet endroit) la CAM confirme qu'il est possible de réduire la longueur du quai à 70m, compte tenu du fait que l'exploitation de la ligne 4 se fera avec des rames courtes.
- Le calage précis de la longueur du quai, permet d'éviter totalement l'immeuble du 9 boulevard Henri IV et l'accès aux garages de cet immeuble. L'attente des voyageurs s'effectuera en partie haute de ce quai, et les abris seront positionnés au droit du Jardin des Plantes, juste avant le carrefour avec la rue Armand Gauthier.
- L'accès aux garages de cet immeuble s'effectuera à partir de la plate-forme tramway, avec un dispositif de sortie géré par feux comme pour le reste de la circulation générale sur le boulevard, dans des conditions totalement identiques à la situation actuelle.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission a examiné avec attention tous les éléments fournis par la CAM pour les analyser, les faire compléter le cas échéant, en mesurer la pertinence.

La CAM répond clairement complètement et avec précisions à toutes les questions de la Commission.

La commission a relevé les points importants que le public tenait à lui faire connaître, elle donne ci-après son avis sur chacun d'eux :

Passage par la rue de Bugarel

La Commission a pris connaissance de toutes les explications techniques de la CAM qui ont abouti à l'élaboration du plan détaillé de proposition d'adaptation du projet rue de Bugarel. Les propositions peuvent sans doute être encore améliorées lors de l'étude finale. Elles paraissent cependant répondre au mieux à toutes les observations très pertinentes des riverains. Il est à noter

que, à travers leurs dépositions, les riverains ne s'opposent pas au passage du tramway mais souhaitent surtout être vraiment entendus à travers leurs propositions.
La commission note les engagements de la CAM de ne pas impacter les stationnements à l'intérieur de la copropriété des Hauts d'Argency I située aux 617 et 783 rue de Bugarel.

En conséquence des éléments exposés ci-dessus, la Commission juge ces dispositions acceptables pour le passage de la ligne 5 dans cette rue.

Traversée du parc Montcalm

La CAM, dans sa réponse, replace bien le projet dans son contexte historique et administratif. Des engagements ont été pris au niveau de l'Etat et de la ville de Montpellier sur le devenir de ce secteur en matière de construction de logement et d'espaces verts**.** Il ne peut être question de les remettre en cause.

La CAM a tenu compte de l'opposition du public et des associations sur le tracé du projet et propose un nouveau tracé décalé d'environ 45 m vers l'Ouest du parc, donc en bordure, permettant ainsi de lui conserver son intégrité.

La Ville de Montpellier, à la demande de la Commission d'enquête, a pris l'engagement par écrit pour que **le parc soit réalisé d'un seul tenant et pour une surface minimale de 15 ha, soit 150 000 m2.**

La Commission note que le parc Montcalm est un espace qui n'est soumis à aucun statut de protection quel qu'il soit : juridique et ou réglementaire en matière d'environnement, de paysage ou de patrimoine. De plus, note la CAM, il "*présente un caractère très artificiel; de par sa fonction antérieure liée au site militaire de l'EAI*". **Ces points ont été confirmés par la DREAL suite aux questions posées par la Commission d'enquête.**

La Commission d'enquête a noté qu'un certain nombre d'observations portaient sur l'incertitude qui apparaissait au niveau du devenir de cet espace, au motif qu'aucune réponse officielle n'avait été donnée sur ce sujet auprès des personnes ou des Associations qui s'en inquiétaient**. La lettre de Madame Hélène MANDROUX, Maire de Montpellier, jointe à la réponse de la CAM, répond précisément à ces interrogations.**

La Commission d'enquête apprécie le fait qu'**un plan de proposition d'adaptation du projet en bordure du Parc Montcalm lui ait été fourni** pour concrétiser les engagements pris par la CAM et la Mairie de Montpellier.

La Commission prend acte que la CAM mettra un dispositif en place pour que la plate-forme du tramway soit protégée du reste du parc, assurant ainsi la sécurité des usagers du parc.

La Commission constate que le passage du tramway à travers le parc Montcalm et la caserne Guillot

permettra d'épargner d'éventuelles expropriations, évitant ainsi d'augmenter le coût du projet, déjà relativement élevé, si un autre tracé avait été choisi.

Le passage du tramway en bordure du parc permettra à tous les habitants de l'Agglomération de s'y rendre facilement et donc de profiter de ce « poumon vert » (terme utilisé par Madame Mandroux dans sa lettre évoquée ci-dessus). La commission note que le tramway est le meilleur moyen de transport pour les personnes à mobilité réduite, des vélos, des poussettes, etc.. puisqu'il a été conçu pour intégrer ces aspects.

Au regard de tous les éléments d'appréciation évoqués ci-dessus, la Commission considère que le passage du tramway en bordure du parc Montcalm, tel qu'il est maintenant proposé par la CAM, ne va pas à l'encontre de l'intérêt général, bien au contraire. L'engagement pris par la Ville que ce parc sera d'un seul tenant de 150 000 m2 est de nature à répondre aux inquiétudes, exprimées au cours de l'enquête, sur son devenir.

Remarque de la Commission sur la portée des pétitions

Une pétition est certes un élément important à considérer, ce qu'a fait la Commission. Cependant son analyse montre qu'elle constitue une unique déposition, la plupart du temps rédigée par une association, suivie d'une suite de signatures plus ou moins conséquente. Chacun des signataires ne peut prétendre avoir pris connaissance du dossier, avoir mûri sa propre réflexion et donc personnaliser son observation pour nourrir et faire évoluer le débat vers la meilleure solution possible.

La Commission considère cependant cette démarche comme « un signe fort » que la CAM devra prendre en compte lors de l'aménagement définitif du Parc. En conséquence elle **recommande** que les Associations représentatives, comme l'ARFA, l'Association Forum Citoyen EAI, l'Association « Défense du Poumon Vert croix d'Argent », l'Association Claire et Nette, le Parti Radical de Gauche qui ont participé à l'enquête, soient associés à l'élaboration des projets d'aménagement du Parc Montcalm.

Les autres propositions significatives sur le tracé

Passage par l'avenue de Toulouse

Des choix ont été faits pour le tracé. La CAM justifie sa démarche en indiquant le rôle qui est attribué à l'avenue de Toulouse dans le cadre des options prises dans la stratégie des déplacements urbains. La Commission en prend acte et considère qu'il n'y a pas lieu de modifier l'économie générale du projet pour répondre à cette proposition.

La desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de Pharmacie, Cité Voie Domitienne »

La suggestion de modification du tracé proposée par monsieur SALMON, messieurs Christian DUPRAZ Conseiller général des Matelles, Vice-président de Hérault-Transport, Directeur de recherche INRA, Etienne LANDAIS Directeur général de Montpellier Sup Agro, et Laurent BRUCKLER, Président du Centre Inra de Montpellier a attiré l'attention de la Commission d'enquête. En effet elle concerne un secteur universitaire important du fait de la présence des trois campus agronomiques de la Gaillarde, la Valette et Baillarguet, soit 8000 usagers au total. La Commission constate que la réponse de la CAM s'appuie sur des arguments

économiques et techniques pour rejeter cette proposition en faisant valoir que la réponse au problème soulevé peut être résolue par une amélioration de la desserte des campus par des bus.

La Commission prend acte de cette position de la CAM qui maintient son tracé. Même si les arguments présentés sont solides et méritent attention elle ne souhaite pas remettre en cause, l'économie générale du projet que le choix d'un tracé complètement différent entraînerait, sans compter le coût supplémentaire que cela induirait.

La Commission, en prenant cette position, a bien conscience qu'aucun tracé ne recevra l'accord de tous. En revanche, elle recommande à la CAM de ne pas rejeter définitivement cette proposition, mais de la conserver dans le cadre des ajustements qu'elle peut être amenée à réaliser pour optimiser son réseau tramway dans le futur.

Les observations et questions diverses sur l'ensemble du tracé

La Commission a pris acte que chacune des observations émises a reçu une réponse complète et personnalisée

Station supplémentaire à implanter avenue Georges Clémenceau

Pendant toute la durée de l'enquête le public, les associations, les collectifs des quartiers et les politiques se sont fait entendre. Des pétitions ont été lancées par le public et les commerçants. C'est donc un message fort et bien argumenté qui a été reçu par la Commission d'enquête qui l'a répercuté auprès de la CAM.

La CAM a donné une réponse positive à cette requête. La Commission, qui était très favorable à l'amélioration de la desserte de ce secteur, proche du cœur de Montpellier, pour relancer son dynamisme, en prend acte

Station supplémentaire à implanter entre Paul Fajon et Gennevaux

La Commission partage la position de la CAM. La création de cette station, avec un investissement élevé, ne se justifie pas à court terme dans un secteur peu urbanisé actuellement.

Station Albert 1er à redimensionner et déplacer

La station du Bd Henri IV telle qu'elle est prévue dans le projet pose un problème d'accès et de vis-à-vis pour les riverains. La CAM a bien compris la demande en proposant de réduire la longueur du quai à 70 m et de repositionner la station.

Pour la Commission la réponse de la CAM est satisfaisante elle est de nature à répondre aux inquiétudes exprimées par les riverains.

Les observations et questions diverses sur les stations

La Commission a pris acte que chacune des observations émises a reçu une réponse complète et personnalisée

CONCLUSIONS GENERALES SUR L'ENJEU DU BIEN FONDE DU TRACE

A l'examen de toutes les observations recueillies au cours de l'enquête, la Commission a bien compris qu'aucun tracé ne recevrait l'accord de tous les déposants : public, Associations, élus …

L'analyse complète et détaillée de toutes les observations a fait ressortir les points importants, que les déposants tenaient à faire connaître à la Commission. Tous ces points ont fait l'objet d'un examen attentif, basé sur des données factuelles et objectives recueillies par la Commission et sur lesquelles cette dernière voulait construire son Avis.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations complètes, claires et bien détaillées apportées par la CAM à travers son Mémoire en réponse et suite à ses propres analyses, la Commission d'enquête considère que le choix du tracé, tel qu'il a été revu et affiné par la CAM en fonction des observations du public et des questions de la Commission, est acceptable et répond largement à l'intérêt général. De ce point de vue il participera à l'amélioration du réseau de transports développé par la CAM, dans l'intérêt du plus grand nombre.

5ème enjeu : Conformité aux orientations du PDU et du SCOT – Renforcement du réseau de transport public existant

La Commission constate que :

Aucune observation du public n'a porté sur la conformité du projet avec les documents d'urbanisme de niveau PLU ou de niveau supérieur PDU et SCOT.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Dans le dossier d'enquête sont fournis les éléments et les références précises qui confirment que le projet s'inscrit bien dans les grandes orientations fixées par les documents de planification du territoire et en particulier le PDU et le SCOT.

Pour le Cœur d'Agglomération, le bouclage de la ligne 4 conforte l'élargissement du centre-ville par le maillage du réseau de tramway.

La ligne 5 permet de combler le vide de la Plaine Ouest entre les lignes 2 desservant St Jean de Védas et la ligne 3 desservant Juvignac.

De même la ligne 5 irrigue la Vallée du Lez jusqu'à Montferrier et Clapiers en comblant un vide au nord de la ville de Montpellier.

La création de la ligne 5 vient développer le réseau existant de secteurs desservis par le tramway. Elle augmente les interconnexions possibles du fait de tronçons communs avec les lignes 1,3 et 4 et d'autre part elle permet d'achever le bouclage de ligne 4 autour du cœur de ville .

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le projet est conforme aux objectifs du Plan de déplacements Urbains de l'agglomération de Montpellier.

6ème enjeu : la priorité du transport collectif sur la dépendance automobile

La Commission constate que :

Aucune observation n'a porté sur ce thème.

Considérant les éléments recueillis dans le dossier d'enquête publique sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Le PDU prescrit dans l'axe 2 de son projet : ***Accélérer la transition vers de nouvelles mobilités : limiter le réflexe automobile.***

La mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile et des bus dans le corridor de la ligne.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le projet est d'intérêt général, car sa réalisation doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile avec toutes les conséquences favorables que cela entraîne.

7ème enjeu : Réponses aux attentes du cœur de Montpellier

La Commission constate que :

Diverses observations ont été déposées par des associations, des commerçants et des groupements de commerçants principalement de l'avenue Georges Clémenceau et du centre commercial de Clapiers pour dire leur accord avec le passage du tramway, mais aussi pour attirer l'attention du maître d'ouvrage sur l'impact des travaux, sur les problèmes d'accessibilité de la clientèle et sur les difficultés des livraisons de marchandises. Ils attendent une requalification de l'avenue G. Clemenceau qui permettrait de redynamiser le commerce du centre-ville.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Une réponse quelquefois individuelle, d'autres fois collective, a été faite à chaque observation du public. Avec l'expérience des lignes précédentes, le maître d'ouvrage indique qu'il fera en sorte que les nuisances liées à la phase travaux soient les plus faibles possibles. Le service communication de TaM sera chargé de communiquer avec les particuliers et les commerçants pour les informer périodiquement des délais de réalisation.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Les réponses du maître d'ouvrage aux observations des commerçants montrent qu'il est très sensibilisé par leurs inquiétudes.

L'achèvement du bouclage de la ligne 4 viendra contribuer à désenclaver le cœur de ville et par là même à le redynamiser.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la création de la ligne 5, avec le bouclage de la ligne 4, permettra de contribuer à la dynamisation du cœur de ville.

8ème enjeu : l'intermodalité, les cheminements doux

La Commission constate que :

19 observations ont porté sur le sous-thème T6.1 de l'intégration et de la complémentarité du tram avec les autres modes de transport.

14 observations ont porté sur le sous-thème T6.2 des transports doux (vélos et pistes cyclables).

Pour le sous-thème T6.1, les observations des riverains du centre-ville demandent majoritairement la suppression des bus et le report des terminus de bus vers la périphérie. Ceux du secteur nord – Clapiers et ceux du secteur ouest – lavérune demandent le maintien et la création de navettes de bus pour desservir les quartiers éloignés des terminus et les villages voisins.

Pour le sous-thème T6.2, les déposants sont des particuliers, un député et l'association Vélocité Languedoc qui confirment la demande d'une piste cyclable sur toute la longueur du tracé.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Les réseaux de bus sont redistribués après la mise en service d'une ligne de tramway pour donner satisfaction aux besoins des usagers.

Confirmation est donnée d'une piste cyclable continue sur la longueur du tracé.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La création de pistes cyclables fait partie des recommandations du Plan de Déplacement Urbain.

Le maître d'ouvrage a répondu très complètement aux demandes particulières aux questions sur les réseaux de bus, bien que ceux-ci ne soient pas directement concernés par la présente enquête

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le thème de l'intermodalité avec les autres modes de transport et de la création de pistes cyclables a été traité complètement en renforçant sa fonction d'utilité publique.

9ème enjeu : assurer des dessertes de qualité des grands équipements collectifs

La Commission constate que :

Diverses observations classées dans le thème de l'infrastructure, sous thème du tracé, ont portées sur la desserte par la ligne 5 des grands équipements collectifs, comme les locaux universitaires, les résidences universitaires, les hôpitaux, les écoles et les grands ensembles d'habitation.

En particulier deux observations et un courrier ont attiré l'attention de la Commission sur le fait que la ligne 5 n'emprunte pas un tracé desservant le quartier Sup Agro-Inra La Gaillarde, Fac de Pharmacie,...qui aurait un potentiel de 8 000 usagers.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Pour desservir le quartier Sup Agro, deux variantes D et E ont été étudiées pour définir le tracé proposé entre les stations Albert 1er et St Eloi. La décision de retenir la variante A (tronçon commun avec la ligne 1) a été prise pour deux raisons :

- l'insertion du tramway sur la Voie Domitienne et l'avenue Sabatier d'Espeyran présenterait un impact majeur sur le plan de la circulation automobile de la ville de Montpellier, sans possibilités de compensations.
- Le coût supplémentaite de cette variante est estimé à 30 M€ ; de plus elle entrainerait un surcoût d'exploitation lié au linéaire de la voie.

Le maître d'ouvrage propose d'améliorer la desserte du quartier lors de la restructuration du réseau de bus urbain accompagnant la mise en service de la ligne 5.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

En conformité avec le PDU, le tracé de la ligne 5 a été choisi pour desservir dans les meilleures conditions les grands centres d'habitations, d'emploi et d'enseignement.

C'est pourquoi les arguments développés par les responsables de Sup Agro et de l'Inra méritent d'être pris en considération. Une population de 8 000 personnes en majorité étudiante est potentiellement un usager important de transport public. La synergie avec les autres pôles universitaires et les résidences universitaires et les ruptures de charge tram/bus doivent entrer en ligne de compte.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les arguments du maître d'ouvrage sont fondés, mais qu'une étude plus poussée pour desservir le quartier La Gaillarde/Sup Agro/Inra devrait être conduite dans une phase ultérieure pour examiner si cette proposition présente un réel intérêt sur un plan socio-économique.

10ème enjeu : la sauvegarde de l'Histoire commune (les fouilles archéologiques)

La Commission constate que :

Quatre observations ont été déposées sur le thème du patrimoine T5.3. Deux émanent de Monsieur Jean Pierre LAFON membre de la Société Archéologique de Montpellier qui mentionne la présence de vestiges du 13 ème et 16 èmes sur le boulevard Jeu de Paume au niveau de la rue du Courreau.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Un dossier d'information archéologie préventive a été soumis à la Direction Régionale de l'Archéologie (DRAC), afin que celle-ci puisse juger de la nécessité de réaliser un ou plusieurs diagnostics de fouilles sur le projet. Cinq secteurs ont fait l'objet d'une demande de diagnostic : le parking Lavérune, le franchissement de la Mosson, le parking Gennevaux, les terrasses du Palais de Justice et la place Albert 1er, dont le diagnostic vient de s'achever.

Le service d'archéologie de la DRAC n'a pas retenu le site du carrefour du Boulevard du Jeu de Paume avec la rue du Faubourg du Courreau ; toutefois il est convenu que le service régional d'archéologie exercera une surveillance des terrassements qui seront effectués dans ce secteur.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Le maître d'ouvrage a pris en compte la demande, bien que le site n'ait pas été retenu par la DRAC.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les fouilles archéologiques sont réalisées dans de bonnes conditions.

CONCLUSIONS GLOBALES SUR L'INTERÊT PUBLIC DE L'OPERATION

La Commission d'enquête a analysé chacun des enjeux suivants :

- ✓ **la forme et la procédure de l'enquête**
- ✓ **le fond et l'intérêt de l'opération**
- ✓ **la concertation préalable**
- ✓ **le bien-fondé du tracé**
- ✓ **la conformité aux orientations du PDU et du SCOT – Renforcement du réseau de transport public existant**
- ✓ **la priorité du transport collectif sur la dépendance automobile**
- ✓ **les réponses aux attentes du « cœur de Montpellier »**
- ✓ **l'intermodalité, les cheminements doux**
- ✓ **la qualité des dessertes des grands équipements collectifs**
- ✓ **la sauvegarde de l'Histoire commune (les fouilles archéologiques)**

De cette analyse, la Commission tire les conclusions suivantes :

- ✓ **la forme de l'enquête répond aux objectifs et la procédure administrative encadrant sa conduite s'est déroulée de façon satisfaisante**
- ✓ **la ligne 5 participera à la densification du maillage du réseau urbain de la CAM permettant au plus grand nombre d'habitants et aux groupes sociaux d'en bénéficier**
- ✓ **la phase de concertation s'est déroulée selon les règles ; elle a atteint un large public concerné par le projet,**
- ✓ **le choix du tracé, tel qu'il a été revu et affiné par la CAM en fonction des observations du public et des questions de la Commission, est acceptable et répond largement à l'intérêt général. De ce point de vue, il participera à l'amélioration du réseau de transports développés par la CAM, dans l'intérêt du plus grand nombre**
- ✓ **le projet s'inscrit bien dans les grandes orientations fixées par les documents de planification du territoire, en particulier du PDU et du SCOT. La ligne 5 augmente les interconnexions possibles du fait de tronçon communs avec les lignes 1,3 et 4 et permet d'achever le bouclage autour du cœur de ville**
- ✓ **le projet, conformément au PDU (axe 2 : accélérer la transition vers de nouvelles mobilités et limiter le réflexe automobile), entrainera une diminution de la circulation automobile avec toutes les conséquences favorables que cela induit**
- ✓ **la création de la ligne 5, avec le bouclage de la ligne 4, permettra de contribuer à la dynamisation du cœur de ville**
- ✓ **l'intermodalité avec les autres modes de transport et la création de pistes cyclables en continu le long du tracé répondent aux attentes du public**
- ✓ **l'objectif d'assurer des dessertes de qualité des grands équipements collectifs est satisfait. Cependant une étude plus poussée pour desservir le quartier La Gaillarde/ Sup Agro/Inra devra être conduite pour examiner si cette proposition présente un réel intérêt sur un plan socio-économique**
- ✓ **les fouilles archéologiques, qui s'avèreraient nécessaires au delà des mesures déjà définies dans le dossier, seront traitées durant la phase travaux**

En conclusion de son analyse, la Commission considère que le projet est d'intérêt public.

1.3.2 BIEN FONDE DES EXPROPRIATIONS ENVISAGEES

En préalable, il faut constater que le parti retenu par le maître d'ouvrage pour implanter la plateforme de tramway est d'occuper en priorité l'espace public, mais que des expropriations peuvent s'avérer nécessaires lorsque la largeur d'une chaussée est insuffisante ou lorsqu'il faut créer des espaces pour les parkings relais de grande capacité de stationnement, si l'acquisition ne s'est pas réalisée de façon amiable.

Les observations du public en rapport avec les expropriations envisagées sont concentrées sur des secteurs bien précis que nous allons détailler ci-après. Cependant le degré de précisions des plans pour un dossier DUP n'est pas suffisant pour avoir une lecture exhaustive de tous les cas de figure. Cette situation sera vraie dans le cadre de l'enquête parcellaire pour laquelle il sera possible de connaître avec précision l'impact sur chaque parcelle, si le projet est accepté.

1er enjeu : les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération pour passer route de Lavérune.

La commission constate que :

Une déposition signée par 9 propriétaires a demandé que l'emprise foncière de la plateforme du tramway entre le carrefour Gennevaux et Paul Fajon soit répartie équitablement entre les deux communes de St jean de Vedas et Montpellier, car leur propriété a déjà été amputée lors de l'élargissement de la route RD5. Cette demande était motivée également par des conditions d'accès à leur propriété qu'ils jugeaient difficiles.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Entre les carrefours giratoires Gennevaux et Paul Fajon, la plate-forme de tramway a été positionnée en latéral (côté Nord, commune de Montpellier) laissant la voirie à double sens côté commune de st Jean de Vedas. Cette solution ne modifie pas les conditions d'accès des riverains par rapport à la situation actuelle et elle est plus favorable pour les services de secours (en provenance de la caserne de Valhauquès).

La répartition de l'emprise est évaluée suivant la difficulté des impacts fonciers, des reconstitutions de clôtures et bâtiments impactés ; elle est appréciée définitivement lors des études de projet à venir, et lors de l'enquête parcellaire qui sera organisée à la suite de la DUP.

Dans le cas d'espèce, il est à noter la difficulté d'acquisition sur certaines parcelles côté pair de la rue, notamment avec des dépendances (garages, bâtiments annexes) directement en limite du domaine public.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Entre les carrefours Gennevaux et paul Fajon, il y a des passages limités en largeur pour implanter la plate-forme tramway de façon optimale, sans empiéter sur le foncier des propriétés privées. Les études détaillées devront permettre d'optimiser le tracé définitif pour que les emprises sur les propriétés privées soient les plus faibles possibles.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la solution proposée doit optimiser les emprises foncières et faciliter les condition d'accès des riverains de la route de Lavérune entre Gennevaux et Paul Fajon.

Une attention particulière devra être portée par le maître d'ouvrage à l'exécution des plans détaillés pour l'enquête parcellaire.

2ème enjeu : les expropriations envisagées pour la bretelle des Bouisses et le Centre Commercial Montpellier-Village

La Commission constate que :

Plusieurs observations ont été déposées par le Centre Commercial Montpellier-Village et des particuliers proches. Leurs motivations sont différentes ; dans le présent enjeu, les expropriations, c'est le centre commercial qui est concerné, par une éventuelle emprise de leur parking qui devait être redessiné.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Les études d'avant projet conduisent à une évolution de l'insertion sur la rue des Bouisses avec le tramway en position latérale côté ouest de la rue et non en position centrale comme imaginé initialement. Cette insertion présente la même largeur que l'insertion centrale donc la même absence d'impact foncier sur les riverains de la rue des Bouisses, mais améliore le fonctionnement du carrefour et notamment l'accès au centre commercial de Montpellier Village.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La nouvelle insertion de la plateforme permet de s'éloigner des parkings du centre commercial qui ne devrait pratiquement pas être impacté ; d'autre part l'accès actuel du centre ne devrait pas être modifié.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à

travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la proposition faite par le maître d'ouvrage pour le centre commercial Montpellier-Village est satisfaisante

3ème enjeu : le secteur Marcel Pagnol et le bâtiment Puech d'Argent

La Commission constate que :

2 observations ont été déposées au sujet des impacts de l'implantation de la ligne 5 sur la Résidence Le Puech d'Argent, située dans la contre allée Maurice Planès. Les déposants de l'observation MTP DEP16, qui représentent 11 professionnels libéraux pratiquant dans la Résidence, posent deux questions :

La zone DUP concerne t-elle les parcelles PD 72, 73, 02, 78,79, 10, 06, 11, 07 ?

Les places de parkings situées le long de l'avenue Maurice Planès subsisteront-elles après réalisation de la voie du tramway ?

Elles suggèrent de créer des parkings de substitution sur les parcelles PD79 et PD76, actuellement propriété de la Ville de Montpellier et proches du bâtiment.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Les parcelles énumérées sont bien dans le corridor du projet de la ligne 5.

Des places de stationnement longitudinales sont prévues dans le réaménagement de la contre allée Maurice Planès.

Les parcelles PD79 et PD76 sont considérées comme square public par la Ville de Montpellier. La CAM engagera des discussions avec celle-ci si la création d'un parking s'avérait nécessaire.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission s'est rendue sur place lors de son parcours à pied, effectué pour prendre connaissance du tracé de la ligne dans ses détails. Elle a effectivement constaté que cette contre-allée offre des places utilisables par les riverains et les clients des professionnels libéraux. Il est donc nécessaire que cet aspect soit pris en compte par la CAM dans ses projets de réaménagement du corridor définitif de la ligne. La commission constate, par les réponses apportées, que c'est bien son engagement sur ce sujet.

En conclusion, à l'examen des informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son Mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la CAM a bien intégré la demande du public sur l'aménagement de la contre allée Maurice Planès.

4ème enjeu : les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération pour passer rue de Bugarel.

La Commission constate que :

De nombreuses dépositions que la commission a regroupées dans le thème T2 (Le traçé) et T8 (Les riverains directement impactés) ont porté sur l'emprise de la plateforme (7 mètres) jugée excessive par les copropriétaires de la Résidence des Hauts d'Argency et de la Résidence Le Turin.

Cette emprise avait pour conséquence de supprimer un grand nombre de places de parking et rendait nécessaire la création de places de parking à l'intérieur de la résidence en supprimant des espaces verts.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Diverses solutions proposées par le public pour réduire cette emprise foncière jugée excessive ont été étudiées par le maître d'ouvrage (voie unique, suppression de la piste cyclable et du trottoir). Aucune n'est apparue acceptable d'un point de vue sécurité et régularité du trafic. A la demande de la Commission d'enquête, le maître d'ouvrage a retravaillé d'autres hypothèses et a proposé une **insertion optimisée** qui consiste, soit à aménager la circulation automobile sur la plateforme tramway avec un dispositif de feux tricolores pour assurer la sécurité vis à vis du tramway, soit à aménager une zone de rencontre où cohabitent circulation riveraine / cyclistes / piétons.

La réduction de la plateforme de 17,70m à 13,50 m réduit l'impact sur la copropriété des Hauts d'Argency au talus ; il n'y a plus aucun impact sur les places de parking de cette copropriété.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission a effectué plusieurs visites pour reconnaître les lieux et pour rencontrer les riverains et les syndics de copropriété. Elle a transmis au maître d'ouvrage sa perception des problèmes. Ensuite le maître d'ouvrage a fait des efforts pour proposer diverses solutions d'amélioration dans des délais relativement brefs.

Au final la réduction d'emprise de la plateforme dans la rue de Bugarel rend acceptable le passage du tramway dans cette rue. L'emprise sur les talus, qui seraient contenus par des murs de soutènement, devrait être acceptée par les riverains qui s'étaient mobilisés en masse pour combattre le passage du tramway dans la rue de Bugarel.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la solution proposée d'insertion optimisée de la plateforme du tramway dans la rue de Bugarel est raisonnable.

5 ème enjeu : les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs d'implantation de la station St Denis.

La Commission constate que :

Plusieurs copropriétaires possédant un garage privé dans l'immeuble sis au 3, avenue G. Clemenceau ont demandé que la demi-station St Denis direction Clapiers soit décallée pour permettre l'accès à leur garage. La commission s'est rendue sur place au cours de sa visite du 24 avril 2013 et a rencontré plusieurs propriétaires qui ont exposé leur crainte et permis une visite complète des lieux.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La station St Denis sera l'une des plus fréquentée du réseau. La position proposée est optimale aux regards des critères de correspondance et de visibilité avec la demi-station de la ligne 3 située à l'extrémité du Cours Gambetta. Le maître d'ouvrage considére que la station ne peut être déplacée pour les diverses raisons techniques énoncées dans sa réponse.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La commission prend acte des arguments techniques développés par la CAM pour expliquer que la station St Denis ne peut être déplacée pour conserver l'accès au parking du 3, avenue G. Clemenceau.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la station St Denis devra rester positionnée à l'emplacement prévu, mais qu'une négociation devra être engagée avec tous les propriétaires ou les ayant-droits pour examiner toutes les possibilités de relocalisation ou d'indemnisation.

6ème enjeu : Les expropriations rue du Docteur Pezet - Hôpital St Eloi

La Commission constate que :

Aucune déposition du CHU n'a été faite sur ce sujet.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Une négociation est en cours avec les services du CHU pour envisager les rétrocessions de terrain.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'emprise sur l'hôpital St Eloi devrait être modeste et ne devrait pas perturber son fonctionnement.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que l'emprise sur la parcelle de l'hôpital St Eloi paraît raisonnable.

7ème enjeu : Rue du Docteur Pezet – Paroisse Ste Bernadette, Utopia, La Pasquière

La Commission constate que :

Ces établissements, situés en bordure de la rue du Docteur Pezet, feront l'objet d'expropriations. Des négociations sont en cours à ce sujet avec la CAM. Un représentant de la Paroisse Sainte Bernadette, qui reconnaît la bonne qualité des rencontres avec la TAM, est venu déposer sur ce sujet. Il tenait essentiellement à attirer l'attention sur 3 points :

Les conditions d'accès à la Paroisse à partir de la rue du Truel.

L'aménagement du parvis de la petite église ; notamment la sécurisation de l'accès, la valorisation de la façade, le déplacement de la stèle/Croix et la prévision d'une aire de stationnement pour les convois funèbres.

L'incidence financière sur le fonctionnement de la Paroisse.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La CAM est en relation avec le Diocèse de Montpellier, propriétaire de l'ensemble immobilier contenant la Paroisse Sainte Bernadette, ainsi qu'avec l'Association de la Pasquière. Les conditions d'acquisition foncière nécessaire à l'établissement du tracé, de reconstitution des accès et des fonctionnalités, sont examinées avec ces représentants, avec en particulier le souci de préserver le parvis de l'église.

Les conditions d'indemnisation foncières seront vues lors de l'enquête parcellaire, après estimation du service des domaines.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission s'est rendue sur place lors de son parcours à pied, effectué pour prendre connaissance du tracé de la ligne dans ses détails. Elle a examiné ce secteur en vue de comprendre les éventuelles questions sur les impacts liés aux expropriations envisagées.

Les informations obtenues auprès des représentants de la CAM et les réponses apportées par celle-ci dans son Mémoire confirment que les négociations entreprises devraient répondre convenablement aux souhaits exprimés par les riverains. La Commission en prend acte.

8ème enjeu : Route de Mende – demande spécifique

La Commission constate que :

Monsieur Rosa, propriétaire de la villa n°16 du 1429 Route de Mende (mitoyenne à 2 autres villas), demande la régularisation d'une ancienne expropriation datant de 1995. Il souhaiterait obtenir un délaissé pour compenser les places de parking perdues et la possibilité d'une sortie de la villa par l'arrière.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le délaissé évoqué par Monsieur Rosa est une parcelle privée pour laquelle nous engagerons toutes les démarches pour traiter au mieux sa demande.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission s'est rendue sur place lors de son parcours à pied, effectué pour prendre connaissance du tracé de la ligne dans ses détails. Elle avait examiné ce secteur dit « des trois villas » en vue de comprendre les éventuelles questions sur les impacts liés à des expropriations potentielles.

La réponse, apportée par la CAM dans son Mémoire, précise qu'elle prend en charge la demande de M. Rosa. La Commission en prend acte et invite M. Rosa à se rapprocher de la CAM.

9ème enjeu : les expropriations et le Centre Commercial de Clapiers

La Commission constate que :

Une observation a été déposée par un commerçant au sujet de la perte possible de places de parkings devant ce petit centre commercial.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

L'accès au centre commercial de Clapiers ne sera pas modifié. La voirie actuelle, desservant cet ensemble de commerces, est maintenue. Le nombre de places de parking ne sera pas modifié.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Une visite sur place le jeudi 25 avril 2013 a permis de constater que l'accès de ce centre commercial, situé derrière le mur anti-bruit de la route RD65, pourrait être impacté. En cas de difficulté extrême, le maître d'ouvrage pourra toujours déplacer la piste cyclable existante construite par le Département de l'Hérault et la positionner de l'autre côté de la RD65. Les études détaillées devront permettre au maître d'ouvrage de tenir ses engagements.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère qu'une solution acceptable doit pouvoir être trouvée pour l'accès et la conservation des places de parkings du centre commercial de Clapiers.

CONCLUSIONS GLOBALES SUR LE BIEN FONDE DES EXPROPRIATIONS ENVISAGEES DANS L'EMPRISE DE LA DUP

En préalable à l'examen de cet aspect, la Commission a bien noté que le parti retenu par le maître d'ouvrage pour implanter la plateforme de tramway est d'occuper en priorité l'espace public, mais que des expropriations peuvent s'avérer nécessaires.

Les observations du public, en rapport avec les expropriations éventuelles ou envisagées dans la zone définie pour la DUP, sont concentrées sur des secteurs bien précis.

La Commission d'enquête a analysé chacun des enjeux sur les secteurs suivants :

- **route de Lavérune : la solution proposée par la CAM doit aboutir à optimiser les emprises foncières et à faciliter les conditions d'accès des riverains entre Gennevaux et Paul Fajon.**
- **impact de la bretelle des Bouisses sur le centre commercial Montpellier-Village : la bretelle des Bouisses sera décallée, en conséquence la proposition faite par la CAM pour le centre commercial Montpellier-Village est satisfaisante.**
- **secteur Marcel Pagnol et la résidence Puech d'Argent : la CAM a bien intégré la demande du public sur l'aménagement de la contre-allée Maurice Planes.**
- **rue de Bugarel : suite aux nombreuses observations du public et aux demandes de la Commission, la solution proposée « *d'insertion optimisée* » de la plate-forme du tramway dans la rue est raisonnable. La CAM précise que la réduction de la plate-forme de 17,70m à 13,50m réduit l'impact sur la copropriété des Hauts d'Argency au talus ; il n'y a plus aucun impact sur les places de parking de cette copropriété.**
- **impact de l'implantation de la station St Denis sur l'accès au garage-parking du 3 avenue G. Clemenceau : la Commission d'enquête prend acte que la station St Denis ne peut être déplacée pour des questions techniques. Elle recommande qu'une négociation soit engagée avec les propriétaires et les ayant-droits pour examiner toutes les possibilités de relocalisation ou d'indemnisation.**
- **rue du Docteur Pezet – hôpital st Eloi : l'emprise envisagée sur la parcelle de l'hôpital St Eloi est raisonnable.**
- **rue du Docteur Pezet – Paroisse Ste Bernadette, Utopia, La Pasquière : la Commission observe que les négociations entreprises devraient répondre convenablement aux souhaits exprimés par les riverains.**
- **route de Mende – demande spécifique : la CAM précise qu'elle prend en charge la demande de Mr Rosa ; la Commission invite Mr Rosa à se rapprocher de la CAM.**
- **le centre commercial de Clapiers : une solution acceptable doit pouvoir être trouvée paur la conservation des places de parkings. La Commission recommande que la négociation se poursuive pour aboutir à une proposition définitive acceptée par les deux parties.**

En conclusion de son analyse, la Commission considère que l' atteinte à la propriété privée n'est pas excessive compte-tenu de l'ampleur du projet et de son insertion en zone urbanisée ; elle recommande expressément qu'une attention particulière soit portée par la CAM, lors de l'élaboration des plans détaillés pour l'enquête parcellaire, en vue de réduire au maximum les emprises foncières au strict minimum.

1.3.3 BILAN COÛT-AVANTAGES

1er enjeu : l'atteinte à la propriété privée ou à son usage

La Commission constate que :

Quelques personnes, principalement des commerçants de l'avenue Georges Clémenceau posent la question du stationnement et de la livraison des marchandises liés à leurs activités. Une personne gérant du centre commercial du Puech demande la conservation du même nombre de places de parking et un accès direct sur l'avenue de Vanières. Avenue Lepic des personnes posent la question de l'accès à leur garage. Les copropriétaires d'un parking au 3 avenue Georges Clémenceau posent également le problème de l'accès. Un commerçant soulève la question de l'indemnisation pendant la phase travaux. Des personnes posent la question de l'accessibilité des habitations, des garages et des commerces pendant la phase des travaux.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Avenue Georges Clémenceau le nombre de places de livraison passera de 3 à 14. Pour le centre commercial du Puech le nombre de places de parking sera conservé et l'accès sera direct sur l'avenue. En ce qui concerne les pertes d'exploitation il sera mis en place une commission d'indemnisation à l'amiable comme cela a été mis en place, avec succès, pour les 3 premières lignes.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'expérience de la TAM sur ces sujets semble bien établie et les réponses fournies montrent une bonne maîtrise pour ce type d'opération. Des ajustements seront nécessaires pour passer du stade projet au stade exécution.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que l'atteinte à la propriété privée ne semble pas excessive au regard de l'intérêt de l'opération

2ème enjeu : le coût financier par rapport à l'intérêt présenté

La Commission constate que :

8 personnes ont formulé des observations sur le coût et le programme de l'opération. Les déposants ont fait part de leur inquiétude sur le coût d'investissement global. D'autres personnes craignent, pour des questions d'économie, que l'opération ne soit pas réalisée dans sa totalité. Deux personnes estiment que le viaduc Maurice Gennevaux ne doit pas être financé par la CAM. Certains proposent

des réductions de programme. Une question est posée sur l'opération campus et sur son financement. Il y a une demande pour que les tarifs des billets de tramway baissent.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le viaduc de Maurice Gennevaux n'est pas financé uniquement par la CAM, cette dernière participera à hauteur de 6 millions d'euros. Le projet prend en compte l'opération campus pilotée par le PRES Sud de la France (Pôle de recherche et d'enseignement supérieur). Des indications précises permettent de comparer les tarifs sur le plan national. Le prix public fixé est dans la moyenne basse en comparaison d'autres réseaux. (voir tableau de comparaison T10 chapitre 1.5.5.13)

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La commission estime que les réponses de la CAM au public sont satisfaisantes.

En ce qui concerne les questions posées par la Commission à la CAM les commentaires sont les suivants:

Le coût d'investissement au km de la ligne 5 est dans la moyenne si on le compare à des opérations équivalentes (voir tableau de comparaison T7 chapitre 1.5.5.10)

Le poste "frais d'études" est un peu élevé, 18% du coût de l'opération, mais il peut se justifier en partie du fait qu'il s'agit d'un montage avec une maîtrise d'ouvrage déléguée et de la présence d'autres intitulées "frais de maîtrise d'ouvrage". La décomposition du poste études a été établie sur la base d'une grille préconisée par le CERTU (Centre d'études techniques des transports urbains).

Le montant de 52 millions d'euros est affecté à la mise en place de mesures environnementales, cette somme est importante, elle répond du point de vue décomposition aux prescriptions du CERTU.

Sur la question de l'incidence du projet sur les impôts locaux pour les prochains exercices, la CAM précise que " sa gestion est rigoureuse et fondée sur la maitrise des coûts de fonctionnement et la recherche d'économies afin d'assurer la stabilité des taux de fiscalité".

En conclusion la Commission d'enquête considère que sur la base du dossier d'enquête et du contenu du mémoire de la CAM le coût de l'opération, qui s'élève à 350 000 000 € HT en valeur 2009, n'est pas disproportionné par rapport à l'intérêt du projet et ne fait pas obstacle à la reconnaissance de l'utilité publique. La Commission s'interroge toutefois sur la programmation et l'enclenchement des travaux. Elle estime que dans la conjoncture actuelle il serait souhaitable de trouver des économies qui ne pénalisent pas le projet à moyen terme et propose de différer les deux tronçons situés aux extrémités du tracé et l'antenne des Bouisses. En effet ces 3 tronçons sont peu urbanisés avec un taux de fréquentation relativement faible. (voir le serpent de charge page 44 du volume H).

La CAM justifie sa gestion budgétaire en expliquant que cette dernière s'appuie sur une

forte capacité d'autofinancement, un soutien de l'Etat et des partenaires locaux et un recours à l'emprunt dans de bonnes conditions.

La commission fait remarquer que les subventions qui représentent 30% du montant de l'investissement ne sont pas acquises à ce jour. La subvention de l'Etat est liée à un démarrage des travaux avant la fin de l'année 2013.

3ème enjeu : les inconvénients d'ordre social, économique et foncier

La Commission constate que :

Le public n'a pas déposé d'observations ayant directement un rapport avec cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans le dossier d'enquête publique, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La ligne 5 répond, pour la partie qui la concerne, aux objectifs des documents de plannification (SCOT, PLU, DPU) qui peuvent se résumer à trois thèmes fondamentaux :

- ✓ Environnement : préservation du capital naturel, agricole et paysager
- ✓ Social : promouvoir une ville des proximités ouverte à tous en rapprochant les habitations, les emplois, les services et les moyens de transports
- ✓ Economique : intensifier le développement économique et économiser l'espace.

Sur l'environnement humain, la phase des travaux induit des impacts positifs sur le développement économique et sur les créations d'emploi. Elle a des impacts négatifs pour les commerces et les exploitations agricoles situés en bordure du tracé.

Des mesures compensatoires sont mises en œuvre pour limiter les nuisances entraînées par les travaux :

- information et communication sur les phases de travaux
- préservation des accès des riverains
- éviter l'envol de poussières
- mise en place d'une commission d'indemnisation amiable indépendante pour les commerçants

Sur le cadre de vie, la phase des travaux présente aussi des impacts négatifs sur :

- le stationnement
- les déplacements des véhicules
- l'activité des piétons
- l'augmentation du niveau sonore à proximité des zones de travaux
- la production de déchets

Des mesures de réduction de ces impacts négatifs seront intégrées dans les marchés de travaux.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Avec l'expérience des lignes de tramway précédentes, le maître d'ouvrage a décrit, dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique, tous les impacts négatifs liés principalement à la phase travaux. Toutes les mesures compensatoires doivent être intégrées dans les marchés de travaux que la maîtrise d'œuvre devra faire strictement appliquer.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les inconvénients d'ordre socio-économiques résiduels peuvent être acceptés. Ils sont compensés par les tous les avantages que procurent la création de la ligne, en matière d'emplois et d'amélioration des transports de l'Agglomération.

4ème enjeu : les atteintes à l'environnement

La Commission constate que :

Plusieurs associations et de nombreuses personnes se sont emparées de ce thème l'Environnement au sens large pour appuyer leur demande de conserver le parc Montcalm si possible dans sa totalité.

De nombreuses observations ont été déposées sur le sujet du parc Montcalm si l'on tient compte de celles déposées avec le tracé de la ligne. Il y a lieu aussi d'ajouter les lettres et la pétition de l'ARFA.

C'est donc une demande forte avec une mobilisation importante qui s'est fait entendre pendant toute la durée de l'enquête. Cette demande va de la préservation de la totalité du parc, soit 25 hectares à 15 hectares, ce dernier chiffre correspond à la décision prise lors de la délibération du Conseil Municipal n°2012/84 du 26 mars 2012. Le passage du tram indiqué dans le projet sur la piste du parc dans une zone boisée est critiqué. Certaines personnes semblent d'accord pour que le tram passe en bordure du parc à condition de conserver les arbres. Plusieurs personnes estiment que l'accès au parc doit se faire par le tram afin de l'ouvrir à tout le monde.

D'autres sujets ont été abordés par le public, en nombre plus restreint, comme le choix des plantes alternatives au gazon trop consommateur d'eau, la protection de la faune, de la flore, le bruit et la protection contre la transmission des vibrations par la voie.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le passage du tramway dans le parc Montcalm est un sujet très sensible. Dans sa réponse la CAM donne des informations sur le statut de ce parc. Elle fait d'autre part des propositions afin de préserver au mieux l'intégrité de cet espace de 15 h, confirmant en particulier qu'il sera d'un seul tenant avec un déplacement du tracé de la ligne de 45 m vers l'ouest.

Ces engagements sont corroborés par la lettre de madame le Maire de Montpellier au Président de la CAM dans sa lettre du 31 mai 2013. Elle indique en effet que "*le parc à aménager comme "poumon*

vert" dans le cadre de l'opération de l'aménagement de l'EAI aura une surface d'au moins 15 hectares d'un seul tenant".

Pour les autres sujets, le maître d'ouvrage a rappelé la position de l'information dans le dossier d'enquête et complété la réponse.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que dans les secteurs de la ville les plus emblématiques, tels que le boulevard Henri IV et la place Albert Ier, les platanes sont sauvegardés et protégés pendant les travaux. En ce qui concerne l'avenue Lepic la reconstitution paysagère paraît satisfaisante au regard des engagements pris et des photo-montages qui figurent au dossier. La Commission prend note que le Parc Montcalm fera l'objet d'un concours pour son aménagement, qui reprendra la composante végétale. La Commission a relevé tout au long de cette longue enquête, de la connaissance du dossier, des questions à la CAM et des réponses qu'elle a faite, que le souci de la préservation de la qualité de l'environnement était constant de la part de la maîtrise d'ouvrage . Il est également significatif de constater que la CAM indique qu'un budget de 52 075K€ est affecté à la préservation de l'environnement, soit près de 15% du budget global du Projet. La composante environnementale, au sens le plus large est nettement, prise en compte par le porteur du Projet.

5ème enjeu : les atteintes éventuelles à d'autres intérêts publics

La Commission constate que :

Aucune déposition n'a été faite sur cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis dans le dossier d'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

La réglementation exige une analyse des effets cumulés sur l'environnement du projet avec d'autres projets connus qui pourraient être exécutés dans les mêmes périodes. Les projets à prendre en compte sont ceux qui ont fait l'objet d'une étude d'impact, d'un avis de l'Autorité Environnementale ou d'un document d'incidences au titre de la loi sur l'eau et d'une enquête publique.

L'étude d'impact (volume G) liste ces projets, ainsi que les effets cumulés sur :

- ✓ le milieu physique
- ✓ le milieu naturel
- ✓ les risques naturels et technologiques : feu de forêt, inondation
- ✓ le cadre de vie : nuisances sonores et olfactives, circulation
- ✓ le patrimoine et le paysage
- ✓ les milieux aquatiques

On note des effets cumulés sur la circulation avec le projet de la gare St Roch en phase travaux. Les plans de circulation ont pris en compte ces effets cumulés.

On note également que des effets cumulés peuvent avoir lieu sur les milieux aquatiques, notamment Le Lez par pollutions chroniques ou accidentelles pendant la phase travaux.

Les projets ayant fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R214-6 (loi sur l'eau) ont des effets cumulés considérés comme faibles.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'analyse des effets cumulés du tramway ligne 5 montre qu'il y a peu d'incidences avec les autres projets connus. Des mesures compensatoires ou préventives seront incluses dans les cahiers des charges des marchés de travaux pour l'atténuation de ces effets.

Il n'y a pas d'atteintes à d'autres intérêts publics.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère qu'il n'y a pas d'atteintes à d'autres intérêts publics, compte-tenu des mesures préventives prévues pendant les phases de travaux.

6ème enjeu : les effets sur la santé et la sécurité publique

La Commission constate que :

Le public n'a pas déposé d'observations ayant directement un rapport avec cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans le dossier soumis à l'enquête publique, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Parmi les dangers identifiés pour la santé, on trouve :

- ✓ la pollution des eaux
- ✓ les nuisances acoustiques
- ✓ les émissions de poussières et de polluants

La pollution des eaux en phase travaux et en phase exploitation peut avoir des répercussions sur la santé humaine par le biais de l'eau potable, même si le tracé de la ligne n'interfère avec aucun périmètre de captage AEP. Si le dossier DUP est accepté, ce sujet sera traité plus complètement dans le cadre d'une autre enquête publique au titre de la loi sur l'eau article L214.1 à 6 du code de l'environnement, qui aura lieu probablement en même temps que l'enquête parcellaire.

Pour les nuisances acoustiques, les objectifs de conformité aux normes acoustiques sont atteints. Seul le rond-point de Gennevaux réaménagé en viaduc en passage supérieur induit une augmentation des niveaux sonores de 2 dBA. Des protections acoustiques seront mises en œuvre au niveau de ce viaduc pour la protection des riverains.

Les travaux de terrassement et la circulation des engins sur les pistes sont générateurs de poussières. De même les polluants utilisés sur les chantiers peuvent être générateurs de pollution en cas de mauvais usage.

Le maître d'ouvrage a mis en place une démarche de développement durable, par l'intermédiaire d'un Plan de Management de Développement Durable (PMDD) dont le but est de faire émerger des actions ayant un impact positif sur toutes les composantes et dans toutes les phases du projet. Le PMDD a pour objectif de limiter les pollutions et les nuisances.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Les dangers pour la santé sont bien identifiés.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les dangers pour la santé sont bien identifiés, ainsi que les mesures visant à les atténuer. Il revient au maître d'ouvrage et au maître d'œuvre de les faire appliquer dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable.

7ème enjeu : les rejets, pollutions et risques pour l'homme et pour l'environnement

Considérant les éléments recueillis dans le dossier de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Le danger identifié pour l'homme et l'environnement porte sur la pollution des eaux, en phase travaux et en phase exploitation (pollution chronique et pollution accidentelle) pouvant avoir des répercussions sur la santé humaine et l'environnement par la consommation d'eau potable, la consommation de poissons, de végétaux arrosés avec de l'eau contaminée et pour la baignade. Les populations exposées à la pollution des eaux sont principalement situées en aval des zones de travaux.

Le Plan de Management de Développement Durable (PMDD), décrit au paragraphe ci-dessus, a pour objectif de limiter les pollutions et les nuisances.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le danger de pollution des eaux peut être minimisé dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable (PMDD) dont l'objectif est entre autres de limiter les pollutions et les nuisances.

8ème enjeu : sur la protection des ressources (air, eau,...)

La Commission constate que :

L'enjeu de la protection des ressources en air et en eau rejoint l'enjeu N°6 sur les effets sur la santé et la sécurité publique. La conclusion sera identique.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les dangers pour la santé sont bien identifiés, ainsi que les mesures visant à les atténuer. Il revient au maître d'ouvrage et au maître d'œuvre de les faire appliquer dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable.

9ème enjeu : la consommation d'énergie

La Commission constate que :

Le public n'a pas déposé d'observations ayant directement un rapport avec cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le réseau tramway est alimenté par l'énergie électrique à partir du réseau électrique haute tension 20 000 volts alternatifs. Une transformation de cette énergie en courant continu 750 volts est réalisée dans des sous-stations réparties le long du tracé.

Un dispositif d'optimisation d'énergie fait que les rames en phase de freinage électrique peuvent échanger leur énergie avec les rames en phase de traction par l'intermédiaire des lignes aériennes de contact.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Du fait de la consommation d'énergie électrique par les rames de tramway, il n'y a pas de dégagement de dioxyde de carbone, ni d'oxyde d'azote, ni d'autres gaz polluants.

D'autre part la mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile et des bus dans le corridor de la ligne. Il est donc attendu une amélioration de la qualité de l'air.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête

considère que l'énergie électrique utilisée par les rames de tramway est un élément permettant d'améliorer la qualité de l'air dans le corridor de cette ligne, ainsi qu'en centre ville, puisque la mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile.

CONCLUSIONS GLOBALES BILAN COÛTS – AVANTAGES

La Commission d'enquête a analysé chacun des enjeux sur les secteurs suivants :

- **l'atteinte à la propriété privée ou à son usage : la Commission d'enquête considère que l'atteinte à la propriété privée n'est pas excessive, compte-tenu de l'ampleur du projet et de son insertion en zone urbanisée. D'autre part la CAM a donné des garanties d'accessibilité pour les riverains en phase travaux et en phase d'exploitation et de maintien des places de parkings pour les commerçants en phase d'exploitation.**
- **le coût financier par rapport à l'intérêt présenté : la Commission considère que le coût de l'opération n'est pas disproportionné par rapport à l'intérêt du projet et ne fait pas obstacle à la reconnaissance de l'Utilité Publique. Cependant compte-tenu du montant élevé de l'opération et de la conjoncture économique actuelle, la Commission recommande un étalement des investissements, sans remettre en cause l'objectif final du projet.**
- **les inconvénients d'ordre social, économique et foncier : la Commission estime que les inconvénients d'ordre socio-économiques sont compensés par les avantages liés à la création de la ligne 5.**
- **les atteintes à l'environnement : un budget important de 15% de l'opération est consacré à l'environnement. Compte-tenu des éléments du dossier, notamment de l'étude d'impact et des divers avis qu'elle a pu recueillir, la Commission considère que la composante environnementale du dossier dans toutes ses dimensions a été prise en compte.**
- **les atteintes à d'autres intérêts publics : la Commission considère qu'il n'y a pas d'atteintes à d'autres intérêts publics identifiés, compte-tenu des mesures préventives prévues pendant les phases de travaux.**
- **les effets sur la santé et la sécurité publique : les dangers pour la santé ont été bien identifiés, ainsi que les mesures compensatoires visant à les atténuer. Dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable, le maître d'ouvrage devra être vigilant sur son application.**
- **les rejets, pollutions et risques pour l'homme et pour l'environnement : La Commission considère que le risque majeur de pollution des eaux peut être minimisé par une application stricte du Plan de Management de Développement Durable.**
- **la protection des ressources air et eau : l'avis de la Commission est le même que celui pour les effets sur la santé et la sécurité publique donné ci-dessus.**
- **la consommation d'énergie : l'énergie électrique utilisée par les rames de tramway est un élément permettant d'améliorer la qualité de l'air dans le corridor de cette ligne, ainsi qu'en centre-ville ; la mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile.**

En conclusion de son analyse, la Commission considère que le bilan coût-avantages est positif.

1.4 AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'enquête

Après avoir :

- étudié le dossier et plus particulièrement l'étude d'impact,
- pris connaissance de l'avis des Administrations sur le dossier,
- visité les lieux et notamment les points sensibles,
- rencontré les Maires concernés,
- organisé des réunions avec les associations concernées,
- maintenu des contacts permanents avec le Maître d'ouvrage,
- examiné toutes les dépositions consignées dans les registres et dans les lettres,
- analysé, décomposé et classé par thèmes les observations du public générées par les dépositions,
- répercuté les questions au Maître d'ouvrage,
- analysé les réponses du Maître d'ouvrage,
- apporté des commentaires et avis sur chacun des thèmes et sous thèmes,
- donné son avis sur les enjeux relatifs à la DUP en faisant un bilan des avantages et inconvénients du projet.

Emet

un avis FAVORABLE

à la demande de Déclaration d'Utilité Publique du projet de la ligne 5 du tramway de la Communauté d'Agglomération de Montpellier entre Lavérune et Clapiers.

avec 3 recommandations

Recommandation 1

Commencer les travaux par le bouclage de la ligne 4 en vue d'améliorer sa rentabilité, de favoriser les interconnexions du réseau et de desservir le cœur de ville en priorité.

Recommandation 2

Compte-tenu du montant élevé de l'opération et de la conjoncture économique actuelle, la Commission recommande un étalement des investissements, sans remettre en cause l'objectif final du projet. Dans cette optique elle propose de différer l'exécution des travaux pour les 3 tronçons Lavérune-Gennevaux ,Paul Fajon-Les Bouisses et Girac-Clapiers.

Recommandation 3

Montpellier est une ville universitaire reconnue. Le quartier La Gaillarde/Sup Agro/Inra n'est pas desservi par la ligne 5. La Commission, recommande à la CAM de ne pas rejeter définitivement cette proposition, mais de la conserver dans le cadre des ajustements qu'elle peut être amenée à réaliser pour optimiser son réseau tramway dans le futur.

Fait le 26 juin 2013

La Commission d'enquête

Jean-François DEMOULIN	Bernard BOULLET	Claude ROUVIERE
Président	Assesseur	Assesseur

2 PARTIE 3 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (MISE EN CONFORMITE DES DOCUMENTS D'URBANISME)

2.1 RAPPEL DU PROJET :

Le Projet de la ligne 5 du tramway, objet de la présente enquête, s'inscrit dans la politique de développement des réseaux de transport de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Il porte sur la réalisation de la ligne 5 et sur les aménagements qui lui sont liés. Il y a lieu de citer notamment, les 4 parkings (2 de proximité et 2 en relais), les aménagements paysagers, les stations, les quais et les 8 ouvrages d'art nécessaires (7 pour le franchissement des cours d'eau et 1 pour le carrefour Gennevaux). Ce projet vise à compléter le réseau existant en assurant un meilleur maillage et en desservant des pôles d'emplois, d'habitats, des grands équipements tels que les établissements scolaires et universitaires, des centres de recherches, des lieux sportifs et de loisirs. Cette ligne s'étend sur 15,7 km entre les communes de Lavérune et de Clapiers. Il est prévu 25 stations et des pôles d'échange avec les lignes existantes 1, 3 et 4. Le tracé proposé à l'enquête comporte 6 sections, des tronçons communs avec les lignes 1, 3 et 4 ainsi qu'une antenne entre Paul Fajon- Les Bouisses

2.2 CADRE ADMINISTRATIF

La Commission d'enquête a été constituée par décision n°E13000017/34 de Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier, en date du 29 janvier 2013.

2.3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'enquête publique s'est déroulée, du 10 avril 2013 au 13 mai 2013 inclus, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral n°2013-I-548 du 18 mars 2013.
La présente enquête s'est déroulée normalement, sans incident notable avec une bonne participation du public, des associations et des responsables locaux.

L'enquête s'est caractérisée par les chiffres suivants :

- ✓ 316 dépositions dans 16 registres,
- ✓ 122 lettres dont 5 pétitions,
- ✓ Le site internet de la CAM a été visité 4468 fois par le public,
- ✓ 622 personnes ont été accueillies par les hôtesses dans les 6 lieux de consultation des dossiers

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLU DES COMMUNES

Le dossier soumis à enquête comprend un volume I qui traite de la mise en compatibilité des PLU, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme. A cet effet des documents spécifiques ont été établis pour les 5 communes concernées. Une réunion de concertation, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, a eu lieu le 14 février 2013 en application des articles L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme. Le procès verbal de cette réunion, qui fait partie du dossier d'enquête, spécifie que l'accord sur la mise en compatibilité avec le projet de la ligne 5 du tram de l'agglomération de Montpellier est prononcé à l'unanimité. Les dossiers concernés sont bien présentés d'une lecture facile et font état des modifications proposées pour les PLU communaux. La Commission d'enquête a vérifié que les modifications de mise en compatibilité correspondent bien et étaient nécessaires, en tant qu'emplacement réservé pour usage public, installation d'intérêt général, aux besoins générés par le projet. Les communes suivantes sont impactées par le projet : Lavérune, St Jean de Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

Commune de Lavérune

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 6.19 ha sur le territoire de la commune. Cette surface dénommée A12 dans le dossier englobe le tracé de la ligne, une station, un parking relais et la modification des carrefours. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles à protéger et des zones naturelles et forestières. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0,86 par rapport à la surface communale.

Commune de St-Jean de-Védas

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 6.60 ha sur le territoire de la commune. Le projet croise un emplacement D2 dont le bénéficiaire est le département. Cette surface dénommée A12 dans le dossier correspond à la configuration du projet. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles à protéger et des zones naturelles et forestières ainsi que des zones à urbaniser. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0,50 par rapport à la surface communale.

Commune de Montpellier

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 35,87 ha sur le territoire de la commune. Le tracé de la ligne traverse des zones urbaines, des zones à urbaniser, des zones naturelles, des espaces boisés classés et des PSMV. Le tracé croise plusieurs emplacements réservés. La surface nécessaire pour réaliser le projet représente un %

de 0,63 par rapport à la surface communale. Elle est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général"

Commune de Montferrier sur Lez

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 3,06 ha sur le territoire de la commune. Le projet croise un emplacement réservé D4. Un nouvel emplacement réservé est à créer afin de répondre à la configuration du projet. Cette surface est dénommée AM1. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles à protéger et des zones naturelles et forestières. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0.40 par rapport à la surface communale.

Commune de Clapiers

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 6.97 ha sur le territoire de la commune. Cette surface dénommée 13 dans le dossier englobe le tracé de la ligne, une station, les deux parkings et des modifications de carrefours. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles, des zones naturelles, des zones à urbaniser et des zones urbaines. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0,91 par rapport à la surface communale.

La Commission d'enquête

Constate que

La mise en compatibilité du PLU s'est déroulée dans de bonnes conditions tant sur le plan réglementaire que sur le plan de l'information au public. Il n'y a pas eu de déposition sur ce sujet. Il est à noter qu'une modification du PLU de la commune de Lavérune est actuellement en cours.

Rappelle que

Dans les conclusions relatives à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique elle a donné un avis favorable assorti de 3 recommandations.

Considère que

La création ou la modification d'espaces réservés dans les PLU des communes est indispensable à la réalisation du projet de la ligne 5 du tram de l'agglomération de Montpellier

Il est donc nécessaire en application des textes actuellement en vigueur de mettre en conformité les documents d'urbanisme des communes

Cette mise en conformité devra tenir compte des ajustements effectués sur l'emprise de la DUP à la suite de la présente enquête. Ces ajustements ne modifient pas l'économie générale du projet.

émet

un avis FAVORABLE

à la mise en compatibilité avec le projet de la ligne 5 des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Lavérune, St Jean de Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

Fait le 26 juin 2013

La Commission d'enquête

Jean-François DEMOULIN	Bernard BOULLET	Claude ROUVIERE
Président	Assesseur	Assesseur

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

OPERATION DE LA LIGNE 5

DU TRAMWAY DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

ENQUÊTE PUBLIQUE, PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DES TRAVAUX ET DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES DE LAVERUNE, SAINT JEAN DE VEDAS, MONTPELLIER, MONTFERRIER SUR LEZ ET CLAPIERS

(Enquête publique du10 avril 2013 au 13 mai 2013)

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Commission d'enquête

Jean-François Démoulin Bernard Boullet Claude Rouviére

1 PARTIE 2 - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE) 3

1.1 PRESENTATION DE L'OPERATION 3
1.1.1 OBJET DE L'ENQUÊTE 3
1.1.2 DESIGNATION DE LA COMMISSION 3
1.1.3 ARRETE D'OUVERTURE 3
1.1.4 RAPPEL DU PROJET 3
1.1.5 LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE 3

1.2 CONCLUSIONS GENERALES 4

1.3 .CONCLUSIONS SUR LES ENJEUX RELATIFS A LA DUP 4
1.3.1 INTERET PUBLIC DE L'OPERATION 4
1.3.2 BIEN FONDE DES EXPROPRIATIONS ENVISAGEES 27
1.3.3 BILAN COÛT-AVANTAGES 36

1.4 AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE 45

2 PARTIE 3 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (MISE EN CONFORMITE DES DOCUMENTS D'URBANISME) 47

2.1 Rappel du projet : 47

2.2 Cadre administratif 47

2.3 Déroulement de l'enquête 47

1 PARTIE 2 - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE)

1.1 PRESENTATION DE L'OPERATION

1.1.1 OBJET DE L'ENQUÊTE

La présente enquête porte sur une déclaration d'utilité publique (DUP), au profit de la Communauté d'Agglomération de Montpellier pour le projet de création de la ligne 5 de tramway "tronçon Lavérune – Clapiers", emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

1.1.2 DESIGNATION DE LA COMMISSION

La commission d'enquête a été constituée par décision n°E13000017/34 de Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier, en date du 29 janvier 2013.

1.1.3 ARRETE D'OUVERTURE

La mission de la Commission d'enquête a été définie par arrêté préfectoral n°2013-I-548 du 18 mars 2013

1.1.4 RAPPEL DU PROJET

Le Projet de la ligne 5 du tramway, objet de la présente enquête, s'inscrit dans la politique de développement des réseaux de transport de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Il porte sur la réalisation de la ligne 5 et sur les aménagements qui lui sont liés. Il y a lieu de citer notamment, les 4 parkings (2 de proximité et 2 en relais), les aménagements paysagers, les stations, les quais et les 8 ouvrages d'art nécessaires (7 pour le franchissement des cours d'eau et 1 pour le carrefour Gennevaux). Ce projet vise à compléter le réseau existant en assurant un meilleur maillage et en desservant des pôles d'emplois, d'habitats, des grands équipements tels que les établissements scolaires et universitaires, des centres de recherches, des lieux sportifs et de loisirs. Cette ligne s'étend sur 15,7 km entre les communes de Lavérune et de Clapiers. Il est prévu 25 stations et des pôles d'échange avec les lignes existantes 1, 3 et 4. Le tracé proposé à l'enquête comporte 6 sections, des tronçons communs avec les lignes 1, 3 et 4 ainsi qu'une antenne entre Paul Fajon- Les Bouisses

1.1.5 LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique s'est déroulée, du 10 avril 2013 au 13 mai 2013 inclus, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral n°2013-I-548 du 18 mars 2013.
La présente enquête s'est déroulée normalement, sans incident notable avec une bonne participation du public, des associations et des responsables locaux.

L'enquête s'est caractérisée par les chiffres suivants :

- ✓ 316 dépositions dans 16 registres,
- ✓ 122 lettres dont 5 pétitions,
- ✓ Le site internet de la CAM a été visité 4468 fois par le public,
- ✓ 622 personnes ont été accueillies par les hôtesses dans les 6 lieux de consultation des dossiers

1.2 CONCLUSIONS GENERALES

L'enquête s'est déroulée dans des conditions normales :

- ✓ la publicité réglementaire a bien été faite,
- ✓ toutes les personnes ont pu s'exprimer librement,
- ✓ tous les avis et observations ont bien été enregistrés et pris en compte,
- ✓ le Maître d'ouvrage a répondu aux questions posées avec beaucoup de précision,
- ✓ le dossier d'enquête est complet, il a été jugé recevable par les services préfectoraux,
- ✓ la concertation préalable qui a précédé l'enquête a permis une bonne participation du public et un bilan a été tiré,
- ✓ les collectivités locales sont motivées et engagées dans la démarche,
- ✓ les services de l'Etat ont donné des avis positifs sur le dossier,
- ✓ l'enquête a suscité une forte participation du public,
- ✓ le dossier est conforme aux objectifs du SCOT de l'Agglomération de Montpellier et au PDU de Montpellier.

1.3 CONCLUSIONS SUR LES ENJEUX RELATIFS A LA DUP

1.3.1 INTERET PUBLIC DE L'OPERATION

Dans ce chapitre, la commission va examiner divers enjeux susceptibles de concourir au caractère d'intérêt public de l'opération.

1er enjeu : La forme et la procédure de l'enquête

La Commission constate que :

11 personnes ont émis des observations négatives au travers du thème T1 sur la qualité du dossier, leur difficulté à le consulter ou l'absence d'étude d'impact dans le parc Montcalm.

Aucune observation du public n'a porté sur la qualité de la procédure d'enquête publique.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Sur l'absence d'étude d'impact dans le parc Moncalm, l'Autorité Environnementale représentée par la DREAL, a rendu son avis en date du 13 février 2013. De plus ce n'est pas un espace boisé classé comme le sont le Bois de Montmaur et le Jardin des Plantes qui ont nécessité la consultation du Ministre chargé de l'Environnement.

Dans ses réponses le maître d'ouvrage a rappelé chaque fois la localisation de l'information dans le dossier.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse, l'affichage à la Communauté d'Agglomération, siège de l'enquête et dans les cinq mairies concernées et sur les panneaux municipaux des communes, et également sur le site par la présence d'une trentaine de panneaux supports de l'avis d'enquête.

Cet affichage a été maintenu et vérifié depuis 15 jours avant le début de l'enquête et puis tout au long de l'enquête jusqu'au dernier jour le 13 mai 2013.

Le dossier mis à l'enquête, bien que volumineux (environ 1500 pages), était complet, consultable dans de bonnes conditions avec un guide de lecture facile à lire ; le site internet permettait de le consulter à distance et des bornes interactives, permettant sa consultation, étaient présentes sur les lieux d'enquête.

La concertation et l'information du public ont été très satisfaisantes ; le site internet mis à disposition pendant toute la durée de l'enquête a été consulté 4468 fois entre le 8 avril 2013 et le 13 mai 2013.

Les permanences se sont tenues dans d'excellentes conditions d'organisation, avec la présence d'une hôtesse (ou d'un hôte pour la mairie de Lavérune) pour faciliter les conditions d'accueil du public, et ont enregistré l'accueil de 622 personnes.

Le public a pu s'exprimer largement au travers de 316 dépositions sur les registres, 122 lettres ou pétitions déposées ce qui s'est traduit par 517 observations.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la forme est correcte et que la procédure d'enquête publique s'est déroulée d'une façon très satisfaisante.

2ème enjeu : Le fond et l'intérêt de l'opération

La Commission constate que :

5 personnes seulement ont déposé pour noter leur opposition totale au projet (regroupées dans le thème T12) en indiquant comme motif, soit le passage du tracé de la ligne dans le parc Montcalm pour 5 personnes, soit le coût du projet jugé excessif entrainant une augmentation des impôts locaux.

68 personnes sont venues déposer (regroupées dans le thème T13) pour apporter leur soutien au tracé proposé.

Toutes les autres dépositions du public reclassées par la Commission dans divers thèmes proposent des solutions modifiant le projet et quelquefois l'améliorant.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage a répondu point par point aux diverses questions posées par la Commission ou directement aux observations du public à la suite de l'examen de chaque thème. Dans chaque réponse, il est fait référence à l'article du dossier d'enquête qui contenait la réponse.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'importante participation du public résumé par 316 dépositions dans les registres, 122 lettres reçues, soit au total 517 observations du public, montre tout l'intérêt que la population concernée a pris pour la création de la ligne 5.

Ainsi la ligne 5 participera au maillage du réseau urbain de transport de l'Agglomération permettant au plus grand nombre d'habitants et aux groupes sociaux d'en bénéficier.

Le projet s'inscrit parfaitement dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé le 26 juillet 2012, lui même conforme avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

La commission considère que ces objectifs d'intérêt général seront atteints à la mise en service de la ligne 5 ;

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le projet respecte les objectifs fixés qui sont d'intérêt général.

3ème enjeu : la concertation préalable

La Commission constate que :

3 dépositions classées dans le thème T9 (questions spécifiques) mettent en cause la qualité de la concertation et de l'enquête publique.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La concertation a été réalisée en application de l'article L300-1 à L 300-4 du Code de l'Urbanisme.

La forte fréquentation du public aux réunions publiques, ainsi que les très nombreuses consultations du site internet, dénotent d'un très fort intérêt du public pour cette opération.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission a demandé au maître d'ouvrage de lui fournir l'intégralité des documents de concertation, avant le démarrage de l'enquête, pour se faire une idée de la position du public. Ces documents classés dans cinq cahiers regroupent les supports de communication, toutes les délibérations relatives au projet, les courriers, les compte-rendus de réunions et le bilan de la concertation.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la ligne 5 participera à la densification du maillage du réseau urbain de la CAM permettant au plus grand nombre d'habitants et aux groupes sociaux d'en bénéficier

4ème enjeu : le bien fondé du tracé

La Commission constate que :

L'inventaire, de **toutes les observations recueillies au cours de cette enquête** montre qu'une grande part d'entre-elles se concentre sur **l'infrastructure**, en particulier sur les thèmes du tracé (**T2-1**) et des stations (**T2-2**). De fait, ceux-ci représentent le « cœur de l'enquête ».

Un rapide décompte met en évidence les points importants que le public a souhaité faire connaître à la Commission.

Thème T2 le tracé

Observations concernant directement le tracé (le chiffre entre parenthèses indique le nombre d'observations) :

Route de Lavérune (2)

Parking de Lavérune (1)

Rond- point Gennevaux (1)

Les Bouisses (2)

Centre Commercial de Montpellier –Village (4)

Avenue de Vanieres (1)

Quartier Ovalie-Providence (1)

Rue de Bugarel (28)

Parc Montcalm (63, + d'importantes pétitions)

Avenue Lepic (2)

Rond- point de Girac (2)

Autres propositions significatives

Quelques-unes demandent un passage de la ligne par la pénétrante que représente l'Avenue de Toulouse (2). D'autres concernent la desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de Pharmacie, Cité voie Domitienne » (3). Ces propositions, qui n'ont pas été prises en compte par la CAM dans le choix définitif du tracé, remettent en cause l'économie générale du Projet. La Commission se devait de ne pas les écarter de sa réflexion pour en saisir la portée et exprimer son propre avis.

15 observations générales et 6 questions diverses sur l'ensemble

Ces observations et questions traitent de différents aspects « singuliers » qui ne peuvent faire l'objet d'un regroupement parmi les grands secteurs du tracé. En conséquence elles ne représentent pas une « tendance significative » pouvant remettre en cause l'économie générale du Projet.

En conclusion de la première analyse de ces données, **il est significatif de constater** que sur **133** observations déposées sur « l'emprise du tracé », la majorité d'entre-elles **concerne le passage dans la rue de Bugarel (28) et la traversée du parc Montcalm (63)** auxquelles il faut ajouter des pétitions très conséquentes comportant plus de 7 800 signatures. Ce secteur n'a donc pas manqué d'attirer l'attention de la Commission, qui a très rapidement considéré que c'était le « point dur » de l'enquête sur lequel il fallait porter une très grande attention, car il pouvait remettre en cause le principe de l'Utilité Publique du Projet, objet de l'enquête.

Thème T2 les stations

Stations concernées par les observations du public :

Station supplémentaire avenue Georges Clémenceau (28 et 2 pétitions)

Station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux (14 dont 1 en opposition à cette demande)

Station Albert 1er (7)

Station supplémentaire entre CNRS et Hortus (1)

Maintien de la station Collines d'Estanove (4)

Maintien de la station Saint Guilhem (1),

Déplacement de la station Saint Denis (3)

Déplacement de la station de Lavérune (1)

Déplacement de la station Ovalie (1)

Dénomination de la station Voie domitienne (1)

A l'examen de ces observations il est apparu, à la Commission, que le public exprimait 3 demandes principales, basées sur des motivations documentées. Elles représentent 51 observations sur les 63 déposées sur ce thème.

- La première portait sur l'implantation d'une station supplémentaire au milieu du Boulevard Georges Clémenceau, qui a fait l'objet d'une mobilisation très forte à travers le dépôt de 28 observations et de 2 pétitions de 28 personnes (traitées en différents thèmes puisqu'elles abordaient plusieurs sujets).
- La seconde portait également sur l'implantation d'une station supplémentaire à situer entre les stations Paul Fajon et Gennevaux ».
- La troisième concernait la station Albert 1er qu'il convenait de redimensionner et de déplacer.

Thème T12 contre le Projet et Thème T13 pour le Projet

Enfin la Commission constate que 67 observations ont été exprimées en faveur du Projet, donc du tracé de la ligne. Ce point est à noter car, par expérience, les commissaires enquêteurs peuvent témoigner que les personnes qui se déplacent pour indiquer leur soutien à un projet, quel qu'il soit, sont souvent très rares, voire inexistantes. **Ce chiffre peut être comparé aux 5 observations qui indiquent une opposition totale au Projet.**

En conclusion de cet inventaire la Commission remarque que :

133 observations concernent le Tracé de la ligne (Thème T2-1).

64 observations sont relatives aux Stations de la ligne (Thème T2-2).

Soit un total de 197 observations.

En considérant les 67 observations en faveur du Projet, lesquelles, par essence, concernent le tracé choisi avec ses stations c'est, sur un total de 517 observations recensées pour l'enquête, 264 observations (soit 51% de l'ensemble) qui concernent l'enjeu du bien fondé du tracé.
D'où l'importance de cet enjeu, parmi tous ceux analysés par la Commission, pour bâtir son avis motivé sur la Déclaration d'Utilité Publique.

A partir de l'examen comptable de ces observations la Commission a poursuivi sa phase de CONSTAT, passant à un degré supérieur d'analyse que l'on trouvera ci-après.

Passage par la rue de Bugarel

Les habitants des immeubles implantés dans cette rue et plus particulièrement les occupants du bâtiment de la résidence des Hauts d'Argency, sont inquiets et parfois opposés au passage de la ligne 5. Ils démontrent, à travers diverses contributions, qu'à cause de l'étroitesse de cette rue il est

impossible, sans des acquisitions foncières importantes, de faire cohabiter 2 lignes de tramway, 1 voie pour les voitures, 2 trottoirs et 1 piste cyclable. Il faudrait 17m pour répondre à ces exigences alors que la rue présente une largeur de 11m. La Commission note que plusieurs personnes proposent des solutions pour réduire l'emprise indiquée dans le projet en suggérant, par exemple, une voie unique pour le tramway, la suppression d'un trottoir et de la piste cyclable.

En conclusion la Commission constate que le tracé du projet rue de Bugarel est très pénalisant pour les habitants des immeubles des Hauts d'Argency avec comme conséquence la suppression d'espaces verts et de parkings situés en bordure. Ceci sans compter les impacts éventuels sur les immeubles les plus proches pendant la phase « travaux ».

La Commission a donc <u>expressément</u> soulevé ce problème auprès de la CAM en lui demandant de procéder à une nouvelle étude répondant aux doléances des riverains, manifestement très inquiets du choix définitif du tracé empruntant leur rue. La Commission a également suggéré d'étudier la possibilité de répartir équitablement l'emprise de part et d'autre de la rue. Enfin, vu l'ensemble des problèmes que pose l'agencement de la rue de Bugarel, au regard de tous les aspects soulevés par le public, **la Commission a <u>tenu</u> à ce que la CAM lui fournisse un plan, suffisamment élaboré, pour comprendre et mesurer la portée des solutions qu'elle propose et sur lesquelles elle s'engage.**

<u>Traversée du Parc Montcalm</u>

Suite aux rencontres avec les déposants et l'analyse des observations consignées dans les registres ou les lettres**, <u>la Commission constate</u>** qu'avec l'arrivée du tramway, le devenir du Parc Montcalm devient une question centrale. En effet, lorsque la Ville de Montpellier a acheté le domaine de l'ancienne EAI et qu'elle a décidé d'ouvrir la partie, appelée « Parc Montcalm » au public, celui-ci l'a, semble-t-il, immédiatement adopté jusqu'à se l'approprier. Avec la campagne publicitaire de la Ville « Respirez, vous êtes à Montpellier » les montpelliérains ont, en quelque sorte, pensé ce lieu comme le futur « Central Park » de Montpellier. Un problème de communication a renforcé cette idée, alimentée, sans doute par le « flou » de réponses non suffisamment précises des responsables de la Ville et de la CAM, en pleine phase de réflexion sur le devenir de cette zone. L'idée de l'installation de projets immobiliers, qui, sans aucun doute aux yeux du public, allaient s'emparer de ces espaces éminemment convoitables, venait amplifier les inquiétudes des défenseurs d'un « poumon vert » à conserver au cœur de la Ville. Certaines observations n'ont pas manqué de porter à l'attention de la Commission que, malgré l'enquête en cours, « les jeux étaient faits », en donnant pour preuve que des promoteurs s'emparaient déjà de l'image du tramway comme argument de vente de leurs opérations immobilières. Le raisonnement du public paraissait évident, le tramway « se devait » de passer par le Parc Montcalm pour desservir de futurs quartiers dédiés à l'habitat. En conséquence cette opération se faisait au détriment de ce parc déjà tant apprécié des familles et de leurs enfants, des promeneurs, des sportifs et de tous ceux qui voulaient retrouver la nature au sein d'une grande ville en voie continue d'expansion.

Des déposants soulignaient également que le dossier d'enquête, dans le cadre de l'étude d'impact, ne fournissait aucune analyse environnementale sur cette zone.

Sous l'impulsion d'Associations, en particulier de l'ARFA, le public s'est donc très nettement manifesté pour refuser avec vigueur le passage du tramway dans ce parc.

Ainsi, Monsieur Darnay, Président de l'ARFA, indique que ce sujet n'est même pas évoqué dans le dossier d'enquête publique et que depuis 2012 toute la « communication », toutes les soi-disant concertations ont soigneusement évité de présenter cette réalité du projet. Il signale que ses courriers recommandés avec AR du 17 septembre 2012, adressés à Madame Mandroux et à Monsieur Moure sont restés sans réponse. Il conclut que le passage du tramway dans le parc Montcalm ne peut se « justifier » que par la perspective d'urbanisation (construction d'immeubles) dans le parc actuel.

Ainsi, pour la Commission, de véritables et sérieuses questions étaient posées : le public avait-il totalement raison ? Le parc serait-il irrémédiablement condamné ? Allait-on sacrifier à l'expansion urbanistique la chance d'avoir une réserve « naturelle » en plein cœur de Ville ?

Pour répondre à ces interrogations, la Commission n'avait pas suffisamment d'éléments objectifs à sa disposition, comme, par exemple, des plans d'aménagement de l'ensemble de l'ancien site de l'EAI (Parc et caserne Guillot). <u>De ce fait les commissaires enquêteurs ont insisté auprès de la CAM pour obtenir des données factuelles</u> :

- Copie de la délibération du Conseil municipal de Montpellier définissant les engagements de la Ville, suite à l'acceptation de l'Etat de donner une préférence de vente des installations de l'ex EAI à celle-ci.
- A défaut de plan d'aménagement, de lui fournir une lettre par laquelle Madame le Maire de Montpellier, s'engageait **<u>à maintenir un parc d'un seul tenant</u>**, en précisant le nombre d'hectares sauvegardés.
- Les engagements de la CAM pour repenser le tracé de la ligne de tramway dans le parc Montcalm, afin de préserver au mieux l'intégrité de son territoire et de lui fournir les plans de modification du tracé définitivement actés par ses responsables.
- L'évaluation du coût que représenterait ces modifications.
- Les engagements de la CAM pour conserver au maximum les parties déjà boisées et végétalisées.
- Les engagements de la CAM pour compenser les parties boisées qui seront supprimées, en allant même au-delà d'une simple reconstitution de l'existant. En l'amplifiant par exemple par des plantations supplémentaires et des aménagements s'inscrivant dans le concept de « développement durable ».
- Les engagements de la CAM pour assurer une bonne cohabitation du Tramway et des usagers du parc, en implantant des infrastructures de sécurisation, notamment pour les enfants, les personnes âgées et celles à mobilités réduites.

La Commission d'enquête s'est également déplacée auprès de la DREAL pour saisir la nature de cet espace au regard de son statut actuel en matière environnemental et pour recueillir les remarques de celle-ci au regard de son appréciation, à travers sa démarche d'analyse de l'étude d'impact et de son avis en tant **qu'Autorité Environnementale**.

<u>Les autres propositions significatives sur le tracé</u>

<u>Passage par l'Avenue de Toulouse</u>

La Commission demande à la CAM de re-préciser sa position sur cette variante non retenue dans le choix définitif du tracé.

La desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de Pharmacie, Cité voie Domitienne »

La Commission demande à la CAM de préciser sa position sur cette proposition de variante du trajet.

les observations et questions diverses sur l'ensemble du tracé

La Commission constate que toutes les observations, même unique, sur le sujet sensible du « choix du tracé » devaient recevoir des réponses de la CAM, Maître d'ouvrage.

Les stations

D'une façon générale, **la Commission constate** que, dans un projet de ligne de tramway, si le choix du tracé de l'emprise est important, celui du choix de l'emplacement des stations en est un élément indissociable. Les 2 choix doivent être totalement intégrés dans l'appréciation du bien fondé du tracé définitif de la ligne. Il apparaît clairement que les nombreuses observations, émises par le public, montrent combien cet aspect lui importe. A l'écoute du public, la Commission a bien saisi que l'attrait d'une ligne, d'où découle son efficacité et sa rentabilité, commence par la qualité de ses dessertes en fonction des quartiers qu'elle traverse.

La demande, pour une station supplémentaire, à introduire au milieu de l'Avenue Georges Clémenceau à hauteur du Lycée et du Parc, qui a entraîné une forte mobilisation des riverains, commerçants, usagers, clients des nombreux commerces et entreprises, professions libérales, services divers, **a alerté la Commission** qui a tenu, là aussi, à recueillir le plus d'éléments possibles pour construire son Avis.

De même les arguments exposés concernant la demande d'une station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux conduisaient à examiner cette requête avec attention.

Les 7 dépositions au sujet de la station Station Albert 1er, située au bas du boulevard Henri IV, posaient un réel problème dont la Commission a immédiatement pris acte. Elle a estimé que des dispositions devaient être présentées par la CAM pour minimiser les inconvénients que son implantation imposait aux riverains, en particulier pour ceux situés au n° 9 de ce Boulevard.

Pour bien saisir les enjeux et construire son avis sur ces sujets la Commission a donc analysé les observations avec minutie et s'est rapprochée des nombreuses personnes et Associations qui s'étaient impliquées. Elle a donc demandé à la CAM de lui indiquer :

Pour la station supplémentaire à implanter boulevard Georges Clémenceau

l'endroit où la station pourrait être implantée en fonction des contraintes techniques et budgétaires. Quel serait le montant de l'investissement supplémentaire généré ?

Pour la station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux

la position de la CAM sur le principe de cette requête et dans le cas où elle l'intégrerait dans son projet, quel serait le montant de l'investissement supplémentaire généré ?

Pour la station Albert 1er

les mesures qu'elle compte prendre pour positionner cette station au mieux des intérêts des riverains, manifestement gênés par son importance, en réduisant la longueur exceptionnelle de ses quais et son emplacement impactant les facilités d'accès aux immeubles situés en bordure.

La Commission note que les demandes de stations supplémentaires doivent faire l'objet d'un examen attentif puisqu'elles sont appelées à entraîner une dépense à ajouter à un projet déjà très coûteux (voir à ce sujet les analyses de la Commission sur le « Bilan coûts-avantages » au chapitre 2.3.3.).

Enfin la Commission constate que toutes les observations, même unique, sur le sujet sensible des « stations » devaient recevoir des réponses de la CAM, Maître d'ouvrage.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance ou fournit les éléments suivants :

Le passage par la rue de Bugarel

- Démonstration technique que le passage à une voie unique n'est pas compatible avec une fréquence d'exploitation de 6 mn, aucun réseau tramway en France n'a mis un tel dispositif en place.
- La suppression d'un trottoir n'est pas envisageable, notamment au regard de l'arrêté d'accessibilité de la voirie du 15 janvier 2007. La suppression d'un cheminement piéton conduirait à la présence de ceux-ci sur des espaces non adaptés, en particulier la plate-forme tramway. En revanche une optimisation des largeurs est toujours envisageable sans descendre en dessous de 1,40m, largeur obligatoire pour assurer l'accessibilité mentionnée au dit arrêté.
- En ce qui concerne la circulation des vélos, il n'est pas nécessaire de passer par une piste cyclable. Les aménagements de type zone de rencontre ou zone partagée peut répondre sans difficulté à une cohabitation entre une circulation automobile apaisée et le passage des cyclistes, ce qui optimiserait la largeur d'emprise publique..
- La répartition de l'emprise est évaluée suivant la difficulté des impacts fonciers, des reconstitutions de clôtures et bâtiments impactés ; elle est appréciée définitivement lors des études de projets à venir et lors de l'enquête parcellaire qui sera organisée à la suite de la DUP. Il est à noter la difficulté d'acquisition de certaines parcelles côté pair de la rue, notamment avec des dépendances (garage, bâtiments annexes) directement en limite du domaine public.
- **Une insertion optimisée a été étudiée pour répondre à la Commission d'enquête**. Les dispositions prises, alliées à une réduction de tous les espaces disponibles, conduit à une emprise dans la rue de l'ordre de 13,50 m. La réduction des emprises qui s'ensuit conduit à garantir un impact sur la copropriété des Hauts d'Argency du 617 rue de Bugarel limité aux talus et clôtures bordant la rue de Bugarel, sans aucun impact sur les stationnements à l'intérieur de la copropriété.
- Dans tous les cas, le sens unique de circulation sur la section concernée par le tramway, de l'avenue Paul Valery vers l'avenue de Toulouse, sera maintenu ; une adaptation du débouché de la rue de

Bugarel sur l'avenue de Toulouse sera effectuée pour faciliter le mouvement de tourne à droite en direction du rond- point du Grand M.

- Le fonctionnement et le mode de gestion (signalisation notamment) demandent à être étudiés dans le détail et validés notamment par les experts OQA (Organismes Qualifiés Agrées) chargés de l'évaluation de la sécurité du tramway ; cependant, **la CAM s'engage à ne pas impacter les stationnements à l'intérieur de la copropriété des Hauts d'Argency I située aux 617 et 783 rue de Bugarel.**
- **Le plan détaillé, résultant de cette optimisation du projet, est remis à la Commission d'enquête à sa demande.**

La traversée du Parc Montcalm

Remise des documents demandés par la Commission d'enquête :

- **La délibération n°2012/84 de la Ville de Montpellier du 26-03-2012**, indiquant notamment que le prix de vente accepté entre les deux parties (la Ville de Montpellier et l'Etat) a été évalué **sur la base d'un programme de référence intégrant un parc de 150 000 m2** et un programme indicatif de construction d'une superficie totale de 240 000 m2.
- **Le courrier de Madame le Maire de Montpellier du 31-05-2013 à Monsieur Jean Pierre Moure Président de la CAM**, dans laquelle Madame Hélène Mandroux précise : « Je confirme ce que Monsieur Serge Fleurance a indiqué à la Commission d'enquête : **le parc à aménager comme « poumon vert » dans le cadre de l'aménagement de l'EAI aura une surface d'au moins 15 hectares, d'un seul tenant**. Cet élément de programme est conforme à l'accord passé entre l'Etat et la Ville de Montpellier lors de l'acquisition de cette emprise foncière. Par ailleurs **je vous informe que je serais favorable à un tracé du tramway qui passerait en lisière ouest du parc** afin qu'il le desserve tout en conservant son unité et que sa gestion soit facilitée. Son implantation précise devra être définie entre nos collectivités une fois choisi le projet d'aménagement du site.
- **Le plan de proposition d'adaptation du projet en bordure du Parc Montcalm qui propose un nouveau tracé décalé d'environ 45 m vers l'Ouest du Parc**. Ce plan concrétise les engagements pris par la CAM et la Mairie de Montpellier.

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- Le tracé du tramway dans le parc Montcalm respecte bien les principes de l'engagement de la Ville de Montpellier vis à vis de l'Etat.
- Le parc Montcalm est un espace de promenade et ne possède aucun statut de protection juridique et/ou réglementaire en matière d'environnement, de paysage ou de patrimoine. Du point de vue naturaliste, le parc Montcalm présente un caractère très artificiel, de par sa fonction antérieure liée au site militaire de l'EAI.
- Pour répondre aux préoccupations de création du parc de 15 hectares minimum d'un seul tenant, une adaptation localisée du projet peut être retenue ; elle consiste à décaler d'environ 45 m le tracé présenté vers l'ouest du parc pour l'implanter en lisière de celui-ci, tout en maintenant la position des 2 stations Collines d'Estanove (en lien avec le cheminement piéton vers la rue du Lavandin) et Bugarel pour assurer une desserte identique des 2 quartiers. Cette adaptation qui ne modifie pas l'équilibre global du dossier ni du point de vue économique (longueur équivalente) ni dans l'impact sur l'environnement, a l'avantage de permettre la réalisation d'un parc de 15 ha d'un seul tenant indépendamment de la plate-forme du tramway.

- La plateforme sera protégée du reste du parc par un dispositif à définir en cohérence avec l'aménagement global du parc (haie végétale, mouvement de terre…) pour éviter tout conflit d'usage entre le parc et le fonctionnement du tramway. Ainsi, les préoccupations relatives à la sécurité des utilisateurs du parc (enfants, familles…) par rapport au passage du tramway peuvent être levées.
- Un plan résultant de cette adaptation du projet est fourni à la Commission d'enquête.
- La CAM s'engage a compenser les arbres qui pourraient être supprimés par cette adaptation du tracé, par la plantation en nombre équivalant d'arbres de nature et de tailles similaires.

Les autres propositions significatives sur le tracé

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

Passage par l'avenue de Toulouse

- La comparaison des hypothèses de tracé figure aux pages 41 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique ; l'analyse plus précise de ce secteur de la ligne figure en page 44 du même document. Il s'agit de l'hypothèse de tracé F passant par le Grand M et l'avenue de Toulouse. Cette hypothèse de tracé a été éliminée comme développé en page 47 du même document pour deux raisons essentielles :
  - l'avenue de Toulouse est une voirie structurante du réseau viaire de la Ville de Montpellier ; elle permet notamment la connexion entre le nœud du Grand M et la ceinture de protection du centre ville (Avenues Renouvier / Berthelot / Vieussens) et l'avenue de la Liberté, dans un secteur peu maillé. **L'insertion du tramway dans cet itinéraire génèrerait des reports de trafic importants sur les itinéraires parallèles particulièrement peu adaptés (rue de Fontcouverte, avenue Villeneuve d'Angoulême).**
  - **le passage par l'avenue de Toulouse fait doublon avec la desserte de la ligne 2 du tramway,** et laisserait de côté les quartiers Figuerolles / Estanove / Pas du Loup qui constituent l'objectif de desserte de la ligne 5.

La desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de pharmacie, Cité Voie domitienne »

- Cette hypothèse de tracé a été examinée dans le volume B du dossier d'enquête publique, particulièrement à partir des pages 55 et suivantes où un ensemble de tracés a été examiné entre la place Albert 1er et la station Saint-Eloi. Les hypothèses de tracé A (avenue du Professeur Grasset en tronc commun avec la ligne 1), D (avenue Saint-Charles, avenue du Père Soulas, avenue Sabatier d'Espeyran) et E (avenue Charles Flahaut, avenue Sabatier d'Espeyran) couvrent l'ensemble des possibilités de desserte de ce quartier. Après un premier tri, la comparaison détaillée des variantes A et D, répondant à la demande pour la desserte du quartier de Sup Agro, figure en pages 76 et suivantes du volume B.
- **En conclusion de cette comparaison, le choix de la solution A en tronc commun avec la ligne 1 s'impose du point de vue de l'insertion, de l'impact des travaux et de l'économie du projet**. En particulier, l'insertion du tramway sur l'avenue de la Voie Domitienne et l'avenue Sabatier d'Espeyran, présenterait un impact majeur sur le plan de circulation de la ville de Montpellier sans possibilité de compensation compte tenu de l'exiguïté des emprises. **Le coût supplémentaire de cette solution est estimé à environ 30 M€ ; elle entraînerait également un coût d'exploitation supplémentaire lié au linéaire supplémentaire de voie ferrée.**
- La desserte du territoire de l'agglomération de Montpellier comprend bien entendu un réseau de bus performant et connecté aux lignes de tramway, comme c'est le cas dans toutes les agglomérations françaises de taille comparable et dotées d'un réseau de tramway, voire de métro. La desserte du quartier pourra être effectuée lors de la restructuration du réseau de bus urbain accompagnant la mise en service de la ligne 5 ; la ligne 10 actuelle sera renforcée et couplée à une branche de la ligne

actuelle « la navette » pour assurer une desserte améliorée du secteur du Campus Sup Agro avec les stations Celleneuve de la ligne 3, Saint-Eloi sur les lignes 1 et 5, et prolongée vers les campus universitaire, le plan des Quatre Seigneurs et le quartier Aiguelongue et le zoo de Montpellier. Ainsi le lien direct en transports en commun entre le campus Sup Agro et les autres campus du Nord de Montpellier dont le secteur Agropolis sera très largement renforcé.

- L'excellente connexion entre cette ligne forte de bus et les lignes 1 et 5 du tramway à Saint-Eloi permettra également de créer un lien très efficace entre ce campus et la Gare, et le centre ville en général.
- **En conséquence, la Communauté d'agglomération maintient son projet de passage de la ligne 5 en tronc commun de la ligne 1 par l'avenue du Professeur Grasset, et s'engage à étudier et mettre en place un réseau de bus urbain restructuré qui améliorera la desserte du campus Sup Agro et son lien avec les autres campus du Nord de Montpellier.**

La station supplémentaire au milieu du boulevard Georges Clémenceau

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- La CAM prend acte des demandes formulées lors de l'enquête publique de réaliser un arrêt supplémentaire sur le boulevard Georges Clémenceau. Cet arrêt viendra effectivement compléter la desserte fine de ce quartier très dense.
- Le coût de réalisation de cette station supplémentaire, estimé à 500 K€, est relativement faible ; en effet son installation ne demande pas d'emprises supplémentaires et la surface à traiter est déjà comprise dans le traitement de « façade à façade » du boulevard. Le montant prévisionnel indiqué est compatible avec l'enveloppe prévisionnelle des travaux exposée dans le dossier d'enquête.
- Les contraintes de maintien des accès aux rues perpendiculaires à l'avenue Georges Clémenceau et la nécessité de positionner la station de façon centrale, conduirait à une implantation à quais décalés :
  1 – quai en direction du Peyrou au droit du Lycée Clémenceau, de sorte à maintenir les accès aux rues Enclos Fermaud et rue de Bercy.

  2 – quai en direction de Lavérune au droit de l'entrée du parc Clémenceau de sorte de maintenir l'accès à la rue Balard.

La station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- La densité de ce secteur de Saint Jean de Védas ne justifie pas en l'état la réalisation d'un arrêt supplémentaire. L'accès à la station Gennevaux, pour les habitants de ce secteur, sera facilité par la réalisation d'un cheminement piéton sur la route de Lavérune et d'une piste cyclable qui n'existent pas à ce jour et par le parking tramway associé à la station Gennevaux.
- Il est prévu de ménager une zone de voie ferrée en alignement droit, permettant la réalisation ultérieure d'une station, comme cela avait été fait sur la ligne 1 (stations Millénaire Malbosc et Mondial) en fonction de l'évolution des secteurs.
- Contrairement à la station sur l'avenue Georges Clémenceau, l'aménagement d'un arrêt supplémentaire serait onéreux (nécessité d'une emprise supplémentaire d'environ 6 m, 3 m par quai sur 50 m de longueur rampes comprises). Hors le coût et la difficulté des acquisitions foncières, l'aménagement du quai et son équipement ainsi que les modifications de voirie sont

de l'ordre de 2 M€.

- La position la plus favorable pour l'implantation de cette éventuelle station supplémentaire, tant du point de vue de la desserte du quartier environnant que du tracé/profil de la voie ferrée, serait au droit du Chemin des oliviers.
- La CAM propose de réserver la possibilité de réaliser cette station ultérieurement suivant les évolutions de l'urbanisme dans ce secteur.

La station Albert 1er à redimensionner et déplacer

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- Après avoir fourni une explication technique détaillée, expliquant pourquoi cette station est plus importante (elle doit accueillir l'arrêt des rames Ligne 5 et Ligne 4 qui convergent à cet endroit) la CAM confirme qu'il est possible de réduire la longueur du quai à 70m, compte tenu du fait que l'exploitation de la ligne 4 se fera avec des rames courtes.
- Le calage précis de la longueur du quai, permet d'éviter totalement l'immeuble du 9 boulevard Henri IV et l'accès aux garages de cet immeuble. L'attente des voyageurs s'effectuera en partie haute de ce quai, et les abris seront positionnés au droit du Jardin des Plantes, juste avant le carrefour avec la rue Armand Gauthier.
- L'accès aux garages de cet immeuble s'effectuera à partir de la plate-forme tramway, avec un dispositif de sortie géré par feux comme pour le reste de la circulation générale sur le boulevard, dans des conditions totalement identiques à la situation actuelle.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission a examiné avec attention tous les éléments fournis par la CAM pour les analyser, les faire compléter le cas échéant, en mesurer la pertinence.

La CAM répond clairement complètement et avec précisions à toutes les questions de la Commission.

La commission a relevé les points importants que le public tenait à lui faire connaître, elle donne ci-après son avis sur chacun d'eux :

Passage par la rue de Bugarel

La Commission a pris connaissance de toutes les explications techniques de la CAM qui ont abouti à l'élaboration du plan détaillé de proposition d'adaptation du projet rue de Bugarel. Les propositions peuvent sans doute être encore améliorées lors de l'étude finale. Elles paraissent cependant répondre au mieux à toutes les observations très pertinentes des riverains. Il est à noter

que, à travers leurs dépositions, les riverains ne s'opposent pas au passage du tramway mais souhaitent surtout être vraiment entendus à travers leurs propositions.
La commission note les engagements de la CAM de ne pas impacter les stationnements à l'intérieur de la copropriété des Hauts d'Argency I située aux 617 et 783 rue de Bugarel.

En conséquence des éléments exposés ci-dessus, la Commission juge ces dispositions acceptables pour le passage de la ligne 5 dans cette rue.

Traversée du parc Montcalm

La CAM, dans sa réponse, replace bien le projet dans son contexte historique et administratif. Des engagements ont été pris au niveau de l'Etat et de la ville de Montpellier sur le devenir de ce secteur en matière de construction de logement et d'espaces verts**.** Il ne peut être question de les remettre en cause.

La CAM a tenu compte de l'opposition du public et des associations sur le tracé du projet et propose un nouveau tracé décalé d'environ 45 m vers l'Ouest du parc, donc en bordure, permettant ainsi de lui conserver son intégrité.

La Ville de Montpellier, à la demande de la Commission d'enquête, a pris l'engagement par écrit pour que **le parc soit réalisé d'un seul tenant et pour une surface minimale de 15 ha, soit 150 000 m2.**

La Commission note que le parc Montcalm est un espace qui n'est soumis à aucun statut de protection quel qu'il soit : juridique et ou réglementaire en matière d'environnement, de paysage ou de patrimoine. De plus, note la CAM, il "*présente un caractère très artificiel; de par sa fonction antérieure liée au site militaire de l'EAI*". **Ces points ont été confirmés par la DREAL suite aux questions posées par la Commission d'enquête.**

La Commission d'enquête a noté qu'un certain nombre d'observations portaient sur l'incertitude qui apparaissait au niveau du devenir de cet espace, au motif qu'aucune réponse officielle n'avait été donnée sur ce sujet auprès des personnes ou des Associations qui s'en inquiétaient**. La lettre de Madame Hélène MANDROUX, Maire de Montpellier, jointe à la réponse de la CAM, répond précisément à ces interrogations.**

La Commission d'enquête apprécie le fait qu'**un plan de proposition d'adaptation du projet en bordure du Parc Montcalm lui ait été fourni** pour concrétiser les engagements pris par la CAM et la Mairie de Montpellier.

La Commission prend acte que la CAM mettra un dispositif en place pour que la plate-forme du tramway soit protégée du reste du parc, assurant ainsi la sécurité des usagers du parc.

La Commission constate que le passage du tramway à travers le parc Montcalm et la caserne Guillot

permettra d'épargner d'éventuelles expropriations, évitant ainsi d'augmenter le coût du projet, déjà relativement élevé, si un autre tracé avait été choisi.

Le passage du tramway en bordure du parc permettra à tous les habitants de l'Agglomération de s'y rendre facilement et donc de profiter de ce « poumon vert » (terme utilisé par Madame Mandroux dans sa lettre évoquée ci-dessus). La commission note que le tramway est le meilleur moyen de transport pour les personnes à mobilité réduite, des vélos, des poussettes, etc.. puisqu'il a été conçu pour intégrer ces aspects.

Au regard de tous les éléments d'appréciation évoqués ci-dessus, la Commission considère que le passage du tramway en bordure du parc Montcalm, tel qu'il est maintenant proposé par la CAM, ne va pas à l'encontre de l'intérêt général, bien au contraire. L'engagement pris par la Ville que ce parc sera d'un seul tenant de 150 000 m2 est de nature à répondre aux inquiétudes, exprimées au cours de l'enquête, sur son devenir.

Remarque de la Commission sur la portée des pétitions

Une pétition est certes un élément important à considérer, ce qu'a fait la Commission. Cependant son analyse montre qu'elle constitue une unique déposition, la plupart du temps rédigée par une association, suivie d'une suite de signatures plus ou moins conséquente. Chacun des signataires ne peut prétendre avoir pris connaissance du dossier, avoir mûri sa propre réflexion et donc personnaliser son observation pour nourrir et faire évoluer le débat vers la meilleure solution possible.

La Commission considère cependant cette démarche comme « un signe fort » que la CAM devra prendre en compte lors de l'aménagement définitif du Parc. En conséquence elle **recommande** que les Associations représentatives, comme l'ARFA, l'Association Forum Citoyen EAI, l'Association « Défense du Poumon Vert croix d'Argent », l'Association Claire et Nette, le Parti Radical de Gauche qui ont participé à l'enquête, soient associés à l'élaboration des projets d'aménagement du Parc Montcalm.

Les autres propositions significatives sur le tracé

Passage par l'avenue de Toulouse

Des choix ont été faits pour le tracé. La CAM justifie sa démarche en indiquant le rôle qui est attribué à l'avenue de Toulouse dans le cadre des options prises dans la stratégie des déplacements urbains. La Commission en prend acte et considère qu'il n'y a pas lieu de modifier l'économie générale du projet pour répondre à cette proposition.

La desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de Pharmacie, Cité Voie Domitienne »

La suggestion de modification du tracé proposée par monsieur SALMON, messieurs Christian DUPRAZ Conseiller général des Matelles, Vice-président de Hérault-Transport, Directeur de recherche INRA, Etienne LANDAIS Directeur général de Montpellier Sup Agro, et Laurent BRUCKLER, Président du Centre Inra de Montpellier a attiré l'attention de la Commission d'enquête. En effet elle concerne un secteur universitaire important du fait de la présence des trois campus agronomiques de la Gaillarde, la Valette et Baillarguet, soit 8000 usagers au total. La Commission constate que la réponse de la CAM s'appuie sur des arguments

économiques et techniques pour rejeter cette proposition en faisant valoir que la réponse au problème soulevé peut être résolue par une amélioration de la desserte des campus par des bus.

La Commission prend acte de cette position de la CAM qui maintient son tracé. Même si les arguments présentés sont solides et méritent attention elle ne souhaite pas remettre en cause, l'économie générale du projet que le choix d'un tracé complètement différent entraînerait, sans compter le coût supplémentaire que cela induirait.

La Commission, en prenant cette position, a bien conscience qu'aucun tracé ne recevra l'accord de tous. En revanche, elle recommande à la CAM de ne pas rejeter définitivement cette proposition, mais de la conserver dans le cadre des ajustements qu'elle peut être amenée à réaliser pour optimiser son réseau tramway dans le futur.

Les observations et questions diverses sur l'ensemble du tracé

La Commission a pris acte que chacune des observations émises a reçu une réponse complète et personnalisée

Station supplémentaire à implanter avenue Georges Clémenceau

Pendant toute la durée de l'enquête le public, les associations, les collectifs des quartiers et les politiques se sont fait entendre. Des pétitions ont été lancées par le public et les commerçants. C'est donc un message fort et bien argumenté qui a été reçu par la Commission d'enquête qui l'a répercuté auprès de la CAM.

La CAM a donné une réponse positive à cette requête. La Commission, qui était très favorable à l'amélioration de la desserte de ce secteur, proche du cœur de Montpellier, pour relancer son dynamisme, en prend acte

Station supplémentaire à implanter entre Paul Fajon et Gennevaux

La Commission partage la position de la CAM. La création de cette station, avec un investissement élevé, ne se justifie pas à court terme dans un secteur peu urbanisé actuellement.

Station Albert 1er à redimensionner et déplacer

La station du Bd Henri IV telle qu'elle est prévue dans le projet pose un problème d'accès et de vis-à-vis pour les riverains. La CAM a bien compris la demande en proposant de réduire la longueur du quai à 70 m et de repositionner la station.

Pour la Commission la réponse de la CAM est satisfaisante elle est de nature à répondre aux inquiétudes exprimées par les riverains.

Les observations et questions diverses sur les stations

La Commission a pris acte que chacune des observations émises a reçu une réponse complète et personnalisée

CONCLUSIONS GENERALES SUR L'ENJEU DU BIEN FONDE DU TRACE

A l'examen de toutes les observations recueillies au cours de l'enquête, la Commission a bien compris qu'aucun tracé ne recevrait l'accord de tous les déposants : public, Associations, élus …

L'analyse complète et détaillée de toutes les observations a fait ressortir les points importants, que les déposants tenaient à faire connaître à la Commission. Tous ces points ont fait l'objet d'un examen attentif, basé sur des données factuelles et objectives recueillies par la Commission et sur lesquelles cette dernière voulait construire son Avis.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations complètes, claires et bien détaillées apportées par la CAM à travers son Mémoire en réponse et suite à ses propres analyses, la Commission d'enquête considère que le choix du tracé, tel qu'il a été revu et affiné par la CAM en fonction des observations du public et des questions de la Commission, est acceptable et répond largement à l'intérêt général. De ce point de vue il participera à l'amélioration du réseau de transports développé par la CAM, dans l'intérêt du plus grand nombre.

5ème enjeu : Conformité aux orientations du PDU et du SCOT – Renforcement du réseau de transport public existant

La Commission constate que :

Aucune observation du public n'a porté sur la conformité du projet avec les documents d'urbanisme de niveau PLU ou de niveau supérieur PDU et SCOT.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Dans le dossier d'enquête sont fournis les éléments et les références précises qui confirment que le projet s'inscrit bien dans les grandes orientations fixées par les documents de planification du territoire et en particulier le PDU et le SCOT.

Pour le Cœur d'Agglomération, le bouclage de la ligne 4 conforte l'élargissement du centre-ville par le maillage du réseau de tramway.

La ligne 5 permet de combler le vide de la Plaine Ouest entre les lignes 2 desservant St Jean de Védas et la ligne 3 desservant Juvignac.

De même la ligne 5 irrigue la Vallée du Lez jusqu'à Montferrier et Clapiers en comblant un vide au nord de la ville de Montpellier.

La création de la ligne 5 vient développer le réseau existant de secteurs desservis par le tramway. Elle augmente les interconnexions possibles du fait de tronçons communs avec les lignes 1,3 et 4 et d'autre part elle permet d'achever le bouclage de ligne 4 autour du cœur de ville .

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le projet est conforme aux objectifs du Plan de déplacements Urbains de l'agglomération de Montpellier.

6ème enjeu : la priorité du transport collectif sur la dépendance automobile

La Commission constate que :

Aucune observation n'a porté sur ce thème.

Considérant les éléments recueillis dans le dossier d'enquête publique sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Le PDU prescrit dans l'axe 2 de son projet : ***Accélérer la transition vers de nouvelles mobilités : limiter le réflexe automobile.***

La mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile et des bus dans le corridor de la ligne.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le projet est d'intérêt général, car sa réalisation doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile avec toutes les conséquences favorables que cela entraîne.

7ème enjeu : Réponses aux attentes du cœur de Montpellier

La Commission constate que :

Diverses observations ont été déposées par des associations, des commerçants et des groupements de commerçants principalement de l'avenue Georges Clémenceau et du centre commercial de Clapiers pour dire leur accord avec le passage du tramway, mais aussi pour attirer l'attention du maître d'ouvrage sur l'impact des travaux, sur les problèmes d'accessibilité de la clientèle et sur les difficultés des livraisons de marchandises. Ils attendent une requalification de l'avenue G. Clemenceau qui permettrait de redynamiser le commerce du centre-ville.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Une réponse quelquefois individuelle, d'autres fois collective, a été faite à chaque observation du public. Avec l'expérience des lignes précédentes, le maître d'ouvrage indique qu'il fera en sorte que les nuisances liées à la phase travaux soient les plus faibles possibles. Le service communication de TaM sera chargé de communiquer avec les particuliers et les commerçants pour les informer périodiquement des délais de réalisation.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Les réponses du maître d'ouvrage aux observations des commerçants montrent qu'il est très sensibilisé par leurs inquiétudes.

L'achèvement du bouclage de la ligne 4 viendra contribuer à désenclaver le cœur de ville et par là même à le redynamiser.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la création de la ligne 5, avec le bouclage de la ligne 4, permettra de contribuer à la dynamisation du cœur de ville.

8ème enjeu : l'intermodalité, les cheminements doux

La Commission constate que :

19 observations ont porté sur le sous-thème T6.1 de l'intégration et de la complémentarité du tram avec les autres modes de transport.

14 observations ont porté sur le sous-thème T6.2 des transports doux (vélos et pistes cyclables).

Pour le sous-thème T6.1, les observations des riverains du centre-ville demandent majoritairement la suppression des bus et le report des terminus de bus vers la périphérie. Ceux du secteur nord – Clapiers et ceux du secteur ouest – lavérune demandent le maintien et la création de navettes de bus pour desservir les quartiers éloignés des terminus et les villages voisins.

Pour le sous-thème T6.2, les déposants sont des particuliers, un député et l'association Vélocité Languedoc qui confirment la demande d'une piste cyclable sur toute la longueur du tracé.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Les réseaux de bus sont redistribués après la mise en service d'une ligne de tramway pour donner satisfaction aux besoins des usagers.

Confirmation est donnée d'une piste cyclable continue sur la longueur du tracé.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La création de pistes cyclables fait partie des recommandations du Plan de Déplacement Urbain.

Le maître d'ouvrage a répondu très complètement aux demandes particulières aux questions sur les réseaux de bus, bien que ceux-ci ne soient pas directement concernés par la présente enquête

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le thème de l'intermodalité avec les autres modes de transport et de la création de pistes cyclables a été traité complètement en renforçant sa fonction d'utilité publique.

9ème enjeu : assurer des dessertes de qualité des grands équipements collectifs

La Commission constate que :

Diverses observations classées dans le thème de l'infrastructure, sous thème du tracé, ont portées sur la desserte par la ligne 5 des grands équipements collectifs, comme les locaux universitaires, les résidences universitaires, les hôpitaux, les écoles et les grands ensembles d'habitation.

En particulier deux observations et un courrier ont attiré l'attention de la Commission sur le fait que la ligne 5 n'emprunte pas un tracé desservant le quartier Sup Agro-Inra La Gaillarde, Fac de Pharmacie,...qui aurait un potentiel de 8 000 usagers.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Pour desservir le quartier Sup Agro, deux variantes D et E ont été étudiées pour définir le tracé proposé entre les stations Albert 1er et St Eloi. La décision de retenir la variante A (tronçon commun avec la ligne 1) a été prise pour deux raisons :

- l'insertion du tramway sur la Voie Domitienne et l'avenue Sabatier d'Espeyran présenterait un impact majeur sur le plan de la circulation automobile de la ville de Montpellier, sans possibilités de compensations.
- Le coût supplémentaite de cette variante est estimé à 30 M€ ; de plus elle entrainerait un surcoût d'exploitation lié au linéaire de la voie.

Le maître d'ouvrage propose d'améliorer la desserte du quartier lors de la restructuration du réseau de bus urbain accompagnant la mise en service de la ligne 5.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

En conformité avec le PDU, le tracé de la ligne 5 a été choisi pour desservir dans les meilleures conditions les grands centres d'habitations, d'emploi et d'enseignement.

C'est pourquoi les arguments développés par les responsables de Sup Agro et de l'Inra méritent d'être pris en considération. Une population de 8 000 personnes en majorité étudiante est potentiellement un usager important de transport public. La synergie avec les autres pôles universitaires et les résidences universitaires et les ruptures de charge tram/bus doivent entrer en ligne de compte.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les arguments du maître d'ouvrage sont fondés, mais qu'une étude plus poussée pour desservir le quartier La Gaillarde/Sup Agro/Inra devrait être conduite dans une phase ultérieure pour examiner si cette proposition présente un réel intérêt sur un plan socio-économique.

10ème enjeu : la sauvegarde de l'Histoire commune (les fouilles archéologiques)

La Commission constate que :

Quatre observations ont été déposées sur le thème du patrimoine T5.3. Deux émanent de Monsieur Jean Pierre LAFON membre de la Société Archéologique de Montpellier qui mentionne la présence de vestiges du 13 ème et 16 èmes sur le boulevard Jeu de Paume au niveau de la rue du Courreau.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Un dossier d'information archéologie préventive a été soumis à la Direction Régionale de l'Archéologie (DRAC), afin que celle-ci puisse juger de la nécessité de réaliser un ou plusieurs diagnostics de fouilles sur le projet. Cinq secteurs ont fait l'objet d'une demande de diagnostic : le parking Lavérune, le franchissement de la Mosson, le parking Gennevaux, les terrasses du Palais de Justice et la place Albert 1er, dont le diagnostic vient de s'achever.

Le service d'archéologie de la DRAC n'a pas retenu le site du carrefour du Boulevard du Jeu de Paume avec la rue du Faubourg du Courreau ; toutefois il est convenu que le service régional d'archéologie exercera une surveillance des terrassements qui seront effectués dans ce secteur.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Le maître d'ouvrage a pris en compte la demande, bien que le site n'ait pas été retenu par la DRAC.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les fouilles archéologiques sont réalisées dans de bonnes conditions.

CONCLUSIONS GLOBALES SUR L'INTERÊT PUBLIC DE L'OPERATION

La Commission d'enquête a analysé chacun des enjeux suivants :

- ✓ **la forme et la procédure de l'enquête**
- ✓ **le fond et l'intérêt de l'opération**
- ✓ **la concertation préalable**
- ✓ **le bien-fondé du tracé**
- ✓ **la conformité aux orientations du PDU et du SCOT – Renforcement du réseau de transport public existant**
- ✓ **la priorité du transport collectif sur la dépendance automobile**
- ✓ **les réponses aux attentes du « cœur de Montpellier »**
- ✓ **l'intermodalité, les cheminements doux**
- ✓ **la qualité des dessertes des grands équipements collectifs**
- ✓ **la sauvegarde de l'Histoire commune (les fouilles archéologiques)**

De cette analyse, la Commission tire les conclusions suivantes :

- ✓ **la forme de l'enquête répond aux objectifs et la procédure administrative encadrant sa conduite s'est déroulée de façon satisfaisante**
- ✓ **la ligne 5 participera à la densification du maillage du réseau urbain de la CAM permettant au plus grand nombre d'habitants et aux groupes sociaux d'en bénéficier**
- ✓ **la phase de concertation s'est déroulée selon les règles ; elle a atteint un large public concerné par le projet,**
- ✓ **le choix du tracé, tel qu'il a été revu et affiné par la CAM en fonction des observations du public et des questions de la Commission, est acceptable et répond largement à l'intérêt général. De ce point de vue, il participera à l'amélioration du réseau de transports développés par la CAM, dans l'intérêt du plus grand nombre**
- ✓ **le projet s'inscrit bien dans les grandes orientations fixées par les documents de planification du territoire, en particulier du PDU et du SCOT. La ligne 5 augmente les interconnexions possibles du fait de tronçon communs avec les lignes 1,3 et 4 et permet d'achever le bouclage autour du cœur de ville**
- ✓ **le projet, conformément au PDU (axe 2 : accélérer la transition vers de nouvelles mobilités et limiter le réflexe automobile), entrainera une diminution de la circulation automobile avec toutes les conséquences favorables que cela induit**
- ✓ **la création de la ligne 5, avec le bouclage de la ligne 4, permettra de contribuer à la dynamisation du cœur de ville**
- ✓ **l'intermodalité avec les autres modes de transport et la création de pistes cyclables en continu le long du tracé répondent aux attentes du public**
- ✓ **l'objectif d'assurer des dessertes de qualité des grands équipements collectifs est satisfait. Cependant une étude plus poussée pour desservir le quartier La Gaillarde/ Sup Agro/Inra devra être conduite pour examiner si cette proposition présente un réel intérêt sur un plan socio-économique**
- ✓ **les fouilles archéologiques, qui s'avèreraient nécessaires au delà des mesures déjà définies dans le dossier, seront traitées durant la phase travaux**

En conclusion de son analyse, la Commission considère que le projet est d'intérêt public.

1.3.2 BIEN FONDE DES EXPROPRIATIONS ENVISAGEES

En préalable, il faut constater que le parti retenu par le maître d'ouvrage pour implanter la plateforme de tramway est d'occuper en priorité l'espace public, mais que des expropriations peuvent s'avérer nécessaires lorsque la largeur d'une chaussée est insuffisante ou lorsqu'il faut créer des espaces pour les parkings relais de grande capacité de stationnement, si l'acquisition ne s'est pas réalisée de façon amiable.

Les observations du public en rapport avec les expropriations envisagées sont concentrées sur des secteurs bien précis que nous allons détailler ci-après. Cependant le degré de précisions des plans pour un dossier DUP n'est pas suffisant pour avoir une lecture exhaustive de tous les cas de figure. Cette situation sera vraie dans le cadre de l'enquête parcellaire pour laquelle il sera possible de connaître avec précision l'impact sur chaque parcelle, si le projet est accepté.

1er enjeu : les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération pour passer route de Lavérune.

La commission constate que :

Une déposition signée par 9 propriétaires a demandé que l'emprise foncière de la plateforme du tramway entre le carrefour Gennevaux et Paul Fajon soit répartie équitablement entre les deux communes de St jean de Vedas et Montpellier, car leur propriété a déjà été amputée lors de l'élargissement de la route RD5. Cette demande était motivée également par des conditions d'accès à leur propriété qu'ils jugeaient difficiles.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Entre les carrefours giratoires Gennevaux et Paul Fajon, la plate-forme de tramway a été positionnée en latéral (côté Nord, commune de Montpellier) laissant la voirie à double sens côté commune de st Jean de Vedas. Cette solution ne modifie pas les conditions d'accès des riverains par rapport à la situation actuelle et elle est plus favorable pour les services de secours (en provenance de la caserne de Valhauquès).

La répartition de l'emprise est évaluée suivant la difficulté des impacts fonciers, des reconstitutions de clôtures et bâtiments impactés ; elle est appréciée définitivement lors des études de projet à venir, et lors de l'enquête parcellaire qui sera organisée à la suite de la DUP.

Dans le cas d'espèce, il est à noter la difficulté d'acquisition sur certaines parcelles côté pair de la rue, notamment avec des dépendances (garages, bâtiments annexes) directement en limite du domaine public.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Entre les carrefours Gennevaux et paul Fajon, il y a des passages limités en largeur pour implanter la plate-forme tramway de façon optimale, sans empiéter sur le foncier des propriétés privées. Les études détaillées devront permettre d'optimiser le tracé définitif pour que les emprises sur les propriétés privées soient les plus faibles possibles.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la solution proposée doit optimiser les emprises foncières et faciliter les condition d'accès des riverains de la route de Lavérune entre Gennevaux et Paul Fajon.

Une attention particulière devra être portée par le maître d'ouvrage à l'exécution des plans détaillés pour l'enquête parcellaire.

2ème enjeu : les expropriations envisagées pour la bretelle des Bouisses et le Centre Commercial Montpellier-Village

La Commission constate que :

Plusieurs observations ont été déposées par le Centre Commercial Montpellier-Village et des particuliers proches. Leurs motivations sont différentes ; dans le présent enjeu, les expropriations, c'est le centre commercial qui est concerné, par une éventuelle emprise de leur parking qui devait être redessiné.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Les études d'avant projet conduisent à une évolution de l'insertion sur la rue des Bouisses avec le tramway en position latérale côté ouest de la rue et non en position centrale comme imaginé initialement. Cette insertion présente la même largeur que l'insertion centrale donc la même absence d'impact foncier sur les riverains de la rue des Bouisses, mais améliore le fonctionnement du carrefour et notamment l'accès au centre commercial de Montpellier Village.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La nouvelle insertion de la plateforme permet de s'éloigner des parkings du centre commercial qui ne devrait pratiquement pas être impacté ; d'autre part l'accès actuel du centre ne devrait pas être modifié.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à

travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la proposition faite par le maître d'ouvrage pour le centre commercial Montpellier-Village est satisfaisante

3ème enjeu : le secteur Marcel Pagnol et le bâtiment Puech d'Argent

La Commission constate que :

2 observations ont été déposées au sujet des impacts de l'implantation de la ligne 5 sur la Résidence Le Puech d'Argent, située dans la contre allée Maurice Planès. Les déposants de l'observation MTP DEP16, qui représentent 11 professionnels libéraux pratiquant dans la Résidence, posent deux questions :

La zone DUP concerne t-elle les parcelles PD 72, 73, 02, 78,79, 10, 06, 11, 07 ?

Les places de parkings situées le long de l'avenue Maurice Planès subsisteront-elles après réalisation de la voie du tramway ?

Elles suggèrent de créer des parkings de substitution sur les parcelles PD79 et PD76, actuellement propriété de la Ville de Montpellier et proches du bâtiment.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Les parcelles énumérées sont bien dans le corridor du projet de la ligne 5.

Des places de stationnement longitudinales sont prévues dans le réaménagement de la contre allée Maurice Planès.

Les parcelles PD79 et PD76 sont considérées comme square public par la Ville de Montpellier. La CAM engagera des discussions avec celle-ci si la création d'un parking s'avérait nécessaire.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission s'est rendue sur place lors de son parcours à pied, effectué pour prendre connaissance du tracé de la ligne dans ses détails. Elle a effectivement constaté que cette contre-allée offre des places utilisables par les riverains et les clients des professionnels libéraux. Il est donc nécessaire que cet aspect soit pris en compte par la CAM dans ses projets de réaménagement du corridor définitif de la ligne. La commission constate, par les réponses apportées, que c'est bien son engagement sur ce sujet.

En conclusion, à l'examen des informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son Mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la CAM a bien intégré la demande du public sur l'aménagement de la contre allée Maurice Planès.

4ème enjeu : les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération pour passer rue de Bugarel.

La Commission constate que :

De nombreuses dépositions que la commission a regroupées dans le thème T2 (Le traçé) et T8 (Les riverains directement impactés) ont porté sur l'emprise de la plateforme (7 mètres) jugée excessive par les copropriétaires de la Résidence des Hauts d'Argency et de la Résidence Le Turin.

Cette emprise avait pour conséquence de supprimer un grand nombre de places de parking et rendait nécessaire la création de places de parking à l'intérieur de la résidence en supprimant des espaces verts.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Diverses solutions proposées par le public pour réduire cette emprise foncière jugée excessive ont été étudiées par le maître d'ouvrage (voie unique, suppression de la piste cyclable et du trottoir). Aucune n'est apparue acceptable d'un point de vue sécurité et régularité du trafic. A la demande de la Commission d'enquête, le maître d'ouvrage a retravaillé d'autres hypothèses et a proposé une **insertion optimisée** qui consiste, soit à aménager la circulation automobile sur la plateforme tramway avec un dispositif de feux tricolores pour assurer la sécurité vis à vis du tramway, soit à aménager une zone de rencontre où cohabitent circulation riveraine / cyclistes / piétons.

La réduction de la plateforme de 17,70m à 13,50 m réduit l'impact sur la copropriété des Hauts d'Argency au talus ; il n'y a plus aucun impact sur les places de parking de cette copropriété.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission a effectué plusieurs visites pour reconnaître les lieux et pour rencontrer les riverains et les syndics de copropriété. Elle a transmis au maître d'ouvrage sa perception des problèmes. Ensuite le maître d'ouvrage a fait des efforts pour proposer diverses solutions d'amélioration dans des délais relativement brefs.

Au final la réduction d'emprise de la plateforme dans la rue de Bugarel rend acceptable le passage du tramway dans cette rue. L'emprise sur les talus, qui seraient contenus par des murs de soutènement, devrait être acceptée par les riverains qui s'étaient mobilisés en masse pour combattre le passage du tramway dans la rue de Bugarel.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la solution proposée d'insertion optimisée de la plateforme du tramway dans la rue de Bugarel est raisonnable.

5 ème enjeu : les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs d'implantation de la station St Denis.

La Commission constate que :

Plusieurs copropriétaires possédant un garage privé dans l'immeuble sis au 3, avenue G. Clemenceau ont demandé que la demi-station St Denis direction Clapiers soit décallée pour permettre l'accès à leur garage. La commission s'est rendue sur place au cours de sa visite du 24 avril 2013 et a rencontré plusieurs propriétaires qui ont exposé leur crainte et permis une visite complète des lieux.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La station St Denis sera l'une des plus fréquentée du réseau. La position proposée est optimale aux regards des critères de correspondance et de visibilité avec la demi-station de la ligne 3 située à l'extrémité du Cours Gambetta. Le maître d'ouvrage considére que la station ne peut être déplacée pour les diverses raisons techniques énoncées dans sa réponse.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La commission prend acte des arguments techniques développés par la CAM pour expliquer que la station St Denis ne peut être déplacée pour conserver l'accès au parking du 3, avenue G. Clemenceau.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la station St Denis devra rester positionnée à l'emplacement prévu, mais qu'une négociation devra être engagée avec tous les propriétaires ou les ayant-droits pour examiner toutes les possibilités de relocalisation ou d'indemnisation.

6ème enjeu : Les expropriations rue du Docteur Pezet - Hôpital St Eloi

La Commission constate que :

Aucune déposition du CHU n'a été faite sur ce sujet.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Une négociation est en cours avec les services du CHU pour envisager les rétrocessions de terrain.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'emprise sur l'hôpital St Eloi devrait être modeste et ne devrait pas perturber son fonctionnement.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que l'emprise sur la parcelle de l'hôpital St Eloi paraît raisonnable.

7ème enjeu : Rue du Docteur Pezet – Paroisse Ste Bernadette, Utopia, La Pasquière

La Commission constate que :

Ces établissements, situés en bordure de la rue du Docteur Pezet, feront l'objet d'expropriations. Des négociations sont en cours à ce sujet avec la CAM. Un représentant de la Paroisse Sainte Bernadette, qui reconnaît la bonne qualité des rencontres avec la TAM, est venu déposer sur ce sujet. Il tenait essentiellement à attirer l'attention sur 3 points :

Les conditions d'accès à la Paroisse à partir de la rue du Truel.

L'aménagement du parvis de la petite église ; notamment la sécurisation de l'accès, la valorisation de la façade, le déplacement de la stèle/Croix et la prévision d'une aire de stationnement pour les convois funèbres.

L'incidence financière sur le fonctionnement de la Paroisse.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La CAM est en relation avec le Diocèse de Montpellier, propriétaire de l'ensemble immobilier contenant la Paroisse Sainte Bernadette, ainsi qu'avec l'Association de la Pasquière. Les conditions d'acquisition foncière nécessaire à l'établissement du tracé, de reconstitution des accès et des fonctionnalités, sont examinées avec ces représentants, avec en particulier le souci de préserver le parvis de l'église.

Les conditions d'indemnisation foncières seront vues lors de l'enquête parcellaire, après estimation du service des domaines.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission s'est rendue sur place lors de son parcours à pied, effectué pour prendre connaissance du tracé de la ligne dans ses détails. Elle a examiné ce secteur en vue de comprendre les éventuelles questions sur les impacts liés aux expropriations envisagées.

Les informations obtenues auprès des représentants de la CAM et les réponses apportées par celle-ci dans son Mémoire confirment que les négociations entreprises devraient répondre convenablement aux souhaits exprimés par les riverains. La Commission en prend acte.

8ème enjeu : Route de Mende – demande spécifique

La Commission constate que :

Monsieur Rosa, propriétaire de la villa n°16 du 1429 Route de Mende (mitoyenne à 2 autres villas), demande la régularisation d'une ancienne expropriation datant de 1995. Il souhaiterait obtenir un délaissé pour compenser les places de parking perdues et la possibilité d'une sortie de la villa par l'arrière.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le délaissé évoqué par Monsieur Rosa est une parcelle privée pour laquelle nous engagerons toutes les démarches pour traiter au mieux sa demande.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission s'est rendue sur place lors de son parcours à pied, effectué pour prendre connaissance du tracé de la ligne dans ses détails. Elle avait examiné ce secteur dit « des trois villas » en vue de comprendre les éventuelles questions sur les impacts liés à des expropriations potentielles.

La réponse, apportée par la CAM dans son Mémoire, précise qu'elle prend en charge la demande de M. Rosa. La Commission en prend acte et invite M. Rosa à se rapprocher de la CAM.

9ème enjeu : les expropriations et le Centre Commercial de Clapiers

La Commission constate que :

Une observation a été déposée par un commerçant au sujet de la perte possible de places de parkings devant ce petit centre commercial.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

L'accès au centre commercial de Clapiers ne sera pas modifié. La voirie actuelle, desservant cet ensemble de commerces, est maintenue. Le nombre de places de parking ne sera pas modifié.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Une visite sur place le jeudi 25 avril 2013 a permis de constater que l'accès de ce centre commercial, situé derrière le mur anti-bruit de la route RD65, pourrait être impacté. En cas de difficulté extrême, le maître d'ouvrage pourra toujours déplacer la piste cyclable existante construite par le Département de l'Hérault et la positionner de l'autre côté de la RD65. Les études détaillées devront permettre au maître d'ouvrage de tenir ses engagements.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère qu'une solution acceptable doit pouvoir être trouvée pour l'accès et la conservation des places de parkings du centre commercial de Clapiers.

CONCLUSIONS GLOBALES SUR LE BIEN FONDE DES EXPROPRIATIONS ENVISAGEES DANS L'EMPRISE DE LA DUP

En préalable à l'examen de cet aspect, la Commission a bien noté que le parti retenu par le maître d'ouvrage pour implanter la plateforme de tramway est d'occuper en priorité l'espace public, mais que des expropriations peuvent s'avérer nécessaires.

Les observations du public, en rapport avec les expropriations éventuelles ou envisagées dans la zone définie pour la DUP, sont concentrées sur des secteurs bien précis.

La Commission d'enquête a analysé chacun des enjeux sur les secteurs suivants :

- **route de Lavérune : la solution proposée par la CAM doit aboutir à optimiser les emprises foncières et à faciliter les conditions d'accès des riverains entre Gennevaux et Paul Fajon.**
- **impact de la bretelle des Bouisses sur le centre commercial Montpellier-Village : la bretelle des Bouisses sera décallée, en conséquence la proposition faite par la CAM pour le centre commercial Montpellier-Village est satisfaisante.**
- **secteur Marcel Pagnol et la résidence Puech d'Argent : la CAM a bien intégré la demande du public sur l'aménagement de la contre-allée Maurice Planes.**
- **rue de Bugarel : suite aux nombreuses observations du public et aux demandes de la Commission, la solution proposée « *d'insertion optimisée* » de la plate-forme du tramway dans la rue est raisonnable. La CAM précise que la réduction de la plate-forme de 17,70m à 13,50m réduit l'impact sur la copropriété des Hauts d'Argency au talus ; il n'y a plus aucun impact sur les places de parking de cette copropriété.**
- **impact de l'implantation de la station St Denis sur l'accès au garage-parking du 3 avenue G. Clemenceau : la Commission d'enquête prend acte que la station St Denis ne peut être déplacée pour des questions techniques. Elle recommande qu'une négociation soit engagée avec les propriétaires et les ayant-droits pour examiner toutes les possibilités de relocalisation ou d'indemnisation.**
- **rue du Docteur Pezet – hôpital st Eloi : l'emprise envisagée sur la parcelle de l'hôpital St Eloi est raisonnable.**
- **rue du Docteur Pezet – Paroisse Ste Bernadette, Utopia, La Pasquière : la Commission observe que les négociations entreprises devraient répondre convenablement aux souhaits exprimés par les riverains.**
- **route de Mende – demande spécifique : la CAM précise qu'elle prend en charge la demande de Mr Rosa ; la Commission invite Mr Rosa à se rapprocher de la CAM.**
- **le centre commercial de Clapiers : une solution acceptable doit pouvoir être trouvée paur la conservation des places de parkings. La Commission recommande que la négociation se poursuive pour aboutir à une proposition définitive acceptée par les deux parties.**

En conclusion de son analyse, la Commission considère que l' atteinte à la propriété privée n'est pas excessive compte-tenu de l'ampleur du projet et de son insertion en zone urbanisée ; elle recommande expressément qu'une attention particulière soit portée par la CAM, lors de l'élaboration des plans détaillés pour l'enquête parcellaire, en vue de réduire au maximum les emprises foncières au strict minimum.

1.3.3 BILAN COÛT-AVANTAGES

1er enjeu : l'atteinte à la propriété privée ou à son usage

La Commission constate que :

Quelques personnes, principalement des commerçants de l'avenue Georges Clémenceau posent la question du stationnement et de la livraison des marchandises liés à leurs activités. Une personne gérant du centre commercial du Puech demande la conservation du même nombre de places de parking et un accès direct sur l'avenue de Vanières. Avenue Lepic des personnes posent la question de l'accès à leur garage. Les copropriétaires d'un parking au 3 avenue Georges Clémenceau posent également le problème de l'accès. Un commerçant soulève la question de l'indemnisation pendant la phase travaux. Des personnes posent la question de l'accessibilité des habitations, des garages et des commerces pendant la phase des travaux.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Avenue Georges Clémenceau le nombre de places de livraison passera de 3 à 14. Pour le centre commercial du Puech le nombre de places de parking sera conservé et l'accès sera direct sur l'avenue. En ce qui concerne les pertes d'exploitation il sera mis en place une commission d'indemnisation à l'amiable comme cela a été mis en place, avec succès, pour les 3 premières lignes.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'expérience de la TAM sur ces sujets semble bien établie et les réponses fournies montrent une bonne maîtrise pour ce type d'opération. Des ajustements seront nécessaires pour passer du stade projet au stade exécution.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que l'atteinte à la propriété privée ne semble pas excessive au regard de l'intérêt de l'opération

2ème enjeu : le coût financier par rapport à l'intérêt présenté

La Commission constate que :

8 personnes ont formulé des observations sur le coût et le programme de l'opération. Les déposants ont fait part de leur inquiétude sur le coût d'investissement global. D'autres personnes craignent, pour des questions d'économie, que l'opération ne soit pas réalisée dans sa totalité. Deux personnes estiment que le viaduc Maurice Gennevaux ne doit pas être financé par la CAM. Certains proposent

des réductions de programme. Une question est posée sur l'opération campus et sur son financement. Il y a une demande pour que les tarifs des billets de tramway baissent.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le viaduc de Maurice Gennevaux n'est pas financé uniquement par la CAM, cette dernière participera à hauteur de 6 millions d'euros. Le projet prend en compte l'opération campus pilotée par le PRES Sud de la France (Pôle de recherche et d'enseignement supérieur). Des indications précises permettent de comparer les tarifs sur le plan national. Le prix public fixé est dans la moyenne basse en comparaison d'autres réseaux. (voir tableau de comparaison T10 chapitre 1.5.5.13)

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La commission estime que les réponses de la CAM au public sont satisfaisantes.

En ce qui concerne les questions posées par la Commission à la CAM les commentaires sont les suivants:

Le coût d'investissement au km de la ligne 5 est dans la moyenne si on le compare à des opérations équivalentes (voir tableau de comparaison T7 chapitre 1.5.5.10)

Le poste "frais d'études" est un peu élevé, 18% du coût de l'opération, mais il peut se justifier en partie du fait qu'il s'agit d'un montage avec une maîtrise d'ouvrage déléguée et de la présence d'autres intitulées "frais de maîtrise d'ouvrage". La décomposition du poste études a été établie sur la base d'une grille préconisée par le CERTU (Centre d'études techniques des transports urbains).

Le montant de 52 millions d'euros est affecté à la mise en place de mesures environnementales, cette somme est importante, elle répond du point de vue décomposition aux prescriptions du CERTU.

Sur la question de l'incidence du projet sur les impôts locaux pour les prochains exercices, la CAM précise que " sa gestion est rigoureuse et fondée sur la maitrise des coûts de fonctionnement et la recherche d'économies afin d'assurer la stabilité des taux de fiscalité".

En conclusion la Commission d'enquête considère que sur la base du dossier d'enquête et du contenu du mémoire de la CAM le coût de l'opération, qui s'élève à 350 000 000 € HT en valeur 2009, n'est pas disproportionné par rapport à l'intérêt du projet et ne fait pas obstacle à la reconnaissance de l'utilité publique. La Commission s'interroge toutefois sur la programmation et l'enclenchement des travaux. Elle estime que dans la conjoncture actuelle il serait souhaitable de trouver des économies qui ne pénalisent pas le projet à moyen terme et propose de différer les deux tronçons situés aux extrémités du tracé et l'antenne des Bouisses. En effet ces 3 tronçons sont peu urbanisés avec un taux de fréquentation relativement faible. (voir le serpent de charge page 44 du volume H).

La CAM justifie sa gestion budgétaire en expliquant que cette dernière s'appuie sur une

forte capacité d'autofinancement, un soutien de l'Etat et des partenaires locaux et un recours à l'emprunt dans de bonnes conditions.

La commission fait remarquer que les subventions qui représentent 30% du montant de l'investissement ne sont pas acquises à ce jour. La subvention de l'Etat est liée à un démarrage des travaux avant la fin de l'année 2013.

3ème enjeu : les inconvénients d'ordre social, économique et foncier

La Commission constate que :

Le public n'a pas déposé d'observations ayant directement un rapport avec cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans le dossier d'enquête publique, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La ligne 5 répond, pour la partie qui la concerne, aux objectifs des documents de plannification (SCOT, PLU, DPU) qui peuvent se résumer à trois thèmes fondamentaux :

- ✓ Environnement : préservation du capital naturel, agricole et paysager
- ✓ Social : promouvoir une ville des proximités ouverte à tous en rapprochant les habitations, les emplois, les services et les moyens de transports
- ✓ Economique : intensifier le développement économique et économiser l'espace.

Sur l'environnement humain, la phase des travaux induit des impacts positifs sur le développement économique et sur les créations d'emploi. Elle a des impacts négatifs pour les commerces et les exploitations agricoles situés en bordure du tracé.

Des mesures compensatoires sont mises en œuvre pour limiter les nuisances entraînées par les travaux :

- information et communication sur les phases de travaux
- préservation des accès des riverains
- éviter l'envol de poussières
- mise en place d'une commission d'indemnisation amiable indépendante pour les commerçants

Sur le cadre de vie, la phase des travaux présente aussi des impacts négatifs sur :

- le stationnement
- les déplacements des véhicules
- l'activité des piétons
- l'augmentation du niveau sonore à proximité des zones de travaux
- la production de déchets

Des mesures de réduction de ces impacts négatifs seront intégrées dans les marchés de travaux.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Avec l'expérience des lignes de tramway précédentes, le maître d'ouvrage a décrit, dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique, tous les impacts négatifs liés principalement à la phase travaux. Toutes les mesures compensatoires doivent être intégrées dans les marchés de travaux que la maîtrise d'œuvre devra faire strictement appliquer.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les inconvénients d'ordre socio-économiques résiduels peuvent être acceptés. Ils sont compensés par les tous les avantages que procurent la création de la ligne, en matière d'emplois et d'amélioration des transports de l'Agglomération.

4ème enjeu : les atteintes à l'environnement

La Commission constate que :

Plusieurs associations et de nombreuses personnes se sont emparées de ce thème l'Environnement au sens large pour appuyer leur demande de conserver le parc Montcalm si possible dans sa totalité.

De nombreuses observations ont été déposées sur le sujet du parc Montcalm si l'on tient compte de celles déposées avec le tracé de la ligne. Il y a lieu aussi d'ajouter les lettres et la pétition de l'ARFA.

C'est donc une demande forte avec une mobilisation importante qui s'est fait entendre pendant toute la durée de l'enquête. Cette demande va de la préservation de la totalité du parc, soit 25 hectares à 15 hectares, ce dernier chiffre correspond à la décision prise lors de la délibération du Conseil Municipal n°2012/84 du 26 mars 2012. Le passage du tram indiqué dans le projet sur la piste du parc dans une zone boisée est critiqué. Certaines personnes semblent d'accord pour que le tram passe en bordure du parc à condition de conserver les arbres. Plusieurs personnes estiment que l'accès au parc doit se faire par le tram afin de l'ouvrir à tout le monde.

D'autres sujets ont été abordés par le public, en nombre plus restreint, comme le choix des plantes alternatives au gazon trop consommateur d'eau, la protection de la faune, de la flore, le bruit et la protection contre la transmission des vibrations par la voie.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le passage du tramway dans le parc Montcalm est un sujet très sensible. Dans sa réponse la CAM donne des informations sur le statut de ce parc. Elle fait d'autre part des propositions afin de préserver au mieux l'intégrité de cet espace de 15 h, confirmant en particulier qu'il sera d'un seul tenant avec un déplacement du tracé de la ligne de 45 m vers l'ouest.

Ces engagements sont corroborés par la lettre de madame le Maire de Montpellier au Président de la CAM dans sa lettre du 31 mai 2013. Elle indique en effet que "*le parc à aménager comme "poumon*

vert" dans le cadre de l'opération de l'aménagement de l'EAI aura une surface d'au moins 15 hectares d'un seul tenant".

Pour les autres sujets, le maître d'ouvrage a rappelé la position de l'information dans le dossier d'enquête et complété la réponse.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que dans les secteurs de la ville les plus emblématiques, tels que le boulevard Henri IV et la place Albert Ier, les platanes sont sauvegardés et protégés pendant les travaux. En ce qui concerne l'avenue Lepic la reconstitution paysagère paraît satisfaisante au regard des engagements pris et des photo-montages qui figurent au dossier. La Commission prend note que le Parc Montcalm fera l'objet d'un concours pour son aménagement, qui reprendra la composante végétale. La Commission a relevé tout au long de cette longue enquête, de la connaissance du dossier, des questions à la CAM et des réponses qu'elle a faite, que le souci de la préservation de la qualité de l'environnement était constant de la part de la maîtrise d'ouvrage . Il est également significatif de constater que la CAM indique qu'un budget de 52 075K€ est affecté à la préservation de l'environnement, soit près de 15% du budget global du Projet. La composante environnementale, au sens le plus large est nettement, prise en compte par le porteur du Projet.

5ème enjeu : les atteintes éventuelles à d'autres intérêts publics

La Commission constate que :

Aucune déposition n'a été faite sur cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis dans le dossier d'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

La réglementation exige une analyse des effets cumulés sur l'environnement du projet avec d'autres projets connus qui pourraient être exécutés dans les mêmes périodes. Les projets à prendre en compte sont ceux qui ont fait l'objet d'une étude d'impact, d'un avis de l'Autorité Environnementale ou d'un document d'incidences au titre de la loi sur l'eau et d'une enquête publique.

L'étude d'impact (volume G) liste ces projets, ainsi que les effets cumulés sur :

- ✓ le milieu physique
- ✓ le milieu naturel
- ✓ les risques naturels et technologiques : feu de forêt, inondation
- ✓ le cadre de vie : nuisances sonores et olfactives, circulation
- ✓ le patrimoine et le paysage
- ✓ les milieux aquatiques

On note des effets cumulés sur la circulation avec le projet de la gare St Roch en phase travaux. Les plans de circulation ont pris en compte ces effets cumulés.

On note également que des effets cumulés peuvent avoir lieu sur les milieux aquatiques, notamment Le Lez par pollutions chroniques ou accidentelles pendant la phase travaux.

Les projets ayant fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R214-6 (loi sur l'eau) ont des effets cumulés considérés comme faibles.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'analyse des effets cumulés du tramway ligne 5 montre qu'il y a peu d'incidences avec les autres projets connus. Des mesures compensatoires ou préventives seront incluses dans les cahiers des charges des marchés de travaux pour l'atténuation de ces effets.

Il n'y a pas d'atteintes à d'autres intérêts publics.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère qu'il n'y a pas d'atteintes à d'autres intérêts publics, compte-tenu des mesures préventives prévues pendant les phases de travaux.

6ème enjeu : les effets sur la santé et la sécurité publique

La Commission constate que :

Le public n'a pas déposé d'observations ayant directement un rapport avec cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans le dossier soumis à l'enquête publique, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Parmi les dangers identifiés pour la santé, on trouve :

- ✓ la pollution des eaux
- ✓ les nuisances acoustiques
- ✓ les émissions de poussières et de polluants

La pollution des eaux en phase travaux et en phase exploitation peut avoir des répercussions sur la santé humaine par le biais de l'eau potable, même si le tracé de la ligne n'interfère avec aucun périmètre de captage AEP. Si le dossier DUP est accepté, ce sujet sera traité plus complètement dans le cadre d'une autre enquête publique au titre de la loi sur l'eau article L214.1 à 6 du code de l'environnement, qui aura lieu probablement en même temps que l'enquête parcellaire.

Pour les nuisances acoustiques, les objectifs de conformité aux normes acoustiques sont atteints. Seul le rond-point de Gennevaux réaménagé en viaduc en passage supérieur induit une augmentation des niveaux sonores de 2 dBA. Des protections acoustiques seront mises en œuvre au niveau de ce viaduc pour la protection des riverains.

Les travaux de terrassement et la circulation des engins sur les pistes sont générateurs de poussières. De même les polluants utilisés sur les chantiers peuvent être générateurs de pollution en cas de mauvais usage.

Le maître d'ouvrage a mis en place une démarche de développement durable, par l'intermédiaire d'un Plan de Management de Développement Durable (PMDD) dont le but est de faire émerger des actions ayant un impact positif sur toutes les composantes et dans toutes les phases du projet. Le PMDD a pour objectif de limiter les pollutions et les nuisances.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Les dangers pour la santé sont bien identifiés.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les dangers pour la santé sont bien identifiés, ainsi que les mesures visant à les atténuer. Il revient au maître d'ouvrage et au maître d'œuvre de les faire appliquer dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable.

7ème enjeu : les rejets, pollutions et risques pour l'homme et pour l'environnement

Considérant les éléments recueillis dans le dossier de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Le danger identifié pour l'homme et l'environnement porte sur la pollution des eaux, en phase travaux et en phase exploitation (pollution chronique et pollution accidentelle) pouvant avoir des répercussions sur la santé humaine et l'environnement par la consommation d'eau potable, la consommation de poissons, de végétaux arrosés avec de l'eau contaminée et pour la baignade. Les populations exposées à la pollution des eaux sont principalement situées en aval des zones de travaux.

Le Plan de Management de Développement Durable (PMDD), décrit au paragraphe ci-dessus, a pour objectif de limiter les pollutions et les nuisances.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le danger de pollution des eaux peut être minimisé dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable (PMDD) dont l'objectif est entre autres de limiter les pollutions et les nuisances.

8ème enjeu : sur la protection des ressources (air, eau,...)

La Commission constate que :

L'enjeu de la protection des ressources en air et en eau rejoint l'enjeu N°6 sur les effets sur la santé et la sécurité publique. La conclusion sera identique.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les dangers pour la santé sont bien identifiés, ainsi que les mesures visant à les atténuer. Il revient au maître d'ouvrage et au maître d'œuvre de les faire appliquer dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable.

9ème enjeu : la consommation d'énergie

La Commission constate que :

Le public n'a pas déposé d'observations ayant directement un rapport avec cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le réseau tramway est alimenté par l'énergie électrique à partir du réseau électrique haute tension 20 000 volts alternatifs. Une transformation de cette énergie en courant continu 750 volts est réalisée dans des sous-stations réparties le long du tracé.

Un dispositif d'optimisation d'énergie fait que les rames en phase de freinage électrique peuvent échanger leur énergie avec les rames en phase de traction par l'intermédiaire des lignes aériennes de contact.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Du fait de la consommation d'énergie électrique par les rames de tramway, il n'y a pas de dégagement de dioxyde de carbone, ni d'oxyde d'azote, ni d'autres gaz polluants.

D'autre part la mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile et des bus dans le corridor de la ligne. Il est donc attendu une amélioration de la qualité de l'air.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête

considère que l'énergie électrique utilisée par les rames de tramway est un élément permettant d'améliorer la qualité de l'air dans le corridor de cette ligne, ainsi qu'en centre ville, puisque la mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile.

CONCLUSIONS GLOBALES BILAN COÛTS – AVANTAGES

La Commission d'enquête a analysé chacun des enjeux sur les secteurs suivants :

- **l'atteinte à la propriété privée ou à son usage : la Commission d'enquête considère que l'atteinte à la propriété privée n'est pas excessive, compte-tenu de l'ampleur du projet et de son insertion en zone urbanisée. D'autre part la CAM a donné des garanties d'accessibilité pour les riverains en phase travaux et en phase d'exploitation et de maintien des places de parkings pour les commerçants en phase d'exploitation.**
- **le coût financier par rapport à l'intérêt présenté : la Commission considère que le coût de l'opération n'est pas disproportionné par rapport à l'intérêt du projet et ne fait pas obstacle à la reconnaissance de l'Utilité Publique. Cependant compte-tenu du montant élevé de l'opération et de la conjoncture économique actuelle, la Commission recommande un étalement des investissements, sans remettre en cause l'objectif final du projet.**
- **les inconvénients d'ordre social, économique et foncier : la Commission estime que les inconvénients d'ordre socio-économiques sont compensés par les avantages liés à la création de la ligne 5.**
- **les atteintes à l'environnement : un budget important de 15% de l'opération est consacré à l'environnement. Compte-tenu des éléments du dossier, notamment de l'étude d'impact et des divers avis qu'elle a pu recueillir, la Commission considère que la composante environnementale du dossier dans toutes ses dimensions a été prise en compte.**
- **les atteintes à d'autres intérêts publics : la Commission considère qu'il n'y a pas d'atteintes à d'autres intérêts publics identifiés, compte-tenu des mesures préventives prévues pendant les phases de travaux.**
- **les effets sur la santé et la sécurité publique : les dangers pour la santé ont été bien identifiés, ainsi que les mesures compensatoires visant à les atténuer. Dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable, le maître d'ouvrage devra être vigilant sur son application.**
- **les rejets, pollutions et risques pour l'homme et pour l'environnement : La Commission considère que le risque majeur de pollution des eaux peut être minimisé par une application stricte du Plan de Management de Développement Durable.**
- **la protection des ressources air et eau : l'avis de la Commission est le même que celui pour les effets sur la santé et la sécurité publique donné ci-dessus.**
- **la consommation d'énergie : l'énergie électrique utilisée par les rames de tramway est un élément permettant d'améliorer la qualité de l'air dans le corridor de cette ligne, ainsi qu'en centre-ville ; la mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile.**

En conclusion de son analyse, la Commission considère que le bilan coût-avantages est positif.

1.4 AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'enquête

Après avoir :

- étudié le dossier et plus particulièrement l'étude d'impact,
- pris connaissance de l'avis des Administrations sur le dossier,
- visité les lieux et notamment les points sensibles,
- rencontré les Maires concernés,
- organisé des réunions avec les associations concernées,
- maintenu des contacts permanents avec le Maître d'ouvrage,
- examiné toutes les dépositions consignées dans les registres et dans les lettres,
- analysé, décomposé et classé par thèmes les observations du public générées par les dépositions,
- répercuté les questions au Maître d'ouvrage,
- analysé les réponses du Maître d'ouvrage,
- apporté des commentaires et avis sur chacun des thèmes et sous thèmes,
- donné son avis sur les enjeux relatifs à la DUP en faisant un bilan des avantages et inconvénients du projet.

Emet

un avis FAVORABLE

à la demande de Déclaration d'Utilité Publique du projet de la ligne 5 du tramway de la Communauté d'Agglomération de Montpellier entre Lavérune et Clapiers.

avec 3 recommandations

Recommandation 1

Commencer les travaux par le bouclage de la ligne 4 en vue d'améliorer sa rentabilité, de favoriser les interconnexions du réseau et de desservir le cœur de ville en priorité.

Recommandation 2

Compte-tenu du montant élevé de l'opération et de la conjoncture économique actuelle, la Commission recommande un étalement des investissements, sans remettre en cause l'objectif final du projet. Dans cette optique elle propose de différer l'exécution des travaux pour les 3 tronçons Lavérune-Gennevaux ,Paul Fajon-Les Bouisses et Girac-Clapiers.

Recommandation 3

Montpellier est une ville universitaire reconnue. Le quartier La Gaillarde/Sup Agro/Inra n'est pas desservi par la ligne 5. La Commission, recommande à la CAM de ne pas rejeter définitivement cette proposition, mais de la conserver dans le cadre des ajustements qu'elle peut être amenée à réaliser pour optimiser son réseau tramway dans le futur.

Fait le 26 juin 2013

La Commission d'enquête

Jean-François DEMOULIN	Bernard BOULLET	Claude ROUVIERE
Président	Assesseur	Assesseur

2 PARTIE 3 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (MISE EN CONFORMITE DES DOCUMENTS D'URBANISME)

2.1 RAPPEL DU PROJET :

Le Projet de la ligne 5 du tramway, objet de la présente enquête, s'inscrit dans la politique de développement des réseaux de transport de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Il porte sur la réalisation de la ligne 5 et sur les aménagements qui lui sont liés. Il y a lieu de citer notamment, les 4 parkings (2 de proximité et 2 en relais), les aménagements paysagers, les stations, les quais et les 8 ouvrages d'art nécessaires (7 pour le franchissement des cours d'eau et 1 pour le carrefour Gennevaux). Ce projet vise à compléter le réseau existant en assurant un meilleur maillage et en desservant des pôles d'emplois, d'habitats, des grands équipements tels que les établissements scolaires et universitaires, des centres de recherches, des lieux sportifs et de loisirs. Cette ligne s'étend sur 15,7 km entre les communes de Lavérune et de Clapiers. Il est prévu 25 stations et des pôles d'échange avec les lignes existantes 1, 3 et 4. Le tracé proposé à l'enquête comporte 6 sections, des tronçons communs avec les lignes 1, 3 et 4 ainsi qu'une antenne entre Paul Fajon- Les Bouisses

2.2 CADRE ADMINISTRATIF

La Commission d'enquête a été constituée par décision n°E13000017/34 de Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier, en date du 29 janvier 2013.

2.3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'enquête publique s'est déroulée, du 10 avril 2013 au 13 mai 2013 inclus, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral n°2013-I-548 du 18 mars 2013.
La présente enquête s'est déroulée normalement, sans incident notable avec une bonne participation du public, des associations et des responsables locaux.

L'enquête s'est caractérisée par les chiffres suivants :

- ✓ 316 dépositions dans 16 registres,
- ✓ 122 lettres dont 5 pétitions,
- ✓ Le site internet de la CAM a été visité 4468 fois par le public,
- ✓ 622 personnes ont été accueillies par les hôtesses dans les 6 lieux de consultation des dossiers

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLU DES COMMUNES

Le dossier soumis à enquête comprend un volume I qui traite de la mise en compatibilité des PLU, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme. A cet effet des documents spécifiques ont été établis pour les 5 communes concernées. Une réunion de concertation, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, a eu lieu le 14 février 2013 en application des articles L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme. Le procès verbal de cette réunion, qui fait partie du dossier d'enquête, spécifie que l'accord sur la mise en compatibilité avec le projet de la ligne 5 du tram de l'agglomération de Montpellier est prononcé à l'unanimité. Les dossiers concernés sont bien présentés d'une lecture facile et font état des modifications proposées pour les PLU communaux. La Commission d'enquête a vérifié que les modifications de mise en compatibilité correspondent bien et étaient nécessaires, en tant qu'emplacement réservé pour usage public, installation d'intérêt général, aux besoins générés par le projet. Les communes suivantes sont impactées par le projet : Lavérune, St Jean de Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

Commune de Lavérune

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 6.19 ha sur le territoire de la commune. Cette surface dénommée A12 dans le dossier englobe le tracé de la ligne, une station, un parking relais et la modification des carrefours. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles à protéger et des zones naturelles et forestières. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0,86 par rapport à la surface communale.

Commune de St-Jean de-Védas

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 6.60 ha sur le territoire de la commune. Le projet croise un emplacement D2 dont le bénéficiaire est le département. Cette surface dénommée A12 dans le dossier correspond à la configuration du projet. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles à protéger et des zones naturelles et forestières ainsi que des zones à urbaniser. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0,50 par rapport à la surface communale.

Commune de Montpellier

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 35,87 ha sur le territoire de la commune. Le tracé de la ligne traverse des zones urbaines, des zones à urbaniser, des zones naturelles, des espaces boisés classés et des PSMV. Le tracé croise plusieurs emplacements réservés. La surface nécessaire pour réaliser le projet représente un %

de 0,63 par rapport à la surface communale. Elle est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général"

Commune de Montferrier sur Lez

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 3,06 ha sur le territoire de la commune. Le projet croise un emplacement réservé D4. Un nouvel emplacement réservé est à créer afin de répondre à la configuration du projet. Cette surface est dénommée AM1. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles à protéger et des zones naturelles et forestières. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0.40 par rapport à la surface communale.

Commune de Clapiers

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 6.97 ha sur le territoire de la commune. Cette surface dénommée 13 dans le dossier englobe le tracé de la ligne, une station, les deux parkings et des modifications de carrefours. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles, des zones naturelles, des zones à urbaniser et des zones urbaines. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0,91 par rapport à la surface communale.

La Commission d'enquête

Constate que

La mise en compatibilité du PLU s'est déroulée dans de bonnes conditions tant sur le plan réglementaire que sur le plan de l'information au public. Il n'y a pas eu de déposition sur ce sujet. Il est à noter qu'une modification du PLU de la commune de Lavérune est actuellement en cours.

Rappelle que

Dans les conclusions relatives à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique elle a donné un avis favorable assorti de 3 recommandations.

Considère que

La création ou la modification d'espaces réservés dans les PLU des communes est indispensable à la réalisation du projet de la ligne 5 du tram de l'agglomération de Montpellier

Il est donc nécessaire en application des textes actuellement en vigueur de mettre en conformité les documents d'urbanisme des communes

Cette mise en conformité devra tenir compte des ajustements effectués sur l'emprise de la DUP à la suite de la présente enquête. Ces ajustements ne modifient pas l'économie générale du projet.

émet

un avis FAVORABLE

à la mise en compatibilité avec le projet de la ligne 5 des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Lavérune, St Jean de Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

Fait le 26 juin 2013

La Commission d'enquête

Jean-François DEMOULIN	Bernard BOULLET	Claude ROUVIERE
Président	Assesseur	Assesseur

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

OPERATION DE LA LIGNE 5

DU TRAMWAY DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

ENQUÊTE PUBLIQUE, PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DES TRAVAUX ET DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES DE LAVERUNE, SAINT JEAN DE VEDAS, MONTPELLIER, MONTFERRIER SUR LEZ ET CLAPIERS

(Enquête publique du10 avril 2013 au 13 mai 2013)

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Commission d'enquête

Jean-François Démoulin Bernard Boullet Claude Rouviére

1 PARTIE 2 - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE) 3

1.1 PRESENTATION DE L'OPERATION 3
1.1.1 OBJET DE L'ENQUÊTE 3
1.1.2 DESIGNATION DE LA COMMISSION 3
1.1.3 ARRETE D'OUVERTURE 3
1.1.4 RAPPEL DU PROJET 3
1.1.5 LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE 3

1.2 CONCLUSIONS GENERALES 4

1.3 .CONCLUSIONS SUR LES ENJEUX RELATIFS A LA DUP 4
1.3.1 INTERET PUBLIC DE L'OPERATION 4
1.3.2 BIEN FONDE DES EXPROPRIATIONS ENVISAGEES 27
1.3.3 BILAN COÛT-AVANTAGES 36

1.4 AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE 45

2 PARTIE 3 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (MISE EN CONFORMITE DES DOCUMENTS D'URBANISME) 47

2.1 Rappel du projet : 47

2.2 Cadre administratif 47

2.3 Déroulement de l'enquête 47

1 PARTIE 2 - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE)

1.1 PRESENTATION DE L'OPERATION

1.1.1 OBJET DE L'ENQUÊTE

La présente enquête porte sur une déclaration d'utilité publique (DUP), au profit de la Communauté d'Agglomération de Montpellier pour le projet de création de la ligne 5 de tramway "tronçon Lavérune – Clapiers", emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Lavérune, Saint-Jean-de-Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

1.1.2 DESIGNATION DE LA COMMISSION

La commission d'enquête a été constituée par décision n°E13000017/34 de Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier, en date du 29 janvier 2013.

1.1.3 ARRETE D'OUVERTURE

La mission de la Commission d'enquête a été définie par arrêté préfectoral n°2013-I-548 du 18 mars 2013

1.1.4 RAPPEL DU PROJET

Le Projet de la ligne 5 du tramway, objet de la présente enquête, s'inscrit dans la politique de développement des réseaux de transport de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Il porte sur la réalisation de la ligne 5 et sur les aménagements qui lui sont liés. Il y a lieu de citer notamment, les 4 parkings (2 de proximité et 2 en relais), les aménagements paysagers, les stations, les quais et les 8 ouvrages d'art nécessaires (7 pour le franchissement des cours d'eau et 1 pour le carrefour Gennevaux). Ce projet vise à compléter le réseau existant en assurant un meilleur maillage et en desservant des pôles d'emplois, d'habitats, des grands équipements tels que les établissements scolaires et universitaires, des centres de recherches, des lieux sportifs et de loisirs. Cette ligne s'étend sur 15,7 km entre les communes de Lavérune et de Clapiers. Il est prévu 25 stations et des pôles d'échange avec les lignes existantes 1, 3 et 4. Le tracé proposé à l'enquête comporte 6 sections, des tronçons communs avec les lignes 1, 3 et 4 ainsi qu'une antenne entre Paul Fajon- Les Bouisses

1.1.5 LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique s'est déroulée, du 10 avril 2013 au 13 mai 2013 inclus, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral n°2013-I-548 du 18 mars 2013.
La présente enquête s'est déroulée normalement, sans incident notable avec une bonne participation du public, des associations et des responsables locaux.

L'enquête s'est caractérisée par les chiffres suivants :

- ✓ 316 dépositions dans 16 registres,
- ✓ 122 lettres dont 5 pétitions,
- ✓ Le site internet de la CAM a été visité 4468 fois par le public,
- ✓ 622 personnes ont été accueillies par les hôtesses dans les 6 lieux de consultation des dossiers

1.2 CONCLUSIONS GENERALES

L'enquête s'est déroulée dans des conditions normales :

- ✓ la publicité réglementaire a bien été faite,
- ✓ toutes les personnes ont pu s'exprimer librement,
- ✓ tous les avis et observations ont bien été enregistrés et pris en compte,
- ✓ le Maître d'ouvrage a répondu aux questions posées avec beaucoup de précision,
- ✓ le dossier d'enquête est complet, il a été jugé recevable par les services préfectoraux,
- ✓ la concertation préalable qui a précédé l'enquête a permis une bonne participation du public et un bilan a été tiré,
- ✓ les collectivités locales sont motivées et engagées dans la démarche,
- ✓ les services de l'Etat ont donné des avis positifs sur le dossier,
- ✓ l'enquête a suscité une forte participation du public,
- ✓ le dossier est conforme aux objectifs du SCOT de l'Agglomération de Montpellier et au PDU de Montpellier.

1.3 CONCLUSIONS SUR LES ENJEUX RELATIFS A LA DUP

1.3.1 INTERET PUBLIC DE L'OPERATION

Dans ce chapitre, la commission va examiner divers enjeux susceptibles de concourir au caractère d'intérêt public de l'opération.

1er enjeu : La forme et la procédure de l'enquête

La Commission constate que :

11 personnes ont émis des observations négatives au travers du thème T1 sur la qualité du dossier, leur difficulté à le consulter ou l'absence d'étude d'impact dans le parc Montcalm.

Aucune observation du public n'a porté sur la qualité de la procédure d'enquête publique.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Sur l'absence d'étude d'impact dans le parc Moncalm, l'Autorité Environnementale représentée par la DREAL, a rendu son avis en date du 13 février 2013. De plus ce n'est pas un espace boisé classé comme le sont le Bois de Montmaur et le Jardin des Plantes qui ont nécessité la consultation du Ministre chargé de l'Environnement.

Dans ses réponses le maître d'ouvrage a rappelé chaque fois la localisation de l'information dans le dossier.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Les conditions de l'enquête ont respecté la législation et la réglementation pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse, l'affichage à la Communauté d'Agglomération, siège de l'enquête et dans les cinq mairies concernées et sur les panneaux municipaux des communes, et également sur le site par la présence d'une trentaine de panneaux supports de l'avis d'enquête.

Cet affichage a été maintenu et vérifié depuis 15 jours avant le début de l'enquête et puis tout au long de l'enquête jusqu'au dernier jour le 13 mai 2013.

Le dossier mis à l'enquête, bien que volumineux (environ 1500 pages), était complet, consultable dans de bonnes conditions avec un guide de lecture facile à lire ; le site internet permettait de le consulter à distance et des bornes interactives, permettant sa consultation, étaient présentes sur les lieux d'enquête.

La concertation et l'information du public ont été très satisfaisantes ; le site internet mis à disposition pendant toute la durée de l'enquête a été consulté 4468 fois entre le 8 avril 2013 et le 13 mai 2013.

Les permanences se sont tenues dans d'excellentes conditions d'organisation, avec la présence d'une hôtesse (ou d'un hôte pour la mairie de Lavérune) pour faciliter les conditions d'accueil du public, et ont enregistré l'accueil de 622 personnes.

Le public a pu s'exprimer largement au travers de 316 dépositions sur les registres, 122 lettres ou pétitions déposées ce qui s'est traduit par 517 observations.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la forme est correcte et que la procédure d'enquête publique s'est déroulée d'une façon très satisfaisante.

2ème enjeu : Le fond et l'intérêt de l'opération

La Commission constate que :

5 personnes seulement ont déposé pour noter leur opposition totale au projet (regroupées dans le thème T12) en indiquant comme motif, soit le passage du tracé de la ligne dans le parc Montcalm pour 5 personnes, soit le coût du projet jugé excessif entrainant une augmentation des impôts locaux.

68 personnes sont venues déposer (regroupées dans le thème T13) pour apporter leur soutien au tracé proposé.

Toutes les autres dépositions du public reclassées par la Commission dans divers thèmes proposent des solutions modifiant le projet et quelquefois l'améliorant.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage a répondu point par point aux diverses questions posées par la Commission ou directement aux observations du public à la suite de l'examen de chaque thème. Dans chaque réponse, il est fait référence à l'article du dossier d'enquête qui contenait la réponse.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'importante participation du public résumé par 316 dépositions dans les registres, 122 lettres reçues, soit au total 517 observations du public, montre tout l'intérêt que la population concernée a pris pour la création de la ligne 5.

Ainsi la ligne 5 participera au maillage du réseau urbain de transport de l'Agglomération permettant au plus grand nombre d'habitants et aux groupes sociaux d'en bénéficier.

Le projet s'inscrit parfaitement dans les orientations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé le 26 juillet 2012, lui même conforme avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

La commission considère que ces objectifs d'intérêt général seront atteints à la mise en service de la ligne 5 ;

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le projet respecte les objectifs fixés qui sont d'intérêt général.

3ème enjeu : la concertation préalable

La Commission constate que :

3 dépositions classées dans le thème T9 (questions spécifiques) mettent en cause la qualité de la concertation et de l'enquête publique.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La concertation a été réalisée en application de l'article L300-1 à L 300-4 du Code de l'Urbanisme.

La forte fréquentation du public aux réunions publiques, ainsi que les très nombreuses consultations du site internet, dénotent d'un très fort intérêt du public pour cette opération.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission a demandé au maître d'ouvrage de lui fournir l'intégralité des documents de concertation, avant le démarrage de l'enquête, pour se faire une idée de la position du public. Ces documents classés dans cinq cahiers regroupent les supports de communication, toutes les délibérations relatives au projet, les courriers, les compte-rendus de réunions et le bilan de la concertation.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la ligne 5 participera à la densification du maillage du réseau urbain de la CAM permettant au plus grand nombre d'habitants et aux groupes sociaux d'en bénéficier

4ème enjeu : le bien fondé du tracé

La Commission constate que :

L'inventaire, de **toutes les observations recueillies au cours de cette enquête** montre qu'une grande part d'entre-elles se concentre sur **l'infrastructure**, en particulier sur les thèmes du tracé (**T2-1**) et des stations (**T2-2**). De fait, ceux-ci représentent le « cœur de l'enquête ».

Un rapide décompte met en évidence les points importants que le public a souhaité faire connaître à la Commission.

Thème T2 le tracé

Observations concernant directement le tracé (le chiffre entre parenthèses indique le nombre d'observations) :

Route de Lavérune (2)

Parking de Lavérune (1)

Rond- point Gennevaux (1)

Les Bouisses (2)

Centre Commercial de Montpellier –Village (4)

Avenue de Vanieres (1)

Quartier Ovalie-Providence (1)

Rue de Bugarel (28)

Parc Montcalm (63, + d'importantes pétitions)

Avenue Lepic (2)

Rond- point de Girac (2)

Autres propositions significatives

Quelques-unes demandent un passage de la ligne par la pénétrante que représente l'Avenue de Toulouse (2). D'autres concernent la desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de Pharmacie, Cité voie Domitienne » (3). Ces propositions, qui n'ont pas été prises en compte par la CAM dans le choix définitif du tracé, remettent en cause l'économie générale du Projet. La Commission se devait de ne pas les écarter de sa réflexion pour en saisir la portée et exprimer son propre avis.

15 observations générales et 6 questions diverses sur l'ensemble

Ces observations et questions traitent de différents aspects « singuliers » qui ne peuvent faire l'objet d'un regroupement parmi les grands secteurs du tracé. En conséquence elles ne représentent pas une « tendance significative » pouvant remettre en cause l'économie générale du Projet.

En conclusion de la première analyse de ces données, **il est significatif de constater** que sur **133** observations déposées sur « l'emprise du tracé », la majorité d'entre-elles **concerne le passage dans la rue de Bugarel (28) et la traversée du parc Montcalm (63)** auxquelles il faut ajouter des pétitions très conséquentes comportant plus de 7 800 signatures. Ce secteur n'a donc pas manqué d'attirer l'attention de la Commission, qui a très rapidement considéré que c'était le « point dur » de l'enquête sur lequel il fallait porter une très grande attention, car il pouvait remettre en cause le principe de l'Utilité Publique du Projet, objet de l'enquête.

Thème T2 les stations

Stations concernées par les observations du public :

Station supplémentaire avenue Georges Clémenceau (28 et 2 pétitions)

Station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux (14 dont 1 en opposition à cette demande)

Station Albert 1er (7)

Station supplémentaire entre CNRS et Hortus (1)

Maintien de la station Collines d'Estanove (4)

Maintien de la station Saint Guilhem (1),

Déplacement de la station Saint Denis (3)

Déplacement de la station de Lavérune (1)

Déplacement de la station Ovalie (1)

Dénomination de la station Voie domitienne (1)

A l'examen de ces observations il est apparu, à la Commission, que le public exprimait 3 demandes principales, basées sur des motivations documentées. Elles représentent 51 observations sur les 63 déposées sur ce thème.

- La première portait sur l'implantation d'une station supplémentaire au milieu du Boulevard Georges Clémenceau, qui a fait l'objet d'une mobilisation très forte à travers le dépôt de 28 observations et de 2 pétitions de 28 personnes (traitées en différents thèmes puisqu'elles abordaient plusieurs sujets).
- La seconde portait également sur l'implantation d'une station supplémentaire à situer entre les stations Paul Fajon et Gennevaux ».
- La troisième concernait la station Albert 1er qu'il convenait de redimensionner et de déplacer.

Thème T12 contre le Projet et Thème T13 pour le Projet

Enfin la Commission constate que 67 observations ont été exprimées en faveur du Projet, donc du tracé de la ligne. Ce point est à noter car, par expérience, les commissaires enquêteurs peuvent témoigner que les personnes qui se déplacent pour indiquer leur soutien à un projet, quel qu'il soit, sont souvent très rares, voire inexistantes. **Ce chiffre peut être comparé aux 5 observations qui indiquent une opposition totale au Projet.**

En conclusion de cet inventaire la Commission remarque que :

133 observations concernent le Tracé de la ligne (Thème T2-1).

64 observations sont relatives aux Stations de la ligne (Thème T2-2).

Soit un total de 197 observations.

En considérant les 67 observations en faveur du Projet, lesquelles, par essence, concernent le tracé choisi avec ses stations c'est, sur un total de 517 observations recensées pour l'enquête, 264 observations (soit 51% de l'ensemble) qui concernent l'enjeu du bien fondé du tracé.
D'où l'importance de cet enjeu, parmi tous ceux analysés par la Commission, pour bâtir son avis motivé sur la Déclaration d'Utilité Publique.

A partir de l'examen comptable de ces observations la Commission a poursuivi sa phase de CONSTAT, passant à un degré supérieur d'analyse que l'on trouvera ci-après.

Passage par la rue de Bugarel

Les habitants des immeubles implantés dans cette rue et plus particulièrement les occupants du bâtiment de la résidence des Hauts d'Argency, sont inquiets et parfois opposés au passage de la ligne 5. Ils démontrent, à travers diverses contributions, qu'à cause de l'étroitesse de cette rue il est

impossible, sans des acquisitions foncières importantes, de faire cohabiter 2 lignes de tramway, 1 voie pour les voitures, 2 trottoirs et 1 piste cyclable. Il faudrait 17m pour répondre à ces exigences alors que la rue présente une largeur de 11m. La Commission note que plusieurs personnes proposent des solutions pour réduire l'emprise indiquée dans le projet en suggérant, par exemple, une voie unique pour le tramway, la suppression d'un trottoir et de la piste cyclable.

En conclusion la Commission constate que le tracé du projet rue de Bugarel est très pénalisant pour les habitants des immeubles des Hauts d'Argency avec comme conséquence la suppression d'espaces verts et de parkings situés en bordure. Ceci sans compter les impacts éventuels sur les immeubles les plus proches pendant la phase « travaux ».

La Commission a donc <u>expressément</u> soulevé ce problème auprès de la CAM en lui demandant de procéder à une nouvelle étude répondant aux doléances des riverains, manifestement très inquiets du choix définitif du tracé empruntant leur rue. La Commission a également suggéré d'étudier la possibilité de répartir équitablement l'emprise de part et d'autre de la rue. Enfin, vu l'ensemble des problèmes que pose l'agencement de la rue de Bugarel, au regard de tous les aspects soulevés par le public, **la Commission a <u>tenu</u> à ce que la CAM lui fournisse un plan, suffisamment élaboré, pour comprendre et mesurer la portée des solutions qu'elle propose et sur lesquelles elle s'engage.**

<u>Traversée du Parc Montcalm</u>

Suite aux rencontres avec les déposants et l'analyse des observations consignées dans les registres ou les lettres**, <u>la Commission constate</u>** qu'avec l'arrivée du tramway, le devenir du Parc Montcalm devient une question centrale. En effet, lorsque la Ville de Montpellier a acheté le domaine de l'ancienne EAI et qu'elle a décidé d'ouvrir la partie, appelée « Parc Montcalm » au public, celui-ci l'a, semble-t-il, immédiatement adopté jusqu'à se l'approprier. Avec la campagne publicitaire de la Ville « Respirez, vous êtes à Montpellier » les montpelliérains ont, en quelque sorte, pensé ce lieu comme le futur « Central Park » de Montpellier. Un problème de communication a renforcé cette idée, alimentée, sans doute par le « flou » de réponses non suffisamment précises des responsables de la Ville et de la CAM, en pleine phase de réflexion sur le devenir de cette zone. L'idée de l'installation de projets immobiliers, qui, sans aucun doute aux yeux du public, allaient s'emparer de ces espaces éminemment convoitables, venait amplifier les inquiétudes des défenseurs d'un « poumon vert » à conserver au cœur de la Ville. Certaines observations n'ont pas manqué de porter à l'attention de la Commission que, malgré l'enquête en cours, « les jeux étaient faits », en donnant pour preuve que des promoteurs s'emparaient déjà de l'image du tramway comme argument de vente de leurs opérations immobilières. Le raisonnement du public paraissait évident, le tramway « se devait » de passer par le Parc Montcalm pour desservir de futurs quartiers dédiés à l'habitat. En conséquence cette opération se faisait au détriment de ce parc déjà tant apprécié des familles et de leurs enfants, des promeneurs, des sportifs et de tous ceux qui voulaient retrouver la nature au sein d'une grande ville en voie continue d'expansion.

Des déposants soulignaient également que le dossier d'enquête, dans le cadre de l'étude d'impact, ne fournissait aucune analyse environnementale sur cette zone.

Sous l'impulsion d'Associations, en particulier de l'ARFA, le public s'est donc très nettement manifesté pour refuser avec vigueur le passage du tramway dans ce parc.

Ainsi, Monsieur Darnay, Président de l'ARFA, indique que ce sujet n'est même pas évoqué dans le dossier d'enquête publique et que depuis 2012 toute la « communication », toutes les soi-disant concertations ont soigneusement évité de présenter cette réalité du projet. Il signale que ses courriers recommandés avec AR du 17 septembre 2012, adressés à Madame Mandroux et à Monsieur Moure sont restés sans réponse. Il conclut que le passage du tramway dans le parc Montcalm ne peut se « justifier » que par la perspective d'urbanisation (construction d'immeubles) dans le parc actuel.

Ainsi, pour la Commission, de véritables et sérieuses questions étaient posées : le public avait-il totalement raison ? Le parc serait-il irrémédiablement condamné ? Allait-on sacrifier à l'expansion urbanistique la chance d'avoir une réserve « naturelle » en plein cœur de Ville ?

Pour répondre à ces interrogations, la Commission n'avait pas suffisamment d'éléments objectifs à sa disposition, comme, par exemple, des plans d'aménagement de l'ensemble de l'ancien site de l'EAI (Parc et caserne Guillot). <u>De ce fait les commissaires enquêteurs ont insisté auprès de la CAM pour obtenir des données factuelles</u> :

- Copie de la délibération du Conseil municipal de Montpellier définissant les engagements de la Ville, suite à l'acceptation de l'Etat de donner une préférence de vente des installations de l'ex EAI à celle-ci.
- A défaut de plan d'aménagement, de lui fournir une lettre par laquelle Madame le Maire de Montpellier, s'engageait **<u>à maintenir un parc d'un seul tenant</u>**, en précisant le nombre d'hectares sauvegardés.
- Les engagements de la CAM pour repenser le tracé de la ligne de tramway dans le parc Montcalm, afin de préserver au mieux l'intégrité de son territoire et de lui fournir les plans de modification du tracé définitivement actés par ses responsables.
- L'évaluation du coût que représenterait ces modifications.
- Les engagements de la CAM pour conserver au maximum les parties déjà boisées et végétalisées.
- Les engagements de la CAM pour compenser les parties boisées qui seront supprimées, en allant même au-delà d'une simple reconstitution de l'existant. En l'amplifiant par exemple par des plantations supplémentaires et des aménagements s'inscrivant dans le concept de « développement durable ».
- Les engagements de la CAM pour assurer une bonne cohabitation du Tramway et des usagers du parc, en implantant des infrastructures de sécurisation, notamment pour les enfants, les personnes âgées et celles à mobilités réduites.

La Commission d'enquête s'est également déplacée auprès de la DREAL pour saisir la nature de cet espace au regard de son statut actuel en matière environnemental et pour recueillir les remarques de celle-ci au regard de son appréciation, à travers sa démarche d'analyse de l'étude d'impact et de son avis en tant **qu'Autorité Environnementale**.

<u>Les autres propositions significatives sur le tracé</u>

<u>Passage par l'Avenue de Toulouse</u>

La Commission demande à la CAM de re-préciser sa position sur cette variante non retenue dans le choix définitif du tracé.

La desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de Pharmacie, Cité voie Domitienne »

La Commission demande à la CAM de préciser sa position sur cette proposition de variante du trajet.

les observations et questions diverses sur l'ensemble du tracé

La Commission constate que toutes les observations, même unique, sur le sujet sensible du « choix du tracé » devaient recevoir des réponses de la CAM, Maître d'ouvrage.

Les stations

D'une façon générale, **la Commission constate** que, dans un projet de ligne de tramway, si le choix du tracé de l'emprise est important, celui du choix de l'emplacement des stations en est un élément indissociable. Les 2 choix doivent être totalement intégrés dans l'appréciation du bien fondé du tracé définitif de la ligne. Il apparaît clairement que les nombreuses observations, émises par le public, montrent combien cet aspect lui importe. A l'écoute du public, la Commission a bien saisi que l'attrait d'une ligne, d'où découle son efficacité et sa rentabilité, commence par la qualité de ses dessertes en fonction des quartiers qu'elle traverse.

La demande, pour une station supplémentaire, à introduire au milieu de l'Avenue Georges Clémenceau à hauteur du Lycée et du Parc, qui a entraîné une forte mobilisation des riverains, commerçants, usagers, clients des nombreux commerces et entreprises, professions libérales, services divers, **a alerté la Commission** qui a tenu, là aussi, à recueillir le plus d'éléments possibles pour construire son Avis.

De même les arguments exposés concernant la demande d'une station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux conduisaient à examiner cette requête avec attention.

Les 7 dépositions au sujet de la station Station Albert 1er, située au bas du boulevard Henri IV, posaient un réel problème dont la Commission a immédiatement pris acte. Elle a estimé que des dispositions devaient être présentées par la CAM pour minimiser les inconvénients que son implantation imposait aux riverains, en particulier pour ceux situés au n° 9 de ce Boulevard.

Pour bien saisir les enjeux et construire son avis sur ces sujets la Commission a donc analysé les observations avec minutie et s'est rapprochée des nombreuses personnes et Associations qui s'étaient impliquées. Elle a donc demandé à la CAM de lui indiquer :

Pour la station supplémentaire à implanter boulevard Georges Clémenceau

l'endroit où la station pourrait être implantée en fonction des contraintes techniques et budgétaires. Quel serait le montant de l'investissement supplémentaire généré ?

Pour la station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux

la position de la CAM sur le principe de cette requête et dans le cas où elle l'intégrerait dans son projet, quel serait le montant de l'investissement supplémentaire généré ?

Pour la station Albert 1er

les mesures qu'elle compte prendre pour positionner cette station au mieux des intérêts des riverains, manifestement gênés par son importance, en réduisant la longueur exceptionnelle de ses quais et son emplacement impactant les facilités d'accès aux immeubles situés en bordure.

La Commission note que les demandes de stations supplémentaires doivent faire l'objet d'un examen attentif puisqu'elles sont appelées à entraîner une dépense à ajouter à un projet déjà très coûteux (voir à ce sujet les analyses de la Commission sur le « Bilan coûts-avantages » au chapitre 2.3.3.).

Enfin la Commission constate que toutes les observations, même unique, sur le sujet sensible des « stations » devaient recevoir des réponses de la CAM, Maître d'ouvrage.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance ou fournit les éléments suivants :

Le passage par la rue de Bugarel

- Démonstration technique que le passage à une voie unique n'est pas compatible avec une fréquence d'exploitation de 6 mn, aucun réseau tramway en France n'a mis un tel dispositif en place.
- La suppression d'un trottoir n'est pas envisageable, notamment au regard de l'arrêté d'accessibilité de la voirie du 15 janvier 2007. La suppression d'un cheminement piéton conduirait à la présence de ceux-ci sur des espaces non adaptés, en particulier la plate-forme tramway. En revanche une optimisation des largeurs est toujours envisageable sans descendre en dessous de 1,40m, largeur obligatoire pour assurer l'accessibilité mentionnée au dit arrêté.
- En ce qui concerne la circulation des vélos, il n'est pas nécessaire de passer par une piste cyclable. Les aménagements de type zone de rencontre ou zone partagée peut répondre sans difficulté à une cohabitation entre une circulation automobile apaisée et le passage des cyclistes, ce qui optimiserait la largeur d'emprise publique..
- La répartition de l'emprise est évaluée suivant la difficulté des impacts fonciers, des reconstitutions de clôtures et bâtiments impactés ; elle est appréciée définitivement lors des études de projets à venir et lors de l'enquête parcellaire qui sera organisée à la suite de la DUP. Il est à noter la difficulté d'acquisition de certaines parcelles côté pair de la rue, notamment avec des dépendances (garage, bâtiments annexes) directement en limite du domaine public.
- **Une insertion optimisée a été étudiée pour répondre à la Commission d'enquête**. Les dispositions prises, alliées à une réduction de tous les espaces disponibles, conduit à une emprise dans la rue de l'ordre de 13,50 m. La réduction des emprises qui s'ensuit conduit à garantir un impact sur la copropriété des Hauts d'Argency du 617 rue de Bugarel limité aux talus et clôtures bordant la rue de Bugarel, sans aucun impact sur les stationnements à l'intérieur de la copropriété.
- Dans tous les cas, le sens unique de circulation sur la section concernée par le tramway, de l'avenue Paul Valery vers l'avenue de Toulouse, sera maintenu ; une adaptation du débouché de la rue de

Bugarel sur l'avenue de Toulouse sera effectuée pour faciliter le mouvement de tourne à droite en direction du rond- point du Grand M.

- Le fonctionnement et le mode de gestion (signalisation notamment) demandent à être étudiés dans le détail et validés notamment par les experts OQA (Organismes Qualifiés Agrées) chargés de l'évaluation de la sécurité du tramway ; cependant, **la CAM s'engage à ne pas impacter les stationnements à l'intérieur de la copropriété des Hauts d'Argency I située aux 617 et 783 rue de Bugarel.**
- **Le plan détaillé, résultant de cette optimisation du projet, est remis à la Commission d'enquête à sa demande.**

La traversée du Parc Montcalm

Remise des documents demandés par la Commission d'enquête :

- **La délibération n°2012/84 de la Ville de Montpellier du 26-03-2012**, indiquant notamment que le prix de vente accepté entre les deux parties (la Ville de Montpellier et l'Etat) a été évalué **sur la base d'un programme de référence intégrant un parc de 150 000 m2** et un programme indicatif de construction d'une superficie totale de 240 000 m2.
- **Le courrier de Madame le Maire de Montpellier du 31-05-2013 à Monsieur Jean Pierre Moure Président de la CAM**, dans laquelle Madame Hélène Mandroux précise : « Je confirme ce que Monsieur Serge Fleurance a indiqué à la Commission d'enquête : **le parc à aménager comme « poumon vert » dans le cadre de l'aménagement de l'EAI aura une surface d'au moins 15 hectares, d'un seul tenant**. Cet élément de programme est conforme à l'accord passé entre l'Etat et la Ville de Montpellier lors de l'acquisition de cette emprise foncière. Par ailleurs **je vous informe que je serais favorable à un tracé du tramway qui passerait en lisière ouest du parc** afin qu'il le desserve tout en conservant son unité et que sa gestion soit facilitée. Son implantation précise devra être définie entre nos collectivités une fois choisi le projet d'aménagement du site.
- **Le plan de proposition d'adaptation du projet en bordure du Parc Montcalm qui propose un nouveau tracé décalé d'environ 45 m vers l'Ouest du Parc**. Ce plan concrétise les engagements pris par la CAM et la Mairie de Montpellier.

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- Le tracé du tramway dans le parc Montcalm respecte bien les principes de l'engagement de la Ville de Montpellier vis à vis de l'Etat.
- Le parc Montcalm est un espace de promenade et ne possède aucun statut de protection juridique et/ou réglementaire en matière d'environnement, de paysage ou de patrimoine. Du point de vue naturaliste, le parc Montcalm présente un caractère très artificiel, de par sa fonction antérieure liée au site militaire de l'EAI.
- Pour répondre aux préoccupations de création du parc de 15 hectares minimum d'un seul tenant, une adaptation localisée du projet peut être retenue ; elle consiste à décaler d'environ 45 m le tracé présenté vers l'ouest du parc pour l'implanter en lisière de celui-ci, tout en maintenant la position des 2 stations Collines d'Estanove (en lien avec le cheminement piéton vers la rue du Lavandin) et Bugarel pour assurer une desserte identique des 2 quartiers. Cette adaptation qui ne modifie pas l'équilibre global du dossier ni du point de vue économique (longueur équivalente) ni dans l'impact sur l'environnement, a l'avantage de permettre la réalisation d'un parc de 15 ha d'un seul tenant indépendamment de la plate-forme du tramway.

- La plateforme sera protégée du reste du parc par un dispositif à définir en cohérence avec l'aménagement global du parc (haie végétale, mouvement de terre…) pour éviter tout conflit d'usage entre le parc et le fonctionnement du tramway. Ainsi, les préoccupations relatives à la sécurité des utilisateurs du parc (enfants, familles…) par rapport au passage du tramway peuvent être levées.
- Un plan résultant de cette adaptation du projet est fourni à la Commission d'enquête.
- La CAM s'engage a compenser les arbres qui pourraient être supprimés par cette adaptation du tracé, par la plantation en nombre équivalant d'arbres de nature et de tailles similaires.

Les autres propositions significatives sur le tracé

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

Passage par l'avenue de Toulouse

- La comparaison des hypothèses de tracé figure aux pages 41 et suivantes du volume B du dossier d'enquête publique ; l'analyse plus précise de ce secteur de la ligne figure en page 44 du même document. Il s'agit de l'hypothèse de tracé F passant par le Grand M et l'avenue de Toulouse. Cette hypothèse de tracé a été éliminée comme développé en page 47 du même document pour deux raisons essentielles :
  - l'avenue de Toulouse est une voirie structurante du réseau viaire de la Ville de Montpellier ; elle permet notamment la connexion entre le nœud du Grand M et la ceinture de protection du centre ville (Avenues Renouvier / Berthelot / Vieussens) et l'avenue de la Liberté, dans un secteur peu maillé. **L'insertion du tramway dans cet itinéraire génèrerait des reports de trafic importants sur les itinéraires parallèles particulièrement peu adaptés (rue de Fontcouverte, avenue Villeneuve d'Angoulême).**
  - **le passage par l'avenue de Toulouse fait doublon avec la desserte de la ligne 2 du tramway,** et laisserait de côté les quartiers Figuerolles / Estanove / Pas du Loup qui constituent l'objectif de desserte de la ligne 5.

La desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de pharmacie, Cité Voie domitienne »

- Cette hypothèse de tracé a été examinée dans le volume B du dossier d'enquête publique, particulièrement à partir des pages 55 et suivantes où un ensemble de tracés a été examiné entre la place Albert 1er et la station Saint-Eloi. Les hypothèses de tracé A (avenue du Professeur Grasset en tronc commun avec la ligne 1), D (avenue Saint-Charles, avenue du Père Soulas, avenue Sabatier d'Espeyran) et E (avenue Charles Flahaut, avenue Sabatier d'Espeyran) couvrent l'ensemble des possibilités de desserte de ce quartier. Après un premier tri, la comparaison détaillée des variantes A et D, répondant à la demande pour la desserte du quartier de Sup Agro, figure en pages 76 et suivantes du volume B.
- **En conclusion de cette comparaison, le choix de la solution A en tronc commun avec la ligne 1 s'impose du point de vue de l'insertion, de l'impact des travaux et de l'économie du projet**. En particulier, l'insertion du tramway sur l'avenue de la Voie Domitienne et l'avenue Sabatier d'Espeyran, présenterait un impact majeur sur le plan de circulation de la ville de Montpellier sans possibilité de compensation compte tenu de l'exiguïté des emprises. **Le coût supplémentaire de cette solution est estimé à environ 30 M€ ; elle entraînerait également un coût d'exploitation supplémentaire lié au linéaire supplémentaire de voie ferrée.**
- La desserte du territoire de l'agglomération de Montpellier comprend bien entendu un réseau de bus performant et connecté aux lignes de tramway, comme c'est le cas dans toutes les agglomérations françaises de taille comparable et dotées d'un réseau de tramway, voire de métro. La desserte du quartier pourra être effectuée lors de la restructuration du réseau de bus urbain accompagnant la mise en service de la ligne 5 ; la ligne 10 actuelle sera renforcée et couplée à une branche de la ligne

actuelle « la navette » pour assurer une desserte améliorée du secteur du Campus Sup Agro avec les stations Celleneuve de la ligne 3, Saint-Eloi sur les lignes 1 et 5, et prolongée vers les campus universitaire, le plan des Quatre Seigneurs et le quartier Aiguelongue et le zoo de Montpellier. Ainsi le lien direct en transports en commun entre le campus Sup Agro et les autres campus du Nord de Montpellier dont le secteur Agropolis sera très largement renforcé.

- L'excellente connexion entre cette ligne forte de bus et les lignes 1 et 5 du tramway à Saint-Eloi permettra également de créer un lien très efficace entre ce campus et la Gare, et le centre ville en général.
- **En conséquence, la Communauté d'agglomération maintient son projet de passage de la ligne 5 en tronc commun de la ligne 1 par l'avenue du Professeur Grasset, et s'engage à étudier et mettre en place un réseau de bus urbain restructuré qui améliorera la desserte du campus Sup Agro et son lien avec les autres campus du Nord de Montpellier.**

La station supplémentaire au milieu du boulevard Georges Clémenceau

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- La CAM prend acte des demandes formulées lors de l'enquête publique de réaliser un arrêt supplémentaire sur le boulevard Georges Clémenceau. Cet arrêt viendra effectivement compléter la desserte fine de ce quartier très dense.
- Le coût de réalisation de cette station supplémentaire, estimé à 500 K€, est relativement faible ; en effet son installation ne demande pas d'emprises supplémentaires et la surface à traiter est déjà comprise dans le traitement de « façade à façade » du boulevard. Le montant prévisionnel indiqué est compatible avec l'enveloppe prévisionnelle des travaux exposée dans le dossier d'enquête.
- Les contraintes de maintien des accès aux rues perpendiculaires à l'avenue Georges Clémenceau et la nécessité de positionner la station de façon centrale, conduirait à une implantation à quais décalés :
  1 – quai en direction du Peyrou au droit du Lycée Clémenceau, de sorte à maintenir les accès aux rues Enclos Fermaud et rue de Bercy.

  2 – quai en direction de Lavérune au droit de l'entrée du parc Clémenceau de sorte de maintenir l'accès à la rue Balard.

La station supplémentaire entre Paul Fajon et Gennevaux

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- La densité de ce secteur de Saint Jean de Védas ne justifie pas en l'état la réalisation d'un arrêt supplémentaire. L'accès à la station Gennevaux, pour les habitants de ce secteur, sera facilité par la réalisation d'un cheminement piéton sur la route de Lavérune et d'une piste cyclable qui n'existent pas à ce jour et par le parking tramway associé à la station Gennevaux.
- Il est prévu de ménager une zone de voie ferrée en alignement droit, permettant la réalisation ultérieure d'une station, comme cela avait été fait sur la ligne 1 (stations Millénaire Malbosc et Mondial) en fonction de l'évolution des secteurs.
- Contrairement à la station sur l'avenue Georges Clémenceau, l'aménagement d'un arrêt supplémentaire serait onéreux (nécessité d'une emprise supplémentaire d'environ 6 m, 3 m par quai sur 50 m de longueur rampes comprises). Hors le coût et la difficulté des acquisitions foncières, l'aménagement du quai et son équipement ainsi que les modifications de voirie sont

de l'ordre de 2 M€.

- La position la plus favorable pour l'implantation de cette éventuelle station supplémentaire, tant du point de vue de la desserte du quartier environnant que du tracé/profil de la voie ferrée, serait au droit du Chemin des oliviers.
- La CAM propose de réserver la possibilité de réaliser cette station ultérieurement suivant les évolutions de l'urbanisme dans ce secteur.

La station Albert 1er à redimensionner et déplacer

Dans ses réponses aux questions posées par la Commission, la CAM indique :

- Après avoir fourni une explication technique détaillée, expliquant pourquoi cette station est plus importante (elle doit accueillir l'arrêt des rames Ligne 5 et Ligne 4 qui convergent à cet endroit) la CAM confirme qu'il est possible de réduire la longueur du quai à 70m, compte tenu du fait que l'exploitation de la ligne 4 se fera avec des rames courtes.
- Le calage précis de la longueur du quai, permet d'éviter totalement l'immeuble du 9 boulevard Henri IV et l'accès aux garages de cet immeuble. L'attente des voyageurs s'effectuera en partie haute de ce quai, et les abris seront positionnés au droit du Jardin des Plantes, juste avant le carrefour avec la rue Armand Gauthier.
- L'accès aux garages de cet immeuble s'effectuera à partir de la plate-forme tramway, avec un dispositif de sortie géré par feux comme pour le reste de la circulation générale sur le boulevard, dans des conditions totalement identiques à la situation actuelle.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission a examiné avec attention tous les éléments fournis par la CAM pour les analyser, les faire compléter le cas échéant, en mesurer la pertinence.

La CAM répond clairement complètement et avec précisions à toutes les questions de la Commission.

La commission a relevé les points importants que le public tenait à lui faire connaître, elle donne ci-après son avis sur chacun d'eux :

Passage par la rue de Bugarel

La Commission a pris connaissance de toutes les explications techniques de la CAM qui ont abouti à l'élaboration du plan détaillé de proposition d'adaptation du projet rue de Bugarel. Les propositions peuvent sans doute être encore améliorées lors de l'étude finale. Elles paraissent cependant répondre au mieux à toutes les observations très pertinentes des riverains. Il est à noter

que, à travers leurs dépositions, les riverains ne s'opposent pas au passage du tramway mais souhaitent surtout être vraiment entendus à travers leurs propositions.
La commission note les engagements de la CAM de ne pas impacter les stationnements à l'intérieur de la copropriété des Hauts d'Argency I située aux 617 et 783 rue de Bugarel.

En conséquence des éléments exposés ci-dessus, la Commission juge ces dispositions acceptables pour le passage de la ligne 5 dans cette rue.

Traversée du parc Montcalm

La CAM, dans sa réponse, replace bien le projet dans son contexte historique et administratif. Des engagements ont été pris au niveau de l'Etat et de la ville de Montpellier sur le devenir de ce secteur en matière de construction de logement et d'espaces verts**.** Il ne peut être question de les remettre en cause.

La CAM a tenu compte de l'opposition du public et des associations sur le tracé du projet et propose un nouveau tracé décalé d'environ 45 m vers l'Ouest du parc, donc en bordure, permettant ainsi de lui conserver son intégrité.

La Ville de Montpellier, à la demande de la Commission d'enquête, a pris l'engagement par écrit pour que **le parc soit réalisé d'un seul tenant et pour une surface minimale de 15 ha, soit 150 000 m2.**

La Commission note que le parc Montcalm est un espace qui n'est soumis à aucun statut de protection quel qu'il soit : juridique et ou réglementaire en matière d'environnement, de paysage ou de patrimoine. De plus, note la CAM, il "*présente un caractère très artificiel; de par sa fonction antérieure liée au site militaire de l'EAI*". **Ces points ont été confirmés par la DREAL suite aux questions posées par la Commission d'enquête.**

La Commission d'enquête a noté qu'un certain nombre d'observations portaient sur l'incertitude qui apparaissait au niveau du devenir de cet espace, au motif qu'aucune réponse officielle n'avait été donnée sur ce sujet auprès des personnes ou des Associations qui s'en inquiétaient**. La lettre de Madame Hélène MANDROUX, Maire de Montpellier, jointe à la réponse de la CAM, répond précisément à ces interrogations.**

La Commission d'enquête apprécie le fait qu'**un plan de proposition d'adaptation du projet en bordure du Parc Montcalm lui ait été fourni** pour concrétiser les engagements pris par la CAM et la Mairie de Montpellier.

La Commission prend acte que la CAM mettra un dispositif en place pour que la plate-forme du tramway soit protégée du reste du parc, assurant ainsi la sécurité des usagers du parc.

La Commission constate que le passage du tramway à travers le parc Montcalm et la caserne Guillot

permettra d'épargner d'éventuelles expropriations, évitant ainsi d'augmenter le coût du projet, déjà relativement élevé, si un autre tracé avait été choisi.

Le passage du tramway en bordure du parc permettra à tous les habitants de l'Agglomération de s'y rendre facilement et donc de profiter de ce « poumon vert » (terme utilisé par Madame Mandroux dans sa lettre évoquée ci-dessus). La commission note que le tramway est le meilleur moyen de transport pour les personnes à mobilité réduite, des vélos, des poussettes, etc.. puisqu'il a été conçu pour intégrer ces aspects.

Au regard de tous les éléments d'appréciation évoqués ci-dessus, la Commission considère que le passage du tramway en bordure du parc Montcalm, tel qu'il est maintenant proposé par la CAM, ne va pas à l'encontre de l'intérêt général, bien au contraire. L'engagement pris par la Ville que ce parc sera d'un seul tenant de 150 000 m2 est de nature à répondre aux inquiétudes, exprimées au cours de l'enquête, sur son devenir.

Remarque de la Commission sur la portée des pétitions

Une pétition est certes un élément important à considérer, ce qu'a fait la Commission. Cependant son analyse montre qu'elle constitue une unique déposition, la plupart du temps rédigée par une association, suivie d'une suite de signatures plus ou moins conséquente. Chacun des signataires ne peut prétendre avoir pris connaissance du dossier, avoir mûri sa propre réflexion et donc personnaliser son observation pour nourrir et faire évoluer le débat vers la meilleure solution possible.

La Commission considère cependant cette démarche comme « un signe fort » que la CAM devra prendre en compte lors de l'aménagement définitif du Parc. En conséquence elle **recommande** que les Associations représentatives, comme l'ARFA, l'Association Forum Citoyen EAI, l'Association « Défense du Poumon Vert croix d'Argent », l'Association Claire et Nette, le Parti Radical de Gauche qui ont participé à l'enquête, soient associés à l'élaboration des projets d'aménagement du Parc Montcalm.

Les autres propositions significatives sur le tracé

Passage par l'avenue de Toulouse

Des choix ont été faits pour le tracé. La CAM justifie sa démarche en indiquant le rôle qui est attribué à l'avenue de Toulouse dans le cadre des options prises dans la stratégie des déplacements urbains. La Commission en prend acte et considère qu'il n'y a pas lieu de modifier l'économie générale du projet pour répondre à cette proposition.

La desserte du secteur « Sup Agro-Inra de la Gaillarde, Fac de Pharmacie, Cité Voie Domitienne »

La suggestion de modification du tracé proposée par monsieur SALMON, messieurs Christian DUPRAZ Conseiller général des Matelles, Vice-président de Hérault-Transport, Directeur de recherche INRA, Etienne LANDAIS Directeur général de Montpellier Sup Agro, et Laurent BRUCKLER, Président du Centre Inra de Montpellier a attiré l'attention de la Commission d'enquête. En effet elle concerne un secteur universitaire important du fait de la présence des trois campus agronomiques de la Gaillarde, la Valette et Baillarguet, soit 8000 usagers au total. La Commission constate que la réponse de la CAM s'appuie sur des arguments

économiques et techniques pour rejeter cette proposition en faisant valoir que la réponse au problème soulevé peut être résolue par une amélioration de la desserte des campus par des bus.

La Commission prend acte de cette position de la CAM qui maintient son tracé. Même si les arguments présentés sont solides et méritent attention elle ne souhaite pas remettre en cause, l'économie générale du projet que le choix d'un tracé complètement différent entraînerait, sans compter le coût supplémentaire que cela induirait.

La Commission, en prenant cette position, a bien conscience qu'aucun tracé ne recevra l'accord de tous. En revanche, elle recommande à la CAM de ne pas rejeter définitivement cette proposition, mais de la conserver dans le cadre des ajustements qu'elle peut être amenée à réaliser pour optimiser son réseau tramway dans le futur.

Les observations et questions diverses sur l'ensemble du tracé

La Commission a pris acte que chacune des observations émises a reçu une réponse complète et personnalisée

Station supplémentaire à implanter avenue Georges Clémenceau

Pendant toute la durée de l'enquête le public, les associations, les collectifs des quartiers et les politiques se sont fait entendre. Des pétitions ont été lancées par le public et les commerçants. C'est donc un message fort et bien argumenté qui a été reçu par la Commission d'enquête qui l'a répercuté auprès de la CAM.

La CAM a donné une réponse positive à cette requête. La Commission, qui était très favorable à l'amélioration de la desserte de ce secteur, proche du cœur de Montpellier, pour relancer son dynamisme, en prend acte

Station supplémentaire à implanter entre Paul Fajon et Gennevaux

La Commission partage la position de la CAM. La création de cette station, avec un investissement élevé, ne se justifie pas à court terme dans un secteur peu urbanisé actuellement.

Station Albert 1er à redimensionner et déplacer

La station du Bd Henri IV telle qu'elle est prévue dans le projet pose un problème d'accès et de vis-à-vis pour les riverains. La CAM a bien compris la demande en proposant de réduire la longueur du quai à 70 m et de repositionner la station.

Pour la Commission la réponse de la CAM est satisfaisante elle est de nature à répondre aux inquiétudes exprimées par les riverains.

Les observations et questions diverses sur les stations

La Commission a pris acte que chacune des observations émises a reçu une réponse complète et personnalisée

CONCLUSIONS GENERALES SUR L'ENJEU DU BIEN FONDE DU TRACE

A l'examen de toutes les observations recueillies au cours de l'enquête, la Commission a bien compris qu'aucun tracé ne recevrait l'accord de tous les déposants : public, Associations, élus …

L'analyse complète et détaillée de toutes les observations a fait ressortir les points importants, que les déposants tenaient à faire connaître à la Commission. Tous ces points ont fait l'objet d'un examen attentif, basé sur des données factuelles et objectives recueillies par la Commission et sur lesquelles cette dernière voulait construire son Avis.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations complètes, claires et bien détaillées apportées par la CAM à travers son Mémoire en réponse et suite à ses propres analyses, la Commission d'enquête considère que le choix du tracé, tel qu'il a été revu et affiné par la CAM en fonction des observations du public et des questions de la Commission, est acceptable et répond largement à l'intérêt général. De ce point de vue il participera à l'amélioration du réseau de transports développé par la CAM, dans l'intérêt du plus grand nombre.

5ème enjeu : Conformité aux orientations du PDU et du SCOT – Renforcement du réseau de transport public existant

La Commission constate que :

Aucune observation du public n'a porté sur la conformité du projet avec les documents d'urbanisme de niveau PLU ou de niveau supérieur PDU et SCOT.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Dans le dossier d'enquête sont fournis les éléments et les références précises qui confirment que le projet s'inscrit bien dans les grandes orientations fixées par les documents de planification du territoire et en particulier le PDU et le SCOT.

Pour le Cœur d'Agglomération, le bouclage de la ligne 4 conforte l'élargissement du centre-ville par le maillage du réseau de tramway.

La ligne 5 permet de combler le vide de la Plaine Ouest entre les lignes 2 desservant St Jean de Védas et la ligne 3 desservant Juvignac.

De même la ligne 5 irrigue la Vallée du Lez jusqu'à Montferrier et Clapiers en comblant un vide au nord de la ville de Montpellier.

La création de la ligne 5 vient développer le réseau existant de secteurs desservis par le tramway. Elle augmente les interconnexions possibles du fait de tronçons communs avec les lignes 1,3 et 4 et d'autre part elle permet d'achever le bouclage de ligne 4 autour du cœur de ville .

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le projet est conforme aux objectifs du Plan de déplacements Urbains de l'agglomération de Montpellier.

6ème enjeu : la priorité du transport collectif sur la dépendance automobile

La Commission constate que :

Aucune observation n'a porté sur ce thème.

Considérant les éléments recueillis dans le dossier d'enquête publique sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Le PDU prescrit dans l'axe 2 de son projet : ***Accélérer la transition vers de nouvelles mobilités : limiter le réflexe automobile.***

La mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile et des bus dans le corridor de la ligne.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le projet est d'intérêt général, car sa réalisation doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile avec toutes les conséquences favorables que cela entraîne.

7ème enjeu : Réponses aux attentes du cœur de Montpellier

La Commission constate que :

Diverses observations ont été déposées par des associations, des commerçants et des groupements de commerçants principalement de l'avenue Georges Clémenceau et du centre commercial de Clapiers pour dire leur accord avec le passage du tramway, mais aussi pour attirer l'attention du maître d'ouvrage sur l'impact des travaux, sur les problèmes d'accessibilité de la clientèle et sur les difficultés des livraisons de marchandises. Ils attendent une requalification de l'avenue G. Clemenceau qui permettrait de redynamiser le commerce du centre-ville.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Une réponse quelquefois individuelle, d'autres fois collective, a été faite à chaque observation du public. Avec l'expérience des lignes précédentes, le maître d'ouvrage indique qu'il fera en sorte que les nuisances liées à la phase travaux soient les plus faibles possibles. Le service communication de TaM sera chargé de communiquer avec les particuliers et les commerçants pour les informer périodiquement des délais de réalisation.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Les réponses du maître d'ouvrage aux observations des commerçants montrent qu'il est très sensibilisé par leurs inquiétudes.

L'achèvement du bouclage de la ligne 4 viendra contribuer à désenclaver le cœur de ville et par là même à le redynamiser.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la création de la ligne 5, avec le bouclage de la ligne 4, permettra de contribuer à la dynamisation du cœur de ville.

8ème enjeu : l'intermodalité, les cheminements doux

La Commission constate que :

19 observations ont porté sur le sous-thème T6.1 de l'intégration et de la complémentarité du tram avec les autres modes de transport.

14 observations ont porté sur le sous-thème T6.2 des transports doux (vélos et pistes cyclables).

Pour le sous-thème T6.1, les observations des riverains du centre-ville demandent majoritairement la suppression des bus et le report des terminus de bus vers la périphérie. Ceux du secteur nord – Clapiers et ceux du secteur ouest – lavérune demandent le maintien et la création de navettes de bus pour desservir les quartiers éloignés des terminus et les villages voisins.

Pour le sous-thème T6.2, les déposants sont des particuliers, un député et l'association Vélocité Languedoc qui confirment la demande d'une piste cyclable sur toute la longueur du tracé.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Les réseaux de bus sont redistribués après la mise en service d'une ligne de tramway pour donner satisfaction aux besoins des usagers.

Confirmation est donnée d'une piste cyclable continue sur la longueur du tracé.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La création de pistes cyclables fait partie des recommandations du Plan de Déplacement Urbain.

Le maître d'ouvrage a répondu très complètement aux demandes particulières aux questions sur les réseaux de bus, bien que ceux-ci ne soient pas directement concernés par la présente enquête

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le thème de l'intermodalité avec les autres modes de transport et de la création de pistes cyclables a été traité complètement en renforçant sa fonction d'utilité publique.

9ème enjeu : assurer des dessertes de qualité des grands équipements collectifs

La Commission constate que :

Diverses observations classées dans le thème de l'infrastructure, sous thème du tracé, ont portées sur la desserte par la ligne 5 des grands équipements collectifs, comme les locaux universitaires, les résidences universitaires, les hôpitaux, les écoles et les grands ensembles d'habitation.

En particulier deux observations et un courrier ont attiré l'attention de la Commission sur le fait que la ligne 5 n'emprunte pas un tracé desservant le quartier Sup Agro-Inra La Gaillarde, Fac de Pharmacie,...qui aurait un potentiel de 8 000 usagers.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Pour desservir le quartier Sup Agro, deux variantes D et E ont été étudiées pour définir le tracé proposé entre les stations Albert 1er et St Eloi. La décision de retenir la variante A (tronçon commun avec la ligne 1) a été prise pour deux raisons :

- l'insertion du tramway sur la Voie Domitienne et l'avenue Sabatier d'Espeyran présenterait un impact majeur sur le plan de la circulation automobile de la ville de Montpellier, sans possibilités de compensations.
- Le coût supplémentaite de cette variante est estimé à 30 M€ ; de plus elle entrainerait un surcoût d'exploitation lié au linéaire de la voie.

Le maître d'ouvrage propose d'améliorer la desserte du quartier lors de la restructuration du réseau de bus urbain accompagnant la mise en service de la ligne 5.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

En conformité avec le PDU, le tracé de la ligne 5 a été choisi pour desservir dans les meilleures conditions les grands centres d'habitations, d'emploi et d'enseignement.

C'est pourquoi les arguments développés par les responsables de Sup Agro et de l'Inra méritent d'être pris en considération. Une population de 8 000 personnes en majorité étudiante est potentiellement un usager important de transport public. La synergie avec les autres pôles universitaires et les résidences universitaires et les ruptures de charge tram/bus doivent entrer en ligne de compte.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les arguments du maître d'ouvrage sont fondés, mais qu'une étude plus poussée pour desservir le quartier La Gaillarde/Sup Agro/Inra devrait être conduite dans une phase ultérieure pour examiner si cette proposition présente un réel intérêt sur un plan socio-économique.

10ème enjeu : la sauvegarde de l'Histoire commune (les fouilles archéologiques)

La Commission constate que :

Quatre observations ont été déposées sur le thème du patrimoine T5.3. Deux émanent de Monsieur Jean Pierre LAFON membre de la Société Archéologique de Montpellier qui mentionne la présence de vestiges du 13 ème et 16 èmes sur le boulevard Jeu de Paume au niveau de la rue du Courreau.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Un dossier d'information archéologie préventive a été soumis à la Direction Régionale de l'Archéologie (DRAC), afin que celle-ci puisse juger de la nécessité de réaliser un ou plusieurs diagnostics de fouilles sur le projet. Cinq secteurs ont fait l'objet d'une demande de diagnostic : le parking Lavérune, le franchissement de la Mosson, le parking Gennevaux, les terrasses du Palais de Justice et la place Albert 1er, dont le diagnostic vient de s'achever.

Le service d'archéologie de la DRAC n'a pas retenu le site du carrefour du Boulevard du Jeu de Paume avec la rue du Faubourg du Courreau ; toutefois il est convenu que le service régional d'archéologie exercera une surveillance des terrassements qui seront effectués dans ce secteur.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Le maître d'ouvrage a pris en compte la demande, bien que le site n'ait pas été retenu par la DRAC.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les fouilles archéologiques sont réalisées dans de bonnes conditions.

CONCLUSIONS GLOBALES SUR L'INTERÊT PUBLIC DE L'OPERATION

La Commission d'enquête a analysé chacun des enjeux suivants :

- ✓ **la forme et la procédure de l'enquête**
- ✓ **le fond et l'intérêt de l'opération**
- ✓ **la concertation préalable**
- ✓ **le bien-fondé du tracé**
- ✓ **la conformité aux orientations du PDU et du SCOT – Renforcement du réseau de transport public existant**
- ✓ **la priorité du transport collectif sur la dépendance automobile**
- ✓ **les réponses aux attentes du « cœur de Montpellier »**
- ✓ **l'intermodalité, les cheminements doux**
- ✓ **la qualité des dessertes des grands équipements collectifs**
- ✓ **la sauvegarde de l'Histoire commune (les fouilles archéologiques)**

De cette analyse, la Commission tire les conclusions suivantes :

- ✓ **la forme de l'enquête répond aux objectifs et la procédure administrative encadrant sa conduite s'est déroulée de façon satisfaisante**
- ✓ **la ligne 5 participera à la densification du maillage du réseau urbain de la CAM permettant au plus grand nombre d'habitants et aux groupes sociaux d'en bénéficier**
- ✓ **la phase de concertation s'est déroulée selon les règles ; elle a atteint un large public concerné par le projet,**
- ✓ **le choix du tracé, tel qu'il a été revu et affiné par la CAM en fonction des observations du public et des questions de la Commission, est acceptable et répond largement à l'intérêt général. De ce point de vue, il participera à l'amélioration du réseau de transports développés par la CAM, dans l'intérêt du plus grand nombre**
- ✓ **le projet s'inscrit bien dans les grandes orientations fixées par les documents de planification du territoire, en particulier du PDU et du SCOT. La ligne 5 augmente les interconnexions possibles du fait de tronçon communs avec les lignes 1,3 et 4 et permet d'achever le bouclage autour du cœur de ville**
- ✓ **le projet, conformément au PDU (axe 2 : accélérer la transition vers de nouvelles mobilités et limiter le réflexe automobile), entrainera une diminution de la circulation automobile avec toutes les conséquences favorables que cela induit**
- ✓ **la création de la ligne 5, avec le bouclage de la ligne 4, permettra de contribuer à la dynamisation du cœur de ville**
- ✓ **l'intermodalité avec les autres modes de transport et la création de pistes cyclables en continu le long du tracé répondent aux attentes du public**
- ✓ **l'objectif d'assurer des dessertes de qualité des grands équipements collectifs est satisfait. Cependant une étude plus poussée pour desservir le quartier La Gaillarde/ Sup Agro/Inra devra être conduite pour examiner si cette proposition présente un réel intérêt sur un plan socio-économique**
- ✓ **les fouilles archéologiques, qui s'avèreraient nécessaires au delà des mesures déjà définies dans le dossier, seront traitées durant la phase travaux**

En conclusion de son analyse, la Commission considère que le projet est d'intérêt public.

1.3.2 BIEN FONDE DES EXPROPRIATIONS ENVISAGEES

En préalable, il faut constater que le parti retenu par le maître d'ouvrage pour implanter la plateforme de tramway est d'occuper en priorité l'espace public, mais que des expropriations peuvent s'avérer nécessaires lorsque la largeur d'une chaussée est insuffisante ou lorsqu'il faut créer des espaces pour les parkings relais de grande capacité de stationnement, si l'acquisition ne s'est pas réalisée de façon amiable.

Les observations du public en rapport avec les expropriations envisagées sont concentrées sur des secteurs bien précis que nous allons détailler ci-après. Cependant le degré de précisions des plans pour un dossier DUP n'est pas suffisant pour avoir une lecture exhaustive de tous les cas de figure. Cette situation sera vraie dans le cadre de l'enquête parcellaire pour laquelle il sera possible de connaître avec précision l'impact sur chaque parcelle, si le projet est accepté.

1er enjeu : les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération pour passer route de Lavérune.

La commission constate que :

Une déposition signée par 9 propriétaires a demandé que l'emprise foncière de la plateforme du tramway entre le carrefour Gennevaux et Paul Fajon soit répartie équitablement entre les deux communes de St jean de Vedas et Montpellier, car leur propriété a déjà été amputée lors de l'élargissement de la route RD5. Cette demande était motivée également par des conditions d'accès à leur propriété qu'ils jugeaient difficiles.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Entre les carrefours giratoires Gennevaux et Paul Fajon, la plate-forme de tramway a été positionnée en latéral (côté Nord, commune de Montpellier) laissant la voirie à double sens côté commune de st Jean de Vedas. Cette solution ne modifie pas les conditions d'accès des riverains par rapport à la situation actuelle et elle est plus favorable pour les services de secours (en provenance de la caserne de Valhauquès).

La répartition de l'emprise est évaluée suivant la difficulté des impacts fonciers, des reconstitutions de clôtures et bâtiments impactés ; elle est appréciée définitivement lors des études de projet à venir, et lors de l'enquête parcellaire qui sera organisée à la suite de la DUP.

Dans le cas d'espèce, il est à noter la difficulté d'acquisition sur certaines parcelles côté pair de la rue, notamment avec des dépendances (garages, bâtiments annexes) directement en limite du domaine public.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Entre les carrefours Gennevaux et paul Fajon, il y a des passages limités en largeur pour implanter la plate-forme tramway de façon optimale, sans empiéter sur le foncier des propriétés privées. Les études détaillées devront permettre d'optimiser le tracé définitif pour que les emprises sur les propriétés privées soient les plus faibles possibles.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la solution proposée doit optimiser les emprises foncières et faciliter les condition d'accès des riverains de la route de Lavérune entre Gennevaux et Paul Fajon.

Une attention particulière devra être portée par le maître d'ouvrage à l'exécution des plans détaillés pour l'enquête parcellaire.

2ème enjeu : les expropriations envisagées pour la bretelle des Bouisses et le Centre Commercial Montpellier-Village

La Commission constate que :

Plusieurs observations ont été déposées par le Centre Commercial Montpellier-Village et des particuliers proches. Leurs motivations sont différentes ; dans le présent enjeu, les expropriations, c'est le centre commercial qui est concerné, par une éventuelle emprise de leur parking qui devait être redessiné.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Les études d'avant projet conduisent à une évolution de l'insertion sur la rue des Bouisses avec le tramway en position latérale côté ouest de la rue et non en position centrale comme imaginé initialement. Cette insertion présente la même largeur que l'insertion centrale donc la même absence d'impact foncier sur les riverains de la rue des Bouisses, mais améliore le fonctionnement du carrefour et notamment l'accès au centre commercial de Montpellier Village.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La nouvelle insertion de la plateforme permet de s'éloigner des parkings du centre commercial qui ne devrait pratiquement pas être impacté ; d'autre part l'accès actuel du centre ne devrait pas être modifié.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à

travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la proposition faite par le maître d'ouvrage pour le centre commercial Montpellier-Village est satisfaisante

3ème enjeu : le secteur Marcel Pagnol et le bâtiment Puech d'Argent

La Commission constate que :

2 observations ont été déposées au sujet des impacts de l'implantation de la ligne 5 sur la Résidence Le Puech d'Argent, située dans la contre allée Maurice Planès. Les déposants de l'observation MTP DEP16, qui représentent 11 professionnels libéraux pratiquant dans la Résidence, posent deux questions :

La zone DUP concerne t-elle les parcelles PD 72, 73, 02, 78,79, 10, 06, 11, 07 ?

Les places de parkings situées le long de l'avenue Maurice Planès subsisteront-elles après réalisation de la voie du tramway ?

Elles suggèrent de créer des parkings de substitution sur les parcelles PD79 et PD76, actuellement propriété de la Ville de Montpellier et proches du bâtiment.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Les parcelles énumérées sont bien dans le corridor du projet de la ligne 5.

Des places de stationnement longitudinales sont prévues dans le réaménagement de la contre allée Maurice Planès.

Les parcelles PD79 et PD76 sont considérées comme square public par la Ville de Montpellier. La CAM engagera des discussions avec celle-ci si la création d'un parking s'avérait nécessaire.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission s'est rendue sur place lors de son parcours à pied, effectué pour prendre connaissance du tracé de la ligne dans ses détails. Elle a effectivement constaté que cette contre-allée offre des places utilisables par les riverains et les clients des professionnels libéraux. Il est donc nécessaire que cet aspect soit pris en compte par la CAM dans ses projets de réaménagement du corridor définitif de la ligne. La commission constate, par les réponses apportées, que c'est bien son engagement sur ce sujet.

En conclusion, à l'examen des informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son Mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la CAM a bien intégré la demande du public sur l'aménagement de la contre allée Maurice Planès.

4ème enjeu : les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération pour passer rue de Bugarel.

La Commission constate que :

De nombreuses dépositions que la commission a regroupées dans le thème T2 (Le traçé) et T8 (Les riverains directement impactés) ont porté sur l'emprise de la plateforme (7 mètres) jugée excessive par les copropriétaires de la Résidence des Hauts d'Argency et de la Résidence Le Turin.

Cette emprise avait pour conséquence de supprimer un grand nombre de places de parking et rendait nécessaire la création de places de parking à l'intérieur de la résidence en supprimant des espaces verts.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Diverses solutions proposées par le public pour réduire cette emprise foncière jugée excessive ont été étudiées par le maître d'ouvrage (voie unique, suppression de la piste cyclable et du trottoir). Aucune n'est apparue acceptable d'un point de vue sécurité et régularité du trafic. A la demande de la Commission d'enquête, le maître d'ouvrage a retravaillé d'autres hypothèses et a proposé une **insertion optimisée** qui consiste, soit à aménager la circulation automobile sur la plateforme tramway avec un dispositif de feux tricolores pour assurer la sécurité vis à vis du tramway, soit à aménager une zone de rencontre où cohabitent circulation riveraine / cyclistes / piétons.

La réduction de la plateforme de 17,70m à 13,50 m réduit l'impact sur la copropriété des Hauts d'Argency au talus ; il n'y a plus aucun impact sur les places de parking de cette copropriété.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission a effectué plusieurs visites pour reconnaître les lieux et pour rencontrer les riverains et les syndics de copropriété. Elle a transmis au maître d'ouvrage sa perception des problèmes. Ensuite le maître d'ouvrage a fait des efforts pour proposer diverses solutions d'amélioration dans des délais relativement brefs.

Au final la réduction d'emprise de la plateforme dans la rue de Bugarel rend acceptable le passage du tramway dans cette rue. L'emprise sur les talus, qui seraient contenus par des murs de soutènement, devrait être acceptée par les riverains qui s'étaient mobilisés en masse pour combattre le passage du tramway dans la rue de Bugarel.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la solution proposée d'insertion optimisée de la plateforme du tramway dans la rue de Bugarel est raisonnable.

5 ème enjeu : les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs d'implantation de la station St Denis.

La Commission constate que :

Plusieurs copropriétaires possédant un garage privé dans l'immeuble sis au 3, avenue G. Clemenceau ont demandé que la demi-station St Denis direction Clapiers soit décallée pour permettre l'accès à leur garage. La commission s'est rendue sur place au cours de sa visite du 24 avril 2013 et a rencontré plusieurs propriétaires qui ont exposé leur crainte et permis une visite complète des lieux.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La station St Denis sera l'une des plus fréquentée du réseau. La position proposée est optimale aux regards des critères de correspondance et de visibilité avec la demi-station de la ligne 3 située à l'extrémité du Cours Gambetta. Le maître d'ouvrage considére que la station ne peut être déplacée pour les diverses raisons techniques énoncées dans sa réponse.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La commission prend acte des arguments techniques développés par la CAM pour expliquer que la station St Denis ne peut être déplacée pour conserver l'accès au parking du 3, avenue G. Clemenceau.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que la station St Denis devra rester positionnée à l'emplacement prévu, mais qu'une négociation devra être engagée avec tous les propriétaires ou les ayant-droits pour examiner toutes les possibilités de relocalisation ou d'indemnisation.

6ème enjeu : Les expropriations rue du Docteur Pezet - Hôpital St Eloi

La Commission constate que :

Aucune déposition du CHU n'a été faite sur ce sujet.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Une négociation est en cours avec les services du CHU pour envisager les rétrocessions de terrain.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'emprise sur l'hôpital St Eloi devrait être modeste et ne devrait pas perturber son fonctionnement.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que l'emprise sur la parcelle de l'hôpital St Eloi paraît raisonnable.

7ème enjeu : Rue du Docteur Pezet – Paroisse Ste Bernadette, Utopia, La Pasquière

La Commission constate que :

Ces établissements, situés en bordure de la rue du Docteur Pezet, feront l'objet d'expropriations. Des négociations sont en cours à ce sujet avec la CAM. Un représentant de la Paroisse Sainte Bernadette, qui reconnaît la bonne qualité des rencontres avec la TAM, est venu déposer sur ce sujet. Il tenait essentiellement à attirer l'attention sur 3 points :

Les conditions d'accès à la Paroisse à partir de la rue du Truel.

L'aménagement du parvis de la petite église ; notamment la sécurisation de l'accès, la valorisation de la façade, le déplacement de la stèle/Croix et la prévision d'une aire de stationnement pour les convois funèbres.

L'incidence financière sur le fonctionnement de la Paroisse.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La CAM est en relation avec le Diocèse de Montpellier, propriétaire de l'ensemble immobilier contenant la Paroisse Sainte Bernadette, ainsi qu'avec l'Association de la Pasquière. Les conditions d'acquisition foncière nécessaire à l'établissement du tracé, de reconstitution des accès et des fonctionnalités, sont examinées avec ces représentants, avec en particulier le souci de préserver le parvis de l'église.

Les conditions d'indemnisation foncières seront vues lors de l'enquête parcellaire, après estimation du service des domaines.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission s'est rendue sur place lors de son parcours à pied, effectué pour prendre connaissance du tracé de la ligne dans ses détails. Elle a examiné ce secteur en vue de comprendre les éventuelles questions sur les impacts liés aux expropriations envisagées.

Les informations obtenues auprès des représentants de la CAM et les réponses apportées par celle-ci dans son Mémoire confirment que les négociations entreprises devraient répondre convenablement aux souhaits exprimés par les riverains. La Commission en prend acte.

8ème enjeu : Route de Mende – demande spécifique

La Commission constate que :

Monsieur Rosa, propriétaire de la villa n°16 du 1429 Route de Mende (mitoyenne à 2 autres villas), demande la régularisation d'une ancienne expropriation datant de 1995. Il souhaiterait obtenir un délaissé pour compenser les places de parking perdues et la possibilité d'une sortie de la villa par l'arrière.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le délaissé évoqué par Monsieur Rosa est une parcelle privée pour laquelle nous engagerons toutes les démarches pour traiter au mieux sa demande.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La Commission s'est rendue sur place lors de son parcours à pied, effectué pour prendre connaissance du tracé de la ligne dans ses détails. Elle avait examiné ce secteur dit « des trois villas » en vue de comprendre les éventuelles questions sur les impacts liés à des expropriations potentielles.

La réponse, apportée par la CAM dans son Mémoire, précise qu'elle prend en charge la demande de M. Rosa. La Commission en prend acte et invite M. Rosa à se rapprocher de la CAM.

9ème enjeu : les expropriations et le Centre Commercial de Clapiers

La Commission constate que :

Une observation a été déposée par un commerçant au sujet de la perte possible de places de parkings devant ce petit centre commercial.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

L'accès au centre commercial de Clapiers ne sera pas modifié. La voirie actuelle, desservant cet ensemble de commerces, est maintenue. Le nombre de places de parking ne sera pas modifié.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Une visite sur place le jeudi 25 avril 2013 a permis de constater que l'accès de ce centre commercial, situé derrière le mur anti-bruit de la route RD65, pourrait être impacté. En cas de difficulté extrême, le maître d'ouvrage pourra toujours déplacer la piste cyclable existante construite par le Département de l'Hérault et la positionner de l'autre côté de la RD65. Les études détaillées devront permettre au maître d'ouvrage de tenir ses engagements.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère qu'une solution acceptable doit pouvoir être trouvée pour l'accès et la conservation des places de parkings du centre commercial de Clapiers.

CONCLUSIONS GLOBALES SUR LE BIEN FONDE DES EXPROPRIATIONS ENVISAGEES DANS L'EMPRISE DE LA DUP

En préalable à l'examen de cet aspect, la Commission a bien noté que le parti retenu par le maître d'ouvrage pour implanter la plateforme de tramway est d'occuper en priorité l'espace public, mais que des expropriations peuvent s'avérer nécessaires.

Les observations du public, en rapport avec les expropriations éventuelles ou envisagées dans la zone définie pour la DUP, sont concentrées sur des secteurs bien précis.

La Commission d'enquête a analysé chacun des enjeux sur les secteurs suivants :

- **route de Lavérune : la solution proposée par la CAM doit aboutir à optimiser les emprises foncières et à faciliter les conditions d'accès des riverains entre Gennevaux et Paul Fajon.**
- **impact de la bretelle des Bouisses sur le centre commercial Montpellier-Village : la bretelle des Bouisses sera décallée, en conséquence la proposition faite par la CAM pour le centre commercial Montpellier-Village est satisfaisante.**
- **secteur Marcel Pagnol et la résidence Puech d'Argent : la CAM a bien intégré la demande du public sur l'aménagement de la contre-allée Maurice Planes.**
- **rue de Bugarel : suite aux nombreuses observations du public et aux demandes de la Commission, la solution proposée « *d'insertion optimisée* » de la plate-forme du tramway dans la rue est raisonnable. La CAM précise que la réduction de la plate-forme de 17,70m à 13,50m réduit l'impact sur la copropriété des Hauts d'Argency au talus ; il n'y a plus aucun impact sur les places de parking de cette copropriété.**
- **impact de l'implantation de la station St Denis sur l'accès au garage-parking du 3 avenue G. Clemenceau : la Commission d'enquête prend acte que la station St Denis ne peut être déplacée pour des questions techniques. Elle recommande qu'une négociation soit engagée avec les propriétaires et les ayant-droits pour examiner toutes les possibilités de relocalisation ou d'indemnisation.**
- **rue du Docteur Pezet – hôpital st Eloi : l'emprise envisagée sur la parcelle de l'hôpital St Eloi est raisonnable.**
- **rue du Docteur Pezet – Paroisse Ste Bernadette, Utopia, La Pasquière : la Commission observe que les négociations entreprises devraient répondre convenablement aux souhaits exprimés par les riverains.**
- **route de Mende – demande spécifique : la CAM précise qu'elle prend en charge la demande de Mr Rosa ; la Commission invite Mr Rosa à se rapprocher de la CAM.**
- **le centre commercial de Clapiers : une solution acceptable doit pouvoir être trouvée paur la conservation des places de parkings. La Commission recommande que la négociation se poursuive pour aboutir à une proposition définitive acceptée par les deux parties.**

En conclusion de son analyse, la Commission considère que l' atteinte à la propriété privée n'est pas excessive compte-tenu de l'ampleur du projet et de son insertion en zone urbanisée ; elle recommande expressément qu'une attention particulière soit portée par la CAM, lors de l'élaboration des plans détaillés pour l'enquête parcellaire, en vue de réduire au maximum les emprises foncières au strict minimum.

1.3.3 BILAN COÛT-AVANTAGES

1er enjeu : l'atteinte à la propriété privée ou à son usage

La Commission constate que :

Quelques personnes, principalement des commerçants de l'avenue Georges Clémenceau posent la question du stationnement et de la livraison des marchandises liés à leurs activités. Une personne gérant du centre commercial du Puech demande la conservation du même nombre de places de parking et un accès direct sur l'avenue de Vanières. Avenue Lepic des personnes posent la question de l'accès à leur garage. Les copropriétaires d'un parking au 3 avenue Georges Clémenceau posent également le problème de l'accès. Un commerçant soulève la question de l'indemnisation pendant la phase travaux. Des personnes posent la question de l'accessibilité des habitations, des garages et des commerces pendant la phase des travaux.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Avenue Georges Clémenceau le nombre de places de livraison passera de 3 à 14. Pour le centre commercial du Puech le nombre de places de parking sera conservé et l'accès sera direct sur l'avenue. En ce qui concerne les pertes d'exploitation il sera mis en place une commission d'indemnisation à l'amiable comme cela a été mis en place, avec succès, pour les 3 premières lignes.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'expérience de la TAM sur ces sujets semble bien établie et les réponses fournies montrent une bonne maîtrise pour ce type d'opération. Des ajustements seront nécessaires pour passer du stade projet au stade exécution.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que l'atteinte à la propriété privée ne semble pas excessive au regard de l'intérêt de l'opération

2ème enjeu : le coût financier par rapport à l'intérêt présenté

La Commission constate que :

8 personnes ont formulé des observations sur le coût et le programme de l'opération. Les déposants ont fait part de leur inquiétude sur le coût d'investissement global. D'autres personnes craignent, pour des questions d'économie, que l'opération ne soit pas réalisée dans sa totalité. Deux personnes estiment que le viaduc Maurice Gennevaux ne doit pas être financé par la CAM. Certains proposent

des réductions de programme. Une question est posée sur l'opération campus et sur son financement. Il y a une demande pour que les tarifs des billets de tramway baissent.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le viaduc de Maurice Gennevaux n'est pas financé uniquement par la CAM, cette dernière participera à hauteur de 6 millions d'euros. Le projet prend en compte l'opération campus pilotée par le PRES Sud de la France (Pôle de recherche et d'enseignement supérieur). Des indications précises permettent de comparer les tarifs sur le plan national. Le prix public fixé est dans la moyenne basse en comparaison d'autres réseaux. (voir tableau de comparaison T10 chapitre 1.5.5.13)

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

La commission estime que les réponses de la CAM au public sont satisfaisantes.

En ce qui concerne les questions posées par la Commission à la CAM les commentaires sont les suivants:

Le coût d'investissement au km de la ligne 5 est dans la moyenne si on le compare à des opérations équivalentes (voir tableau de comparaison T7 chapitre 1.5.5.10)

Le poste "frais d'études" est un peu élevé, 18% du coût de l'opération, mais il peut se justifier en partie du fait qu'il s'agit d'un montage avec une maîtrise d'ouvrage déléguée et de la présence d'autres intitulées "frais de maîtrise d'ouvrage". La décomposition du poste études a été établie sur la base d'une grille préconisée par le CERTU (Centre d'études techniques des transports urbains).

Le montant de 52 millions d'euros est affecté à la mise en place de mesures environnementales, cette somme est importante, elle répond du point de vue décomposition aux prescriptions du CERTU.

Sur la question de l'incidence du projet sur les impôts locaux pour les prochains exercices, la CAM précise que " sa gestion est rigoureuse et fondée sur la maitrise des coûts de fonctionnement et la recherche d'économies afin d'assurer la stabilité des taux de fiscalité".

En conclusion la Commission d'enquête considère que sur la base du dossier d'enquête et du contenu du mémoire de la CAM le coût de l'opération, qui s'élève à 350 000 000 € HT en valeur 2009, n'est pas disproportionné par rapport à l'intérêt du projet et ne fait pas obstacle à la reconnaissance de l'utilité publique. La Commission s'interroge toutefois sur la programmation et l'enclenchement des travaux. Elle estime que dans la conjoncture actuelle il serait souhaitable de trouver des économies qui ne pénalisent pas le projet à moyen terme et propose de différer les deux tronçons situés aux extrémités du tracé et l'antenne des Bouisses. En effet ces 3 tronçons sont peu urbanisés avec un taux de fréquentation relativement faible. (voir le serpent de charge page 44 du volume H).

La CAM justifie sa gestion budgétaire en expliquant que cette dernière s'appuie sur une

forte capacité d'autofinancement, un soutien de l'Etat et des partenaires locaux et un recours à l'emprunt dans de bonnes conditions.

La commission fait remarquer que les subventions qui représentent 30% du montant de l'investissement ne sont pas acquises à ce jour. La subvention de l'Etat est liée à un démarrage des travaux avant la fin de l'année 2013.

3ème enjeu : les inconvénients d'ordre social, économique et foncier

La Commission constate que :

Le public n'a pas déposé d'observations ayant directement un rapport avec cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans le dossier d'enquête publique, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

La ligne 5 répond, pour la partie qui la concerne, aux objectifs des documents de plannification (SCOT, PLU, DPU) qui peuvent se résumer à trois thèmes fondamentaux :

- ✓ Environnement : préservation du capital naturel, agricole et paysager
- ✓ Social : promouvoir une ville des proximités ouverte à tous en rapprochant les habitations, les emplois, les services et les moyens de transports
- ✓ Economique : intensifier le développement économique et économiser l'espace.

Sur l'environnement humain, la phase des travaux induit des impacts positifs sur le développement économique et sur les créations d'emploi. Elle a des impacts négatifs pour les commerces et les exploitations agricoles situés en bordure du tracé.

Des mesures compensatoires sont mises en œuvre pour limiter les nuisances entraînées par les travaux :

- information et communication sur les phases de travaux
- préservation des accès des riverains
- éviter l'envol de poussières
- mise en place d'une commission d'indemnisation amiable indépendante pour les commerçants

Sur le cadre de vie, la phase des travaux présente aussi des impacts négatifs sur :

- le stationnement
- les déplacements des véhicules
- l'activité des piétons
- l'augmentation du niveau sonore à proximité des zones de travaux
- la production de déchets

Des mesures de réduction de ces impacts négatifs seront intégrées dans les marchés de travaux.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Avec l'expérience des lignes de tramway précédentes, le maître d'ouvrage a décrit, dans l'étude d'impact du dossier d'enquête publique, tous les impacts négatifs liés principalement à la phase travaux. Toutes les mesures compensatoires doivent être intégrées dans les marchés de travaux que la maîtrise d'œuvre devra faire strictement appliquer.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les inconvénients d'ordre socio-économiques résiduels peuvent être acceptés. Ils sont compensés par les tous les avantages que procurent la création de la ligne, en matière d'emplois et d'amélioration des transports de l'Agglomération.

4ème enjeu : les atteintes à l'environnement

La Commission constate que :

Plusieurs associations et de nombreuses personnes se sont emparées de ce thème l'Environnement au sens large pour appuyer leur demande de conserver le parc Montcalm si possible dans sa totalité.

De nombreuses observations ont été déposées sur le sujet du parc Montcalm si l'on tient compte de celles déposées avec le tracé de la ligne. Il y a lieu aussi d'ajouter les lettres et la pétition de l'ARFA.

C'est donc une demande forte avec une mobilisation importante qui s'est fait entendre pendant toute la durée de l'enquête. Cette demande va de la préservation de la totalité du parc, soit 25 hectares à 15 hectares, ce dernier chiffre correspond à la décision prise lors de la délibération du Conseil Municipal n°2012/84 du 26 mars 2012. Le passage du tram indiqué dans le projet sur la piste du parc dans une zone boisée est critiqué. Certaines personnes semblent d'accord pour que le tram passe en bordure du parc à condition de conserver les arbres. Plusieurs personnes estiment que l'accès au parc doit se faire par le tram afin de l'ouvrir à tout le monde.

D'autres sujets ont été abordés par le public, en nombre plus restreint, comme le choix des plantes alternatives au gazon trop consommateur d'eau, la protection de la faune, de la flore, le bruit et la protection contre la transmission des vibrations par la voie.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le passage du tramway dans le parc Montcalm est un sujet très sensible. Dans sa réponse la CAM donne des informations sur le statut de ce parc. Elle fait d'autre part des propositions afin de préserver au mieux l'intégrité de cet espace de 15 h, confirmant en particulier qu'il sera d'un seul tenant avec un déplacement du tracé de la ligne de 45 m vers l'ouest.

Ces engagements sont corroborés par la lettre de madame le Maire de Montpellier au Président de la CAM dans sa lettre du 31 mai 2013. Elle indique en effet que "*le parc à aménager comme "poumon*

vert" dans le cadre de l'opération de l'aménagement de l'EAI aura une surface d'au moins 15 hectares d'un seul tenant".

Pour les autres sujets, le maître d'ouvrage a rappelé la position de l'information dans le dossier d'enquête et complété la réponse.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que dans les secteurs de la ville les plus emblématiques, tels que le boulevard Henri IV et la place Albert Ier, les platanes sont sauvegardés et protégés pendant les travaux. En ce qui concerne l'avenue Lepic la reconstitution paysagère paraît satisfaisante au regard des engagements pris et des photo-montages qui figurent au dossier. La Commission prend note que le Parc Montcalm fera l'objet d'un concours pour son aménagement, qui reprendra la composante végétale. La Commission a relevé tout au long de cette longue enquête, de la connaissance du dossier, des questions à la CAM et des réponses qu'elle a faite, que le souci de la préservation de la qualité de l'environnement était constant de la part de la maîtrise d'ouvrage . Il est également significatif de constater que la CAM indique qu'un budget de 52 075K€ est affecté à la préservation de l'environnement, soit près de 15% du budget global du Projet. La composante environnementale, au sens le plus large est nettement, prise en compte par le porteur du Projet.

5ème enjeu : les atteintes éventuelles à d'autres intérêts publics

La Commission constate que :

Aucune déposition n'a été faite sur cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis dans le dossier d'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

La réglementation exige une analyse des effets cumulés sur l'environnement du projet avec d'autres projets connus qui pourraient être exécutés dans les mêmes périodes. Les projets à prendre en compte sont ceux qui ont fait l'objet d'une étude d'impact, d'un avis de l'Autorité Environnementale ou d'un document d'incidences au titre de la loi sur l'eau et d'une enquête publique.

L'étude d'impact (volume G) liste ces projets, ainsi que les effets cumulés sur :

- ✓ le milieu physique
- ✓ le milieu naturel
- ✓ les risques naturels et technologiques : feu de forêt, inondation
- ✓ le cadre de vie : nuisances sonores et olfactives, circulation
- ✓ le patrimoine et le paysage
- ✓ les milieux aquatiques

On note des effets cumulés sur la circulation avec le projet de la gare St Roch en phase travaux. Les plans de circulation ont pris en compte ces effets cumulés.

On note également que des effets cumulés peuvent avoir lieu sur les milieux aquatiques, notamment Le Lez par pollutions chroniques ou accidentelles pendant la phase travaux.

Les projets ayant fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R214-6 (loi sur l'eau) ont des effets cumulés considérés comme faibles.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

L'analyse des effets cumulés du tramway ligne 5 montre qu'il y a peu d'incidences avec les autres projets connus. Des mesures compensatoires ou préventives seront incluses dans les cahiers des charges des marchés de travaux pour l'atténuation de ces effets.

Il n'y a pas d'atteintes à d'autres intérêts publics.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère qu'il n'y a pas d'atteintes à d'autres intérêts publics, compte-tenu des mesures préventives prévues pendant les phases de travaux.

6ème enjeu : les effets sur la santé et la sécurité publique

La Commission constate que :

Le public n'a pas déposé d'observations ayant directement un rapport avec cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans le dossier soumis à l'enquête publique, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Parmi les dangers identifiés pour la santé, on trouve :

- ✓ la pollution des eaux
- ✓ les nuisances acoustiques
- ✓ les émissions de poussières et de polluants

La pollution des eaux en phase travaux et en phase exploitation peut avoir des répercussions sur la santé humaine par le biais de l'eau potable, même si le tracé de la ligne n'interfère avec aucun périmètre de captage AEP. Si le dossier DUP est accepté, ce sujet sera traité plus complètement dans le cadre d'une autre enquête publique au titre de la loi sur l'eau article L214.1 à 6 du code de l'environnement, qui aura lieu probablement en même temps que l'enquête parcellaire.

Pour les nuisances acoustiques, les objectifs de conformité aux normes acoustiques sont atteints. Seul le rond-point de Gennevaux réaménagé en viaduc en passage supérieur induit une augmentation des niveaux sonores de 2 dBA. Des protections acoustiques seront mises en œuvre au niveau de ce viaduc pour la protection des riverains.

Les travaux de terrassement et la circulation des engins sur les pistes sont générateurs de poussières. De même les polluants utilisés sur les chantiers peuvent être générateurs de pollution en cas de mauvais usage.

Le maître d'ouvrage a mis en place une démarche de développement durable, par l'intermédiaire d'un Plan de Management de Développement Durable (PMDD) dont le but est de faire émerger des actions ayant un impact positif sur toutes les composantes et dans toutes les phases du projet. Le PMDD a pour objectif de limiter les pollutions et les nuisances.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Les dangers pour la santé sont bien identifiés.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les dangers pour la santé sont bien identifiés, ainsi que les mesures visant à les atténuer. Il revient au maître d'ouvrage et au maître d'œuvre de les faire appliquer dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable.

7ème enjeu : les rejets, pollutions et risques pour l'homme et pour l'environnement

Considérant les éléments recueillis dans le dossier de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Le danger identifié pour l'homme et l'environnement porte sur la pollution des eaux, en phase travaux et en phase exploitation (pollution chronique et pollution accidentelle) pouvant avoir des répercussions sur la santé humaine et l'environnement par la consommation d'eau potable, la consommation de poissons, de végétaux arrosés avec de l'eau contaminée et pour la baignade. Les populations exposées à la pollution des eaux sont principalement situées en aval des zones de travaux.

Le Plan de Management de Développement Durable (PMDD), décrit au paragraphe ci-dessus, a pour objectif de limiter les pollutions et les nuisances.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que le danger de pollution des eaux peut être minimisé dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable (PMDD) dont l'objectif est entre autres de limiter les pollutions et les nuisances.

8ème enjeu : sur la protection des ressources (air, eau,...)

La Commission constate que :

L'enjeu de la protection des ressources en air et en eau rejoint l'enjeu N°6 sur les effets sur la santé et la sécurité publique. La conclusion sera identique.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête considère que les dangers pour la santé sont bien identifiés, ainsi que les mesures visant à les atténuer. Il revient au maître d'ouvrage et au maître d'œuvre de les faire appliquer dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable.

9ème enjeu : la consommation d'énergie

La Commission constate que :

Le public n'a pas déposé d'observations ayant directement un rapport avec cet enjeu.

Considérant les éléments recueillis au cours de l'enquête sur ce sujet, la Commission d'enquête relève que :

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage avance les éléments suivants :

Le réseau tramway est alimenté par l'énergie électrique à partir du réseau électrique haute tension 20 000 volts alternatifs. Une transformation de cette énergie en courant continu 750 volts est réalisée dans des sous-stations réparties le long du tracé.

Un dispositif d'optimisation d'énergie fait que les rames en phase de freinage électrique peuvent échanger leur énergie avec les rames en phase de traction par l'intermédiaire des lignes aériennes de contact.

Les propres analyses de la Commission sur ce sujet la conduisent aux constats suivants :

Du fait de la consommation d'énergie électrique par les rames de tramway, il n'y a pas de dégagement de dioxyde de carbone, ni d'oxyde d'azote, ni d'autres gaz polluants.

D'autre part la mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile et des bus dans le corridor de la ligne. Il est donc attendu une amélioration de la qualité de l'air.

En conclusion, à l'examen de toutes les informations apportées par le maître d'ouvrage à travers son mémoire en réponse, et suite à sa propre analyse, la Commission d'enquête

considère que l'énergie électrique utilisée par les rames de tramway est un élément permettant d'améliorer la qualité de l'air dans le corridor de cette ligne, ainsi qu'en centre ville, puisque la mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile.

CONCLUSIONS GLOBALES BILAN COÛTS – AVANTAGES

La Commission d'enquête a analysé chacun des enjeux sur les secteurs suivants :

- **l'atteinte à la propriété privée ou à son usage : la Commission d'enquête considère que l'atteinte à la propriété privée n'est pas excessive, compte-tenu de l'ampleur du projet et de son insertion en zone urbanisée. D'autre part la CAM a donné des garanties d'accessibilité pour les riverains en phase travaux et en phase d'exploitation et de maintien des places de parkings pour les commerçants en phase d'exploitation.**
- **le coût financier par rapport à l'intérêt présenté : la Commission considère que le coût de l'opération n'est pas disproportionné par rapport à l'intérêt du projet et ne fait pas obstacle à la reconnaissance de l'Utilité Publique. Cependant compte-tenu du montant élevé de l'opération et de la conjoncture économique actuelle, la Commission recommande un étalement des investissements, sans remettre en cause l'objectif final du projet.**
- **les inconvénients d'ordre social, économique et foncier : la Commission estime que les inconvénients d'ordre socio-économiques sont compensés par les avantages liés à la création de la ligne 5.**
- **les atteintes à l'environnement : un budget important de 15% de l'opération est consacré à l'environnement. Compte-tenu des éléments du dossier, notamment de l'étude d'impact et des divers avis qu'elle a pu recueillir, la Commission considère que la composante environnementale du dossier dans toutes ses dimensions a été prise en compte.**
- **les atteintes à d'autres intérêts publics : la Commission considère qu'il n'y a pas d'atteintes à d'autres intérêts publics identifiés, compte-tenu des mesures préventives prévues pendant les phases de travaux.**
- **les effets sur la santé et la sécurité publique : les dangers pour la santé ont été bien identifiés, ainsi que les mesures compensatoires visant à les atténuer. Dans le cadre du Plan de Management de Développement Durable, le maître d'ouvrage devra être vigilant sur son application.**
- **les rejets, pollutions et risques pour l'homme et pour l'environnement : La Commission considère que le risque majeur de pollution des eaux peut être minimisé par une application stricte du Plan de Management de Développement Durable.**
- **la protection des ressources air et eau : l'avis de la Commission est le même que celui pour les effets sur la santé et la sécurité publique donné ci-dessus.**
- **la consommation d'énergie : l'énergie électrique utilisée par les rames de tramway est un élément permettant d'améliorer la qualité de l'air dans le corridor de cette ligne, ainsi qu'en centre-ville ; la mise en service de la ligne 5 doit s'accompagner d'une diminution de la circulation automobile.**

En conclusion de son analyse, la Commission considère que le bilan coût-avantages est positif.

1.4 AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'enquête

Après avoir :

- étudié le dossier et plus particulièrement l'étude d'impact,
- pris connaissance de l'avis des Administrations sur le dossier,
- visité les lieux et notamment les points sensibles,
- rencontré les Maires concernés,
- organisé des réunions avec les associations concernées,
- maintenu des contacts permanents avec le Maître d'ouvrage,
- examiné toutes les dépositions consignées dans les registres et dans les lettres,
- analysé, décomposé et classé par thèmes les observations du public générées par les dépositions,
- répercuté les questions au Maître d'ouvrage,
- analysé les réponses du Maître d'ouvrage,
- apporté des commentaires et avis sur chacun des thèmes et sous thèmes,
- donné son avis sur les enjeux relatifs à la DUP en faisant un bilan des avantages et inconvénients du projet.

Emet

un avis FAVORABLE

à la demande de Déclaration d'Utilité Publique du projet de la ligne 5 du tramway de la Communauté d'Agglomération de Montpellier entre Lavérune et Clapiers.

avec 3 recommandations

Recommandation 1

Commencer les travaux par le bouclage de la ligne 4 en vue d'améliorer sa rentabilité, de favoriser les interconnexions du réseau et de desservir le cœur de ville en priorité.

Recommandation 2

Compte-tenu du montant élevé de l'opération et de la conjoncture économique actuelle, la Commission recommande un étalement des investissements, sans remettre en cause l'objectif final du projet. Dans cette optique elle propose de différer l'exécution des travaux pour les 3 tronçons Lavérune-Gennevaux ,Paul Fajon-Les Bouisses et Girac-Clapiers.

Recommandation 3

Montpellier est une ville universitaire reconnue. Le quartier La Gaillarde/Sup Agro/Inra n'est pas desservi par la ligne 5. La Commission, recommande à la CAM de ne pas rejeter définitivement cette proposition, mais de la conserver dans le cadre des ajustements qu'elle peut être amenée à réaliser pour optimiser son réseau tramway dans le futur.

Fait le 26 juin 2013

La Commission d'enquête

Jean-François DEMOULIN	Bernard BOULLET	Claude ROUVIERE
Président	Assesseur	Assesseur

2 PARTIE 3 CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (MISE EN CONFORMITE DES DOCUMENTS D'URBANISME)

2.1 RAPPEL DU PROJET :

Le Projet de la ligne 5 du tramway, objet de la présente enquête, s'inscrit dans la politique de développement des réseaux de transport de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Il porte sur la réalisation de la ligne 5 et sur les aménagements qui lui sont liés. Il y a lieu de citer notamment, les 4 parkings (2 de proximité et 2 en relais), les aménagements paysagers, les stations, les quais et les 8 ouvrages d'art nécessaires (7 pour le franchissement des cours d'eau et 1 pour le carrefour Gennevaux). Ce projet vise à compléter le réseau existant en assurant un meilleur maillage et en desservant des pôles d'emplois, d'habitats, des grands équipements tels que les établissements scolaires et universitaires, des centres de recherches, des lieux sportifs et de loisirs. Cette ligne s'étend sur 15,7 km entre les communes de Lavérune et de Clapiers. Il est prévu 25 stations et des pôles d'échange avec les lignes existantes 1, 3 et 4. Le tracé proposé à l'enquête comporte 6 sections, des tronçons communs avec les lignes 1, 3 et 4 ainsi qu'une antenne entre Paul Fajon- Les Bouisses

2.2 CADRE ADMINISTRATIF

La Commission d'enquête a été constituée par décision n°E13000017/34 de Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier, en date du 29 janvier 2013.

2.3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'enquête publique s'est déroulée, du 10 avril 2013 au 13 mai 2013 inclus, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral n°2013-I-548 du 18 mars 2013.
La présente enquête s'est déroulée normalement, sans incident notable avec une bonne participation du public, des associations et des responsables locaux.

L'enquête s'est caractérisée par les chiffres suivants :

- ✓ 316 dépositions dans 16 registres,
- ✓ 122 lettres dont 5 pétitions,
- ✓ Le site internet de la CAM a été visité 4468 fois par le public,
- ✓ 622 personnes ont été accueillies par les hôtesses dans les 6 lieux de consultation des dossiers

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLU DES COMMUNES

Le dossier soumis à enquête comprend un volume I qui traite de la mise en compatibilité des PLU, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme. A cet effet des documents spécifiques ont été établis pour les 5 communes concernées. Une réunion de concertation, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, a eu lieu le 14 février 2013 en application des articles L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme. Le procès verbal de cette réunion, qui fait partie du dossier d'enquête, spécifie que l'accord sur la mise en compatibilité avec le projet de la ligne 5 du tram de l'agglomération de Montpellier est prononcé à l'unanimité. Les dossiers concernés sont bien présentés d'une lecture facile et font état des modifications proposées pour les PLU communaux. La Commission d'enquête a vérifié que les modifications de mise en compatibilité correspondent bien et étaient nécessaires, en tant qu'emplacement réservé pour usage public, installation d'intérêt général, aux besoins générés par le projet. Les communes suivantes sont impactées par le projet : Lavérune, St Jean de Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

Commune de Lavérune

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 6.19 ha sur le territoire de la commune. Cette surface dénommée A12 dans le dossier englobe le tracé de la ligne, une station, un parking relais et la modification des carrefours. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles à protéger et des zones naturelles et forestières. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0,86 par rapport à la surface communale.

Commune de St-Jean de-Védas

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 6.60 ha sur le territoire de la commune. Le projet croise un emplacement D2 dont le bénéficiaire est le département. Cette surface dénommée A12 dans le dossier correspond à la configuration du projet. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles à protéger et des zones naturelles et forestières ainsi que des zones à urbaniser. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0,50 par rapport à la surface communale.

Commune de Montpellier

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 35,87 ha sur le territoire de la commune. Le tracé de la ligne traverse des zones urbaines, des zones à urbaniser, des zones naturelles, des espaces boisés classés et des PSMV. Le tracé croise plusieurs emplacements réservés. La surface nécessaire pour réaliser le projet représente un %

de 0,63 par rapport à la surface communale. Elle est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général"

Commune de Montferrier sur Lez

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 3,06 ha sur le territoire de la commune. Le projet croise un emplacement réservé D4. Un nouvel emplacement réservé est à créer afin de répondre à la configuration du projet. Cette surface est dénommée AM1. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles à protéger et des zones naturelles et forestières. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0.40 par rapport à la surface communale.

Commune de Clapiers

La mise en compatibilité du PLU nécessite la réservation d'une surface de 6.97 ha sur le territoire de la commune. Cette surface dénommée 13 dans le dossier englobe le tracé de la ligne, une station, les deux parkings et des modifications de carrefours. Les surfaces affectées concernent des zones agricoles, des zones naturelles, des zones à urbaniser et des zones urbaines. La nouvelle affectation proposée est classée en "Emplacement réservé pour ouvrage public, installation d'intérêt général" représente un % de 0,91 par rapport à la surface communale.

La Commission d'enquête

Constate que

La mise en compatibilité du PLU s'est déroulée dans de bonnes conditions tant sur le plan réglementaire que sur le plan de l'information au public. Il n'y a pas eu de déposition sur ce sujet. Il est à noter qu'une modification du PLU de la commune de Lavérune est actuellement en cours.

Rappelle que

Dans les conclusions relatives à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique elle a donné un avis favorable assorti de 3 recommandations.

Considère que

La création ou la modification d'espaces réservés dans les PLU des communes est indispensable à la réalisation du projet de la ligne 5 du tram de l'agglomération de Montpellier

Il est donc nécessaire en application des textes actuellement en vigueur de mettre en conformité les documents d'urbanisme des communes

Cette mise en conformité devra tenir compte des ajustements effectués sur l'emprise de la DUP à la suite de la présente enquête. Ces ajustements ne modifient pas l'économie générale du projet.

émet

un avis FAVORABLE

à la mise en compatibilité avec le projet de la ligne 5 des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de Lavérune, St Jean de Védas, Montpellier, Montferrier-sur-Lez et Clapiers.

Fait le 26 juin 2013

La Commission d'enquête

Jean-François DEMOULIN	Bernard BOULLET	Claude ROUVIERE
Président	Assesseur	Assesseur