Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'HÉRAULT

Préfecture de l'Hérault
DIRECTION DES COLLECTIVITES LOCALES
BUREAU DE L'ENVIRONNEMENT

Arrêté n° 2013-I-1656 du 28 août 2013 déclarant d'utilité publique le projet de création du tronçon Lavérune/Clapiers de la ligne 5 du tramway par la Communauté d'Agglomération de Montpellier et emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Clapiers, Lavérune, Montferrier-sur-Lez, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas

---

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.123-19 et R.122-1 à R.122-15 et R.123-1 à R.123-27;

VU la délibération de la Communauté d'Agglomération de Montpellier n° 10144 du 21 avril 2011 approuvant les objectifs de l'opération et les modalités de la concertation ;

VU la délibération de la Communauté d'Agglomération de Montpellier n° 11191 du 30 octobre 2012 approuvant le bilan de concertation préalable ;

VU la délibération de la Communauté d'Agglomération de Montpellier n° 11192 du 30 octobre 2012 approuvant le dossier préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Clapiers, Lavérune, Montferrier-sur-Lez, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas et sollicitant du Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault l'ouverture des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

VU le procès-verbal du 27 février 2013 établi à l'issue de la réunion du 14 février 2013 relative à l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Clapiers, Lavérune, Montferrier-sur-Lez, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas ;

VU la contribution à l'avis de l'autorité environnementale de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du 17 décembre 2012 ;

VU la contribution à l'avis de l'autorité environnementale de l'Agence Régionale de Santé du 11 décembre 2012 complété le 31 janvier 2013;

VU les observations en réponse de la Communauté d'Agglomération de Montpellier du 17 janvier 2013 aux contributions de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer et de l'Agence Régionale de Santé ;

VU l'avis favorable rendu le 31 janvier 2013 par le Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les sites classés à proximité du tracé de la ligne 5 du tramway ;

VU les réponses de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, suite au procès-verbal d'examen conjoint du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme et à l'avis de l'autorité environnementale, présentées dans le volet J du dossier d'enquête publique ;

VU l'étude d'impact constituant le volet G du dossier d'enquête publique ;

VU l'avis favorable rendu le 13 février 2013 par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement en sa qualité d'autorité environnementale ;

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 l'arrêté préfectoral n°2013-I-548 du 18 mars 2013 fixant les modalités de l'enquête publique ;

VU l'enquête publique qui s'est déroulée du 10 avril 2013 au 13 mai 2013 inclus ;

VU le rapport et les conclusions de la commission d'enquête déposés en préfecture, après un report de délai demandé par le Président de la commission d'enquête, le 28 juin 2013 ;

VU l'avis favorable de la commission d'enquête assorti de trois recommandations sur l'utilité publique du projet ;

VU l'avis favorable de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité ;

VU l'avis des conseils municipaux des communes de Clapiers (n° 2013/07/13 du 22 juillet 2013), Lavérune (n° 2013-36 du 18 juillet 2013), Montferrier-sur-Lez (n° 2013-22 du 18 juillet 2013), Montpellier (n°2013/295 du 22 juillet 2013) et Saint-Jean-de-Védas (n° 2013-71 du 22 juillet 2013) sur la procédure de mise en compatibilité ;

VU la délibération n° 11737 du conseil de la Communauté d'Agglomération de Montpellier du 25 juillet 2013 adaptant le projet suite aux recommandations de la commission d'enquête et aux observations du public et le déclarant d'intérêt général ;

VU le plan général des travaux et les plans détaillés de secteur à l'échelle 1/10 000° annexés au présent arrêté prenant en compte les adaptations approuvées par la délibération de la Communauté d'Agglomération de Montpellier du 25 juillet 2013 (annexe 1) ;

VU l'exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet de création de la ligne 5 du tramway (annexe 2) ;

SUR proposition du Secrétaire Général de la Préfecture de l'Hérault ;

ARRETE

ARTICLE 1 :

Est déclaré d'utilité publique le projet de réalisation du tronçon Lavérune/Clapiers de la ligne 5 de tramway au bénéfice de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

ARTICLE 2 :

La Communauté d'Agglomération de Montpellier est autorisée à acquérir à l'amiable ou par voie d'expropriation les immeubles nécessaires à la réalisation du projet. Les expropriations devront être réalisées dans un délai de cinq ans à compter de la date du présent arrêté.

ARTICLE 3 :

Conformément à l'article L.11-5-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, les emprises expropriées nécessaires à la réalisation du projet et dépendant d'immeubles soumis au statut de la copropriété seront retirées de la propriété initiale.

ARTICLE 4 :

La déclaration d'utilité publique emporte la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Clapiers, Lavérune, Montferrier-sur-Lez, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas avec ce projet.

ARTICLE 5 :

Les mesures destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et les modalités de suivi de ces mesures et des effets, et mises à la charge de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, sont fixées ainsi que détaillées en annexe du présent arrêté (annexe 3).

ARTICLE 6 :

Le dossier comprenant l'étude d'impact est consultable à la Préfecture de l'Hérault, sur rendez-vous, *-Direction des Relations avec Les Collectivités Locales-Bureau de l'Environnement-34 Place des Martyrs de la Résistance-34062 Montpellier ainsi qu'au siège de la Communauté d'Agglomération de Montpellier -50 place Zeus-34161 Montpellier-*

ARTICLE 7 :

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Hérault et affiché pendant un mois dans les mairies de Clapiers, Lavérune, Montferrier-sur-Lez, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas, ainsi qu'au siège de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département de l'Hérault. Chacune de ces formalités mentionnera le lieu où le dossier pourra être consulté.

ARTICLE 8 :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant la juridiction administrative compétente, dans un délai de deux mois courant à compter des formalités de publicité.

ARTICLE 9 :

Le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Hérault, le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, les Maires de Clapiers, Lavérune, Montferrier-sur-Lez Montpellier et Saint-Jean-de-Védas, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Montpellier, le
Le Préfet

Pierre de BOUSQUET

Direction des Relations avec Les Collectivités Locales
Bureau de l'environnement

Montpellier, Le 28 AOU 2014

ANNEXE 1 à la déclaration d'utilité publique du projet de création du tronçon Lavérune/Clapiers de la ligne 5 du tramway par la Communauté d'Agglomération de Montpellier et emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Clapiers, Lavérune, Montferrier-sur-Lez, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas

Plan général des travaux et plans détaillés de secteur à l'échelle 1/10 000° prenant en compte les adaptations issues de l'enquête publique approuvées par délibération de la Communauté d'Agglomération de Montpellier n° 11737 du 25 juillet 2013

ANNEXE 2 à la déclaration d'utilité publique du projet de création du tronçon Lavérune/Clapiers de la ligne 5 du tramway par la Communauté d'Agglomération de Montpellier et emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Clapiers, Lavérune, Montferrier-sur-Lez, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas

Motifs et considération justifiant le caractère d'utilité publique de la réalisation du tronçon Lavérune/Clapiers de la ligne 5 de tramway

Le présent document est établi en application de l'article L.11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique qui dispose que l'arrêté de déclaration d'utilité publique est accompagné d'un document exposant les motifs et considérations justifiant l'utilité de l'opération.

I LES OBJECTIFS DU PROJET :

Le tronçon Lavérune/Clapiers de la 5ème ligne de tramway permettant le bouclage de la ligne 4 constitue un projet majeur pour la Communauté d'Agglomération de Montpellier, non seulement par l'offre supplémentaire de déplacement que représente l'infrastructure, mais aussi parce qu'il répond à plusieurs objectifs :

- poursuivre la couverture spatiale du territoire et la construction d'un réseau maillé performant de transports publics notamment pour diminuer la dépendance automobile,
- s'intégrer dans une stratégie urbaine globale,
- assurer des dessertes de qualité des grands équipements de l'agglomération dont les établissements scolaires, les pôles universitaires et de recherche dans le cadre du plan Campus, des pôles d'emploi,
- prendre en compte le désenclavement des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville,
- inscrire le réseau de tramway dans une perspective de desserte des Communes périurbaines du territoire de l'agglomération.

Ces objectifs sont cohérents avec le Plan de Déplacements Urbains pour la période 2010-2020 dont le projet a été arrêté par délibération n°9992 du 26 janvier 2011 et approuvé par délibération n° 10998 du 19 juillet 2012. En effet, face aux enjeux de la croissance du trafic automobile et de ses incidences sur la qualité de l'air, le PDU a notamment pour objectif de déterminer les moyens d'une politique de mobilités visant à réduire la part de la voiture au profit de modes de déplacements peu ou pas polluants : marche à pied, vélo, transports publics.

II LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE :

Le choix du tramway fer a été reconduit pour la ligne 5 afin d'assurer la cohérence et l'interopérabilité des matériels sur l'ensemble du réseau, dont bénéficient tant l'usager que l'exploitant du réseau et l'autorité organisatrice par la maîtrise des coûts de fonctionnement.
En outre, le tramway sur fer apparaît toujours comme le mieux adapté au contexte montpelliérain, compte tenu de sa capacité et de ses performances (vitesse, régularité) au regard de la demande, de son image et de son attractivité, de son intérêt en matière de limitation de la pollution de l'air et de son faible impact sur l'environnement (mode peu bruyant et non polluant), et enfin pour son respect des espaces traversés et les opportunités qu'il offre en termes de requalification urbaine.

Le corridor de Lavérune à Clapiers, qui se développe sur 15,7 kilomètres dont 1,5 km en tronc commun avec la ligne 1 et 1,2 km en tronc commun avec la ligne 4, est ainsi délimité :

- à Lavérune, la station terminus est située au rond-point à l'entrée de Lavérune et un parking d'échange est prévu à proximité ;
- à Clapiers, la station terminus est située à proximité de la médiathèque Albert Camus, en contre-allée de la route départementale RD65.

Le tracé a été défini afin de trouver le meilleur compromis entre potentiel de desserte et performance du système de transport :

- Secteur Lavérune – Paul Fajon
  La première antenne du tracé retenu emprunte la route de Lavérune à compter du rond-point situé à l'entrée Est de la commune de Lavérune. La seconde antenne emprunte la rue des Bouisses et de Bagatelle et dessert les équipements situés à proximité.

- Secteur Paul Fajon – place du 8 Mai 1945
  Ces deux antennes se rejoignent au niveau du rond-point Paul Fajon où la ligne s'insère sur la route de Lavérune, puis bifurque sur l'avenue de Vanières permettant ainsi de desservir le quartier Pas du Loup et l'écoquartier Ovalie, ainsi que le stade Yves du Manoir, équipement phare du tracé.
  Le tracé se poursuit sur la rue de Bugarel au sein d'un quartier densément peuplé, pour longer ensuite l'ancien site de l'EAI, en desservant ainsi les quartiers Estanove et Gely-Figuerolles. La ligne continue sur l'avenue Lepic, jusqu'à la place du 8 Mai 1945.

- Secteur place du 8 Mai 1945 – place Albert 1er
  A partir de la place du 8 Mai 1945, le tracé emprunte ensuite l'avenue Georges Clémenceau jusqu'à la jonction avec la Ligne 3 de tramway, au niveau de la place Saint Denis empruntée dans un sens, et la rue André Michel dans l'autre sens. Ce tracé permet aux Faubourgs Clémenceau et Gambetta d'être mieux intégrés dans le cœur de Ville.
  Le tracé se poursuit sur les boulevards du Jeu de Paume et Ledru-Rollin, puis le Boulevard Henri IV jusqu'à la Place Albert 1er, permettant ainsi de boucler l'itinéraire de la Ligne 4 en contournant l'Ecusson par l'Ouest, d'accompagner le projet d'extension de la zone commerciale et piétonne du Grand Cœur de Montpellier, et de desservir les Jardins du Peyrou et le site classé du Jardin des Plantes.

- Secteur Albert 1er – Saint Eloi
  Le tracé rejoint ensuite les infrastructures de l'actuelle Ligne 1 sur l'avenue Saint-Charles et l'avenue du Professeur Grasset, renforçant ainsi la desserte de nombreux pôles d'habitat, d'emploi et d'enseignements.

- Secteur Saint Eloi – Agropolis
  Au niveau de la station Saint-Eloi, la ligne bifurque sur l'Avenue du Docteur Pezet, puis sur la route de Mende à partir de la place de la Voie Domitienne, jusqu'à la rue Arthur Young, permettant de desservir le cœur de Campus Montpellier Sud de France, dont les universités Montpellier 2 et Montpellier 3, ainsi que le CNRS, et le Bois de Montmaur.

- Secteur Hortus – Clapiers
  Le tracé continue sur la rue Arthur Young, puis sur l'avenue Agropolis, passant à proximité directe des centres de recherche. Au rond-point Agropolis, le tramway longe la RD65, traverse le rond-point de Girac et se poursuit jusqu'à son terminus à l'entrée Ouest de Clapiers, à proximité de la médiathèque Albert Camus.

25 stations sont prévues tout au long du tracé. 7 stations offrent des correspondances avec les autres lignes de tramway.

La ligne 5 sera ponctuée par 4 parcs-relais et parkings de proximité : Lavérune, Gennevaux, Montferrier-sur-Lez et Girac, situés sur les contournements Ouest et Nord de Montpellier. Ils viendront compléter l'offre de stationnement offerte par les autres lignes de tramway, pour permettre aux automobilistes d'accéder aisément au tramway en leur offrant un confort d'utilisation et un temps de parcours compétitif à l'usage de la voiture particulière pour se rendre dans le centre de l'agglomération.

Le matériel roulant de la ligne 5 aura des caractéristiques compatibles avec celles des lignes 1, 2, 3 et 4 afin de pouvoir faire rouler ces nouvelles rames sur chacune des lignes du réseau tramway.

Le dépôt de Jeune Parque et le centre de maintenance des Hirondelles seront agrandis pour accueillir les rames supplémentaires.

De manière générale, l'opération comprend le réaménagement des rues empruntées avec des aménagements urbains ou la réalisation d'espaces publics de qualité. La redistribution de l'espace public bénéficiera en premier lieu aux circulations douces : les cheminements piétons seront largement repris et améliorés, et un itinéraire cyclable sera systématiquement aménagé à proximité de la ligne.

Des mesures sont également intégrées dans le projet pour apporter les évolutions nécessaires au plan de circulation, et prendre en compte les contraintes hydrauliques notamment dans le cadre de la lutte contre les inondations.

III LE BILAN ENVIRONNEMENTAL :

L'étude d'impact réalisée en application du code de l'environnement a été soumise à l'avis de l'autorité environnementale qui a rendu un avis favorable le 13 février 2013.

Différents points ont été relevés :

1. *Un impact favorable sur la qualité de l'air*

Le projet de la ligne 5 de tramway induit des impacts positifs et permanents sur la qualité de l'air.

2. *Le respect du milieu naturel et biologique.*

Le bilan végétal du projet est positif grâce aux plantations d'arbres et aux surfaces végétalisées supplémentaires (plus de 1 600 arbres nouveaux seront plantés contre un peu moins de 600 abattus et environ 80 arbres seront transplantés).

3. *La préservation du cadre de vie et les effets positifs sur la santé des habitants.*

Sur la très grande majorité de la ligne, les niveaux de bruit à terme, seront soit équivalents, soit réduits et les effets des vibrations seront réduits par l'utilisation des types de pose de voie appropriés.
Le tramway est un gage de sécurité : il permet de réduire la circulation automobile, provoque beaucoup moins d'accidents que celle-ci et les aménagements de voirie qu'il permet améliorent la sécurité des personnes et des biens, notamment celle des piétons et des cycles.

Par ailleurs, les effets temporaires des phases travaux seront pris en compte et le projet tramway n'aggravera en aucun cas les risques hydrauliques.

L'étude d'impact a permis de démontrer que les effets négatifs du projet sur l'environnement étaient relativement faibles ; en particulier, l'opération n'a pas d'impact dommageable pour la santé ou la qualité de l'air.

Enfin, le projet intègre les mesures nécessaires pour supprimer, réduire ou à défaut compenser les nuisances qui seront générées, tant dans la phase travaux que pendant l'exploitation de l'infrastructure.

Ces mesures ainsi que le suivi de ces mesures et de leurs effets sont mises à la charge de la Communauté de l'Agglomération de Montpellier.

IV LE BILAN SOCIO-ECONOMIQUE :

1. *Le potentiel desservi*

Une population nouvelle bénéficiera du tramway et de ses avantages, par la desserte des communes de Lavérune, Saint Jean de Vedas, Montferrier-sur-Lez, Clapiers et de nombreux quartiers denses de Montpellier (Bagatelle, Ovalie, Cité Paul Valéry, Estanove, Figuerolles, Cœur de Campus, ...).
De plus, la réalisation de la ligne 5 de tramway permettant le bouclage de la ligne 4 doit accompagner les opérations urbaines Campus, Ovalie et EAI dans des délais cohérents.

Grâce aux rabattements des lignes de bus sur des pôles d'échanges, l'aire d'influence de la ligne s'étend au–delà des communes directement desservies.

Ainsi, ce sont, à l'horizon 2020, 60% des habitants et 64 % des emplois de l'agglomération qui seront directement desservis par le futur réseau de tramway à 5 lignes, soit un potentiel desservi de 89 500 habitants et 51 600 emplois.

2. *La fréquentation prévisionnelle*

La fréquentation moyenne par jour de la 5ème ligne est estimée, à l'horizon 2020, à 59 000 voyages et celle de la ligne 4 complète évolue à 37 000 voyages, induisant une fréquentation totale du réseau de transport tramway et bus de 386 000 voyages par jour environ.
La fréquentation moyenne par jour de la ligne 1 est ainsi estimée à 103 800 voyages, celle de la ligne 2 à 56 750 voyages et celle de la ligne 3 à 73 220 voyages.

3. *Le coût prévisionnel de l'opération*

POSTE	Montant Estimé (en milliers d' HT)
Frais d'études, maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre	62 118
Acquisitions foncières et libérations d'emprise	17 950
Déviation de réseaux	35 155
Travaux préparatoires	6 895
Ouvrages d'art	20 694
Plate-forme	9 269
Voie spécifique tramway	37 596
Revêtement du site propre	11 552
Voirie et espaces publics	16 871
Equipements urbains	10 507
Signalisation routière	4 599
Stations	8 320
Energie de traction	21 284
Courants faibles et PCC	13 340
Centre de maintenance	8 800
Matériel roulant	62 150
Opérations induites	2 900
TOTAL (valeur avril 2009)	**350 000**

4. *Une économie générale du projet satisfaisante*

L'évaluation socio-économique a démontré que le taux de rentabilité interne du projet est comparable aux résultats obtenus pour d'autres projets de tramway, et notamment pour les lignes 1, 2 et 3 du tramway de Montpellier.

Il faut souligner en outre que le tronçon Lavérune/Clapiers de la 5ème ligne permettant le bouclage de la ligne 4, en venant compléter le maillage du réseau de tramway, permet un saut qualitatif important.

En conséquence, le potentiel du réseau tramway est considérablement amélioré, et la rentabilité socio-économique du réseau devient très supérieure à celle de chacune des lignes prises individuellement.

V LES RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET LES ADAPTATIONS EN RESULTANT APPORTEES AU PROJET :

La Commission d'enquête a remis à Monsieur le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault, son rapport et ses conclusions le 28 juin 2013.
La Commission d'enquête donne un avis favorable sur l'utilité publique, assorti des 3 recommandations suivantes :

- *« 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 ;*
- *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 ;*
- *Montpellier est une ville universitaire reconnue. Le quartier la Gaillarde / SupAgro / 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 ».*

Par délibération n° 11737 du 25 juillet 2013, la Communauté d'Agglomération de Montpellier s'est prononcée sur l'intérêt général du projet et a pris en compte comme suit les recommandations de la commission d'enquête et les observations du public :

1/ - Suites données par la Communauté d'Agglomération de Montpellier aux recommandations formulées par la Commission d'enquête

1. Concernant le démarrage des travaux par le bouclage de la ligne 4

La Communauté d'Agglomération de Montpellier prend acte de cette recommandation et souligne qu'il est en effet opportun de réaliser dans un premier temps le bouclage de la ligne 4 afin de renforcer le maillage du réseau autour du centre urbain de Montpellier et de finaliser l'aménagement de la ligne 4 dite « La Circulade ». Ce bouclage permettra également de simplifier le fonctionnement de cette ligne en supprimant le retournement des rames de la ligne 4 au niveau du terminus actuel Place Albert 1er.

2. Concernant le phasage de réalisation des 3 tronçons Lavérune / Gennevaux, Paul Fajon / les Bouisses et Girac / Clapiers, compte-tenu du montant élevé de l'opération et de la conjoncture économique actuelle.

La Communauté d'Agglomération de Montpellier considère que cette recommandation est techniquement pertinente, une opération d'une telle envergure financière, technique et spatiale devant nécessairement être phasée pour être maîtrisée et menée sans bouleverser le fonctionnement du territoire. Elle précise que l'ordonnancement des travaux conduit d'ailleurs naturellement à un étalement des travaux et par suite de l'investissement de la collectivité afin de coordonner les différentes interventions. Pour autant, cela ne remet pas en cause ce projet

dans sa globalité et ses caractéristiques.

3. Concernant la desserte du quartier la Gaillarde / SupAgro / INRA

La Communauté d'Agglomération rappelle que l'hypothèse d'une desserte du quartier de la Gaillarde/Sup Agro/INRA a été analysée dans le dossier d'enquête publique. Elle prend acte de cette recommandation et confirme qu'elle a déjà pris acte du principe d'une desserte à terme dans son PDU lequel prévoit bien un aménagement spécifique en faveur des transports en commun dans ce secteur.

2/ - Nature et motifs des principales modifications apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique

1. Rue de Bugarel

Le projet a été adapté dans le secteur de la rue de Bugarel afin de ne pas impacter les parkings des résidences les Hauts d'Argency et le Turin. L'adaptation consiste à réduire l'emprise dans la rue de Bugarel à 13,50 mètres contre 17 mètres prévus initialement. Il s'agit 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 ou d'aménager une « zone de rencontre » latérale à la plateforme tramway, où cohabiteraient circulation riveraine, cycles et piétons.

2. Secteur de l'ancien site militaire de l'EAI

La reprise du projet dans la traversée de l'ancien site militaire de l'EAI consiste à décaler, vers l'ouest, le tracé présenté initialement afin de l'implanter en lisière de celui-ci. La position des 2 stations en périphérie est maintenue pour assurer une desserte identique des quartiers.
Cette adaptation permet la réalisation d'un parc de 15 ha d'un seul tenant, indépendant de la plateforme tramway, dans le cadre du projet urbain mené par la Ville de Montpellier. La plateforme tramway, bordant le futur parc, fera l'objet d'un traitement paysager en harmonie avec celui-ci.

3. Station supplémentaire Boulevard Clémenceau

Une station supplémentaire sera prévue, au centre du boulevard Clémenceau. Elle permettra une desserte plus fine de ce quartier très dense et de ses commerces.

4. Station Albert 1er sur le boulevard Henri IV

Afin de réduire l'impact du projet sur les riverains, sans dégrader le fonctionnement du projet, le quai double sera réduit à 70 m car la ligne 4 est exploitée avec des rames courtes. Cela permettra de libérer l'accès à un garage qui sera accessible depuis la plateforme tramway avec une sortie gérée par des feux comme pour le reste de la circulation sur le boulevard.

5. Demandes d'aménagements ponctuels le long de la ligne

Les diverses observations relatives à des aménagements ponctuels le long de la ligne seront également prises en compte.
La poursuite des études d'avant-projet et projet, puis d'exécution, permettra d'affiner le projet

en améliorant la résolution de questions techniques identifiées lors de l'enquête publique.

VI MOTIFS ET CONSIDERATIONS JUSTIFIANT L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

Considérant d'une part, que toutes les considérations mentionnées précédemment mettent en évidence l'adéquation de ce projet aux grandes orientations fixées par les documents de planification, en particulier du PDU et du SCOT ainsi que la poursuite de la couverture spatiale du territoire et de la construction d'un réseau maillé performant de transports publics assurant une desserte de qualité des grands équipements de l'agglomération et prenant en compte le désenclavement des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville, et d'autre part, que les adaptations apportées à l'issue de l'enquête publique ne portent pas atteinte à l'économie générale du projet, le projet de construction du tronçon Lavérune/ Clapiers de la ligne 5 du tramway permettant le bouclage de la ligne 4 peut être déclaré d'utilité publique.

Fait à Montpellier, le 28 AOU 2013
Le Préfet

Pierre de BOUSQUET

ANNEXE 3 à la déclaration d'utilité publique du projet de création du tronçon Lavérune/Clapiers de la ligne 5 du tramway par la Communauté d'Agglomération de Montpellier et emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Clapiers, Lavérune, Montferrier-sur-Lez, Montpellier et Saint-Jean-de-Védas

Mesures destinées à éviter les effets négatifs notables du projet, modalités de suivi de ces mesures et de leurs effets

I. Mesures associées aux effets négatifs en phase travaux et suivi

Le tableau ci-dessous présente les mesures phares et synthétiques sur lesquelles le Maitre d'Ouvrage s'est engagé, via le dossier d'étude d'impact, pendant la phase de travaux.

Impact	Mesures à suivre	CCEC	PAE	SOGED	BPU	Bilan carbone offres	Plan de suivi
Poussières	Camions bâchés		X				Pénalités (Analyse, évolution du nb entre 2 plans de suivi)
	Arrosage des pistes et des voiries	X	X				Nombre de réclamations
Gaz d'échappement	Optimisation du nombre d'engins					X	Rapport sur offre des entreprises
Odeurs	Diminution du pompage des eaux usées		X				Référencement (nombre) des incidents
	Utilisation d'enrobés tièdes				X	X	Rapport sur offre des entreprises
Déchets	Gestion des déchets (quantité et traitement)			X			Bordereaux de déchets
Sols	Limitation des pollutions par le biais d'ouvrages de traitement des eaux		X				Pénalités
Eaux	Ouvrages de traitement des eaux quand chantiers proches des zones sensibles		X		X		Respects des objectifs de qualité d'eaux définis par la DCE
	Aire de stationnement des véhicules hors des zones sensibles		X				Nombre de pénalités
Milieu naturel	Emprise chantier hors des zones sensibles	X	X				Nombre de pénalités
	Calendrier de chantier	X					Planning
	Respect de la charte de l'arbre		X				Nombre de pénalités
	Ecologue						Rapport écologue
Environnement de chantier	Nettoyage et tenue de chantier	X					Nombre de pénalités
	Gestion des déchets		X	X			Bons de déchets
	Nuisances sonores	X					Nombre de pénalités
Risque feu de forêts	Débroussaillage		X				Rapport de débroussaillage, nombre de pénalités
Activités économiques	Maintien des accès	X					Nombre de réclamations
Déplacement des piétons et des VL	Plan de phasage	X					% d'application par rapport au contrats/prévisions

	Entretien balisage	X			X		Paiement ou non et/ou pénalités
Sécurité environnement de chantier	Mission spécifique CSPS	X	X				Nombre de consignations/registre et pénalités
Suivi riverains	Interlocuteur privilégié MOA et MOE (n° vert)						Nombre de réclamations

II. Mesures associées aux effets en phase exploitation et suivi (synthèse des éléments figurant dans l'étude d'impact du dossier d'enquête préalable à la DUP Ligne 5)

Le tableau ci-dessous présente l'ensemble des impacts négatifs et positifs en phase exploitation, ainsi que les mesures à suivre et le plan de suivi associé.
Les impacts négatifs seront notamment supprimés grâce à la conception même du projet : il s'agira de bien observer que l'ensemble de ces engagements sont bien réalisés lors de la livraison des différents documents étapes du projet.
Les impacts positifs, en revanche, sont des engagements sur lesquels le maitre d'ouvrage portera une attention particulière, afin de prouver que les hypothèses réalisées dans le cadre notamment des modélisations de l'étude d'impact en matière de qualité de l'air, acoustique et vibrations, par exemple, reflètent bien la réalité après la mise en service de la Ligne. Ces mesures permettront de confirmer les impacts positifs estimés.

Impacts	Effet	Mesures à mettre	Plan de suivi
Hydraulique / imperméabilisation Lepic et Clémenceau	Négatif	Mise en place de batardeaux sur les seuils concernés	Intégration dans le projet
Implantation d'un parc-relais en zone PPRIf sur Girac	Négatif	Application des mesures de débroussaillement et d'élagage	Entretien annuel sur200m autour du parking
Propriété privée	Négatif	Expropriations et réductions d'emprises privées	Acquisitions à l'amiable après négociation et relogement le cas échéant
Stationnement	Négatif	Restitution des places de stationnement	Création de places dans le cadre de la mise en place des parcs relais
Acoustique et niveaux de bruit	Négatif	Mise en place de protections acoustiques (mur-anti bruit sur carrefour Gennevaux)	Campagne de mesures et rapport au bout de 3 ans
LOTI	Positif	Mise en place du tramway	Bilan socio-économique à 5 ans après la mise en service du tramway
Air	Positif	Qualité de l'air	Campagne de mesures et rapport au bout de 3 ans
Vibrations	Positif	Niveaux de vibrations	Campagne de mesures de vibrations après mise en service
Milieu naturel	Positif	Replantation / re-végétalisation	Visites de terrain par un écologue
Aménagement paysager dans les sites les plus emblématiques	Positif	Procédure de Permis d'Aménager dans le secteur sauvegardé en centre ville Procédure d'autorisation de travaux pour les travaux impactant le site classé du Bois de Montmaur	Respect des mesures prescrites dans le cadre des autorisations

Fait à Montpellier, le 28 AOU 2013

Le Préfet

Pierre de BOUSQUET

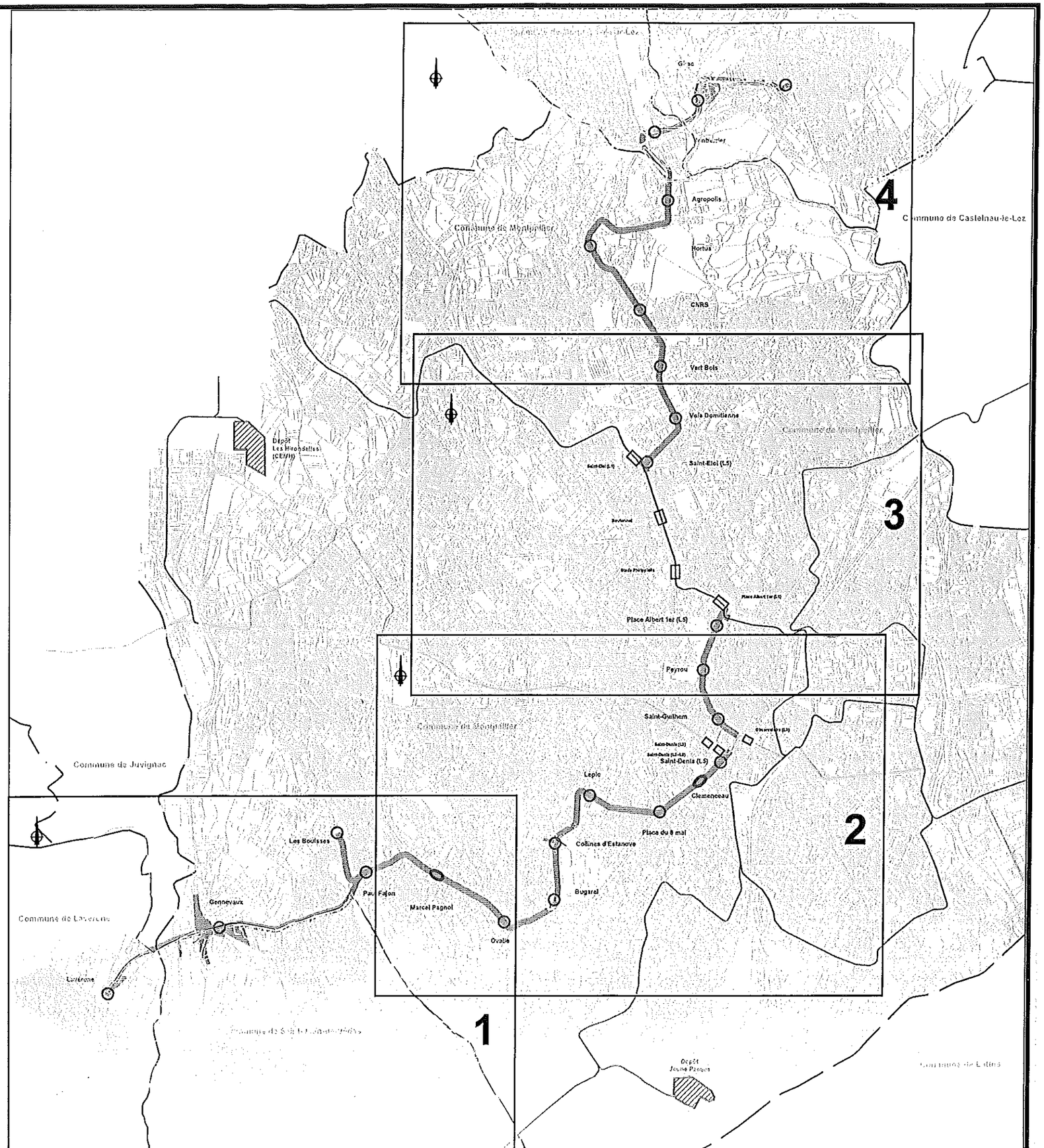
Plan général des travaux

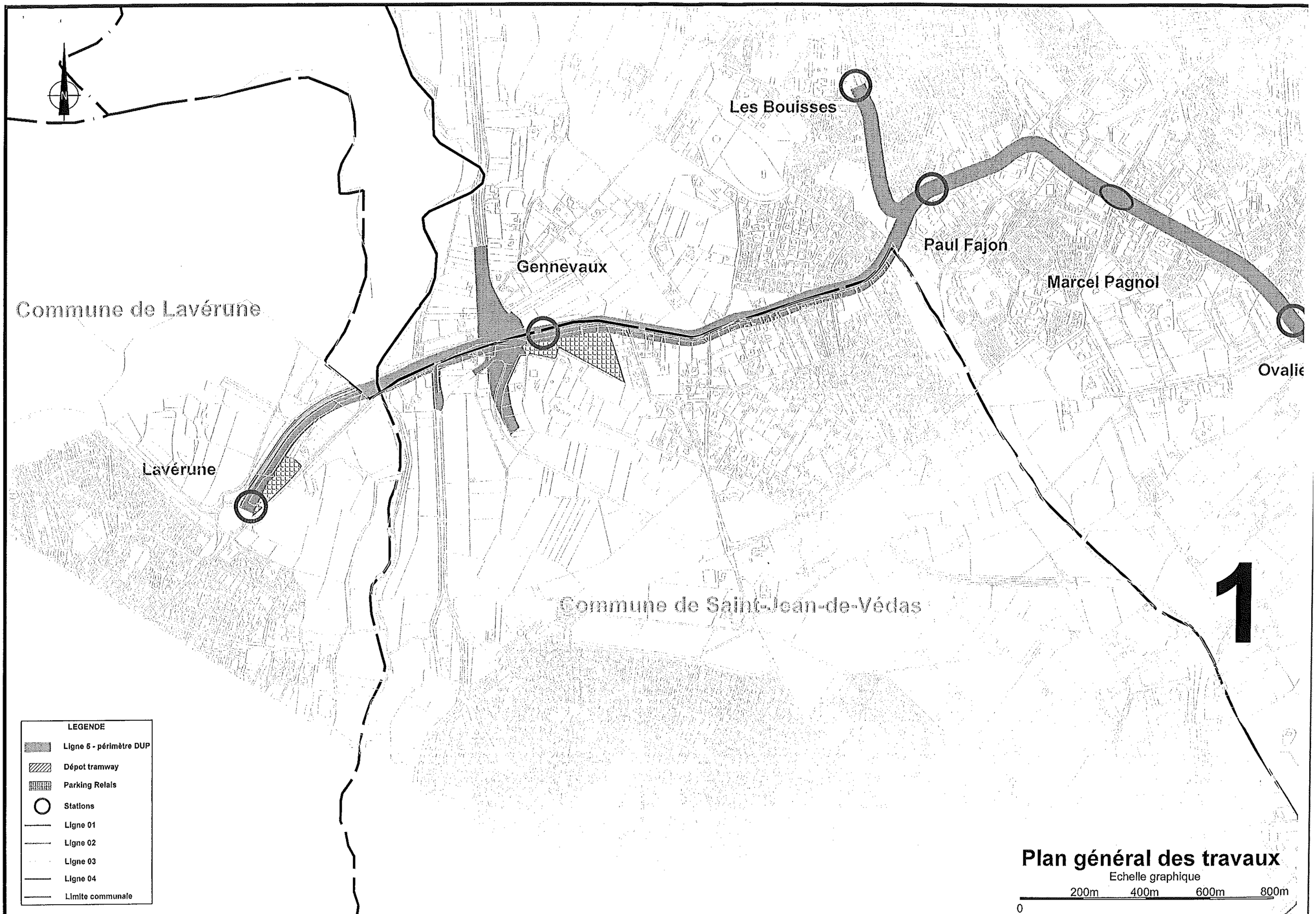
Encartage A3 - 1/10000

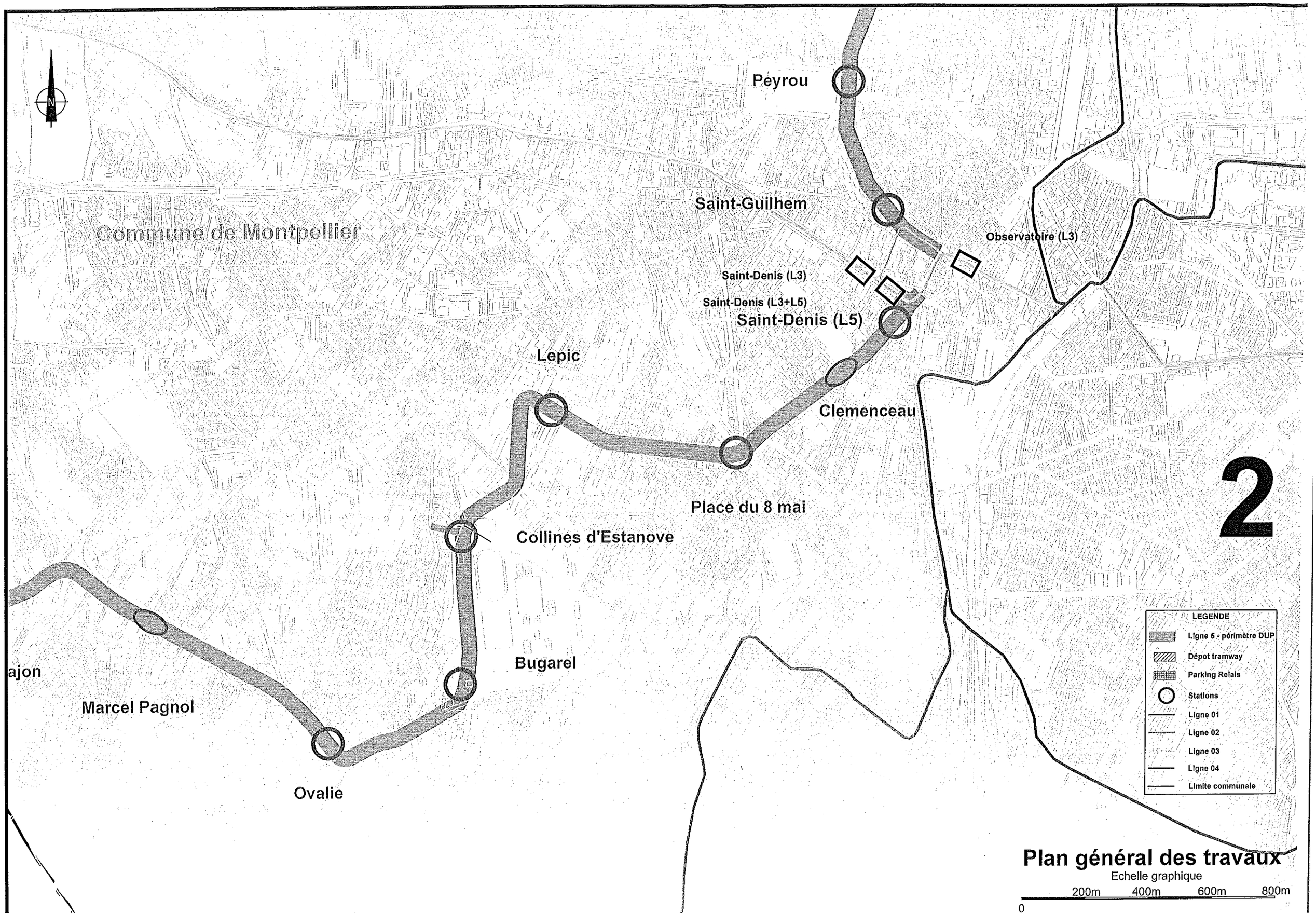
Document(s) annexé(s)
à l'arrêté n° : 2013-I-1656
en date du : 28 AOU 2013

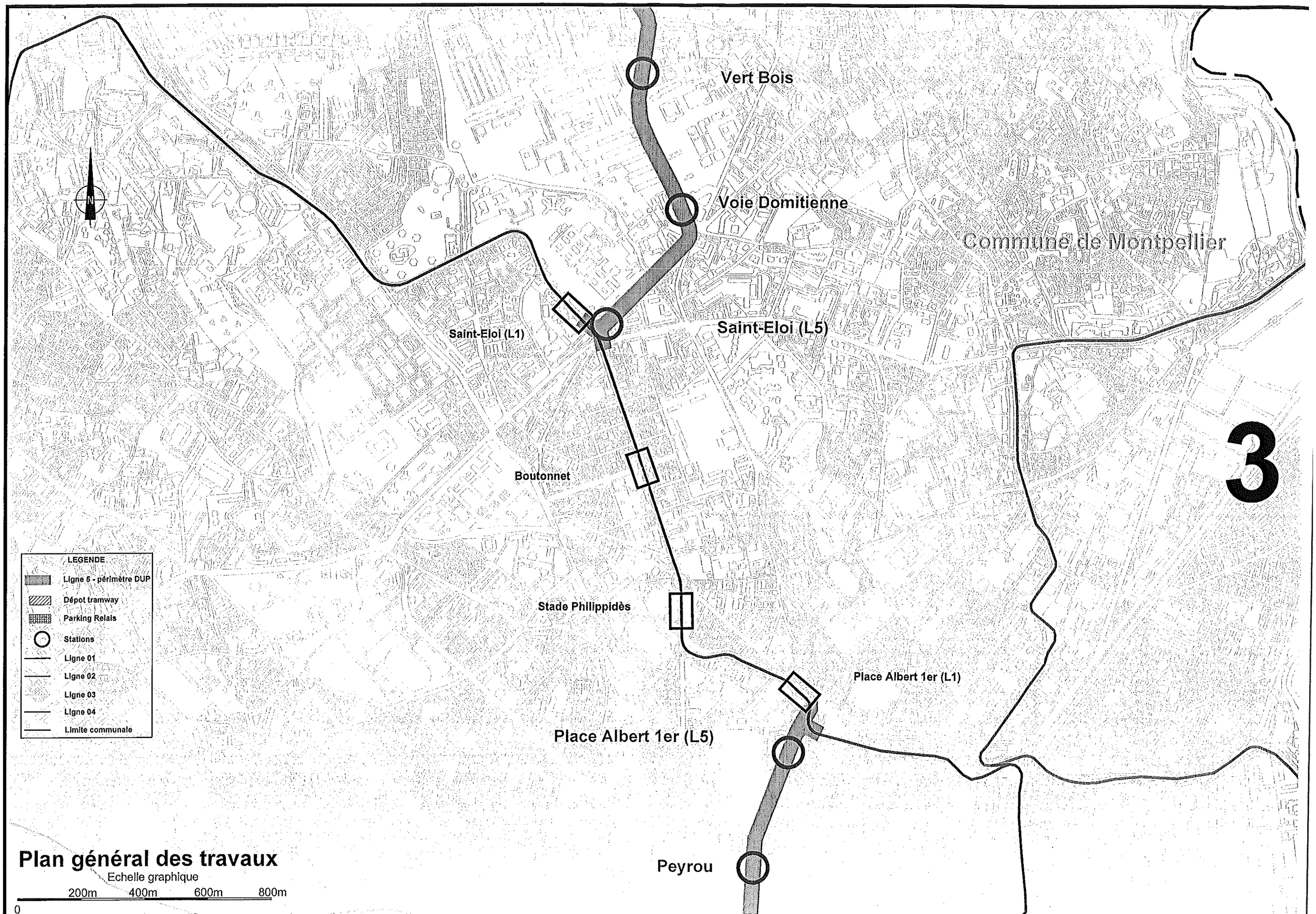
LE PRÉFET

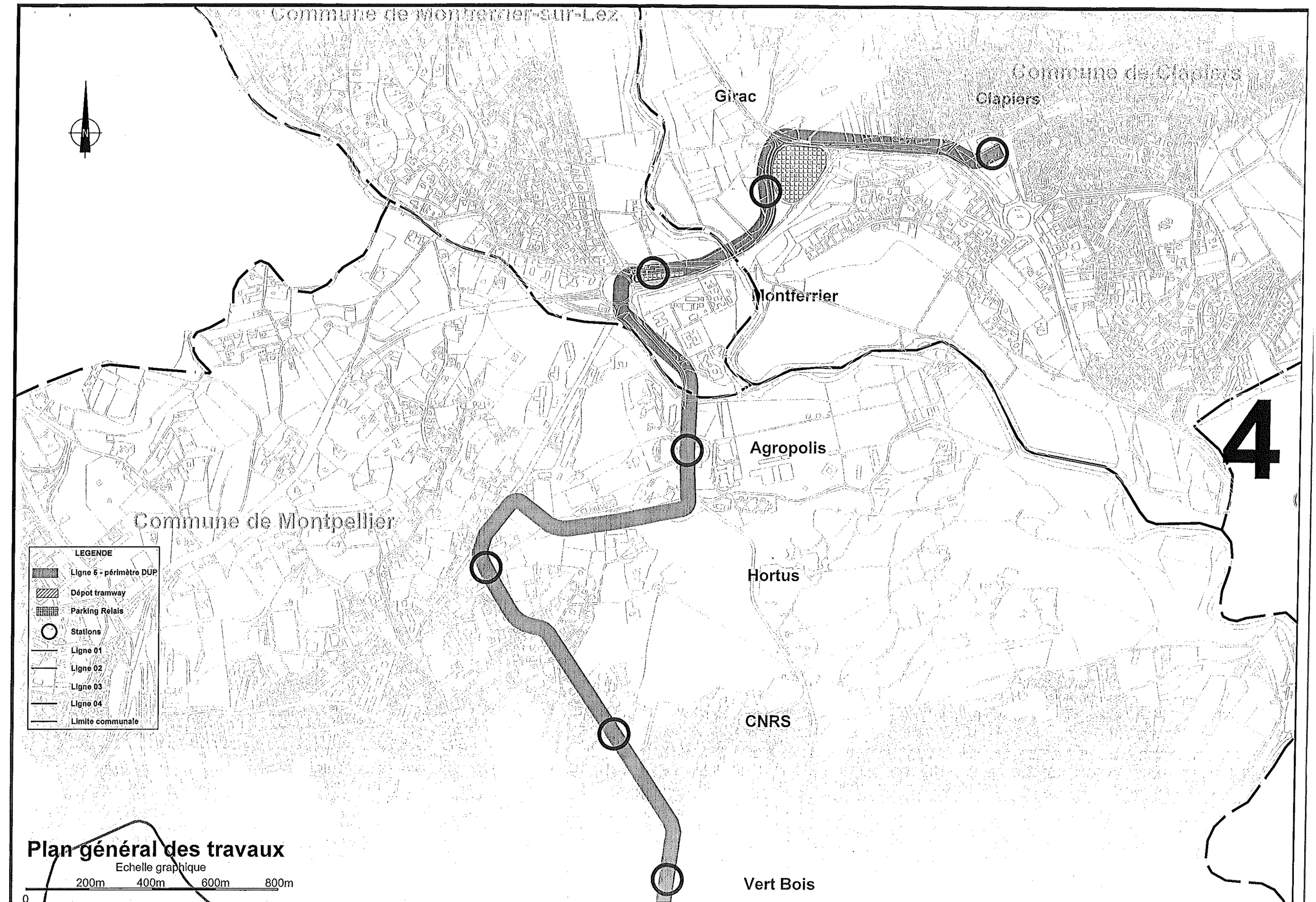
Pierre de BOUSQUET




Les Bouisses
Paul Fajon
Marcel Pagnol
Gennevaux
Commune de Lavérune
Lavérune
Commune de Saint-Jean-de-Védas
1
LEGENDE
Ligne 5 - périmètre DUP
Dépot tramway
Parking Relais
Stations
Ligne 01
Ligne 02
Ligne 03
Ligne 04
Limite communale
Plan général des travaux
Echelle graphique
0
200m
400m
600m
800m


Peyrou
Saint-Guilhem
Commune de Montpellier
Observatoire (L3)
Saint-Denis (L3)
Saint-Denis (L3+L5)
Saint-Denis (L5)
Lepic
Clemenceau
Place du 8 mai
Collines d'Estanove
Bugarel
ajon
Marcel Pagnol
Ovalie
2
LEGENDE
Ligne 5 - périmètre DUP
Dépot tramway
Parking Relais
Stations
Ligne 01
Ligne 02
Ligne 03
Ligne 04
Limite communale
Plan général des travaux
Echelle graphique
0
200m
400m
600m
800m


Vert Bois
Voie Domitienne
Commune de Montpellier
Saint-Eloi (L1)
Saint-Eloi (L5)
Boutonnet
Stade Philippidès
Place Albert 1er (L1)
Place Albert 1er (L5)
Peyrou
LEGENDE
Ligne 5 - périmètre DUP
Dépot tramway
Parking Relais
Stations
Ligne 01
Ligne 02
Ligne 03
Ligne 04
Limite communale
Plan général des travaux
Echelle graphique
0
200m
400m
600m
800m
3


Commune de Montferrier-sur-Lez
Commune de Clapiers
Commune de Montpellier
Girac
Clapiers
Montferrier
Agropolis
Hortus
CNRS
Vert Bois
4
LEGENDE
Ligne 5 - périmètre DUP
Dépot tramway
Parking Relais
Stations
Ligne 01
Ligne 02
Ligne 03
Ligne 04
Limite communale
Plan général des travaux
Echelle graphique
200m
400m
600m
800m
0