



## AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

### DECISION DU 3 SEPTEMBRE 2014 PORTANT OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION DE PROJET DU PROJET DE LA GARE NOUVELLE MONTPELLIER SUD DE FRANCE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE MONTPELLIER

Vu les articles L.123-1 et suivantes et R.123-1 et suivants du code de l'environnement ;

Vu la décision du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France en date du 26 Novembre 2009 sur les conditions de poursuite des études relatives au projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan suite à la clôture du débat public.

Vu la décision du 22 avril 2013 portant organisation de la concertation préalable relative au projet de gare nouvelle de Montpellier,

Vu le bilan de la concertation,

Vu les pièces du dossier d'enquête publique, et notamment l'étude d'impact ;

Vu la délibération du conseil d'administration de Réseau ferré de France en date du 6 juin 2013 portant délégation de pouvoirs au Président et fixant les conditions générales des délégations au sein de l'établissement,

Vu la décision du Président, en date du 15 juillet 2013, portant délégation de pouvoir au Directeur général adjoint, Directeur des grands projets ;

Vu l'avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable sur l'étude d'impact du 23 avril 2014, en application de l'article L122-1 III du code de l'environnement ;

Vu la décision du Tribunal Administratif de Paris en date du 12 août 2014 désignant pour diriger l'enquête publique de ce projet :

- En qualité de commissaire enquêteur titulaire : Monsieur Pierre BALANDRAUD, chargé d'études D.D.E. (ER)
- En qualité de commissaire enquêteur suppléant : Monsieur Philippe MARCHAND, ingénieur, docteur en géologie et minéralogie appliquées (ER).

#### **Article 1er : Objet et durée de l'enquête**

En vue de la déclaration de projet du projet de réalisation de la Gare Nouvelle de Montpellier sur le territoire de la commune de Montpellier situé sur le site Méjanelle - Pont Trinquat, il sera procédé à une enquête publique qui se déroulera du lundi 22 septembre au vendredi 24 octobre 2014 inclus.

## **Article 2 : Lieux, jours et heures de l'enquête**

Pendant la durée de l'enquête, les pièces du dossier, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés dans les lieux d'enquête suivants :

- à la mairie de Montpellier située 1, place Georges Frêche (Montpellier)
- et à l'accueil de la mairie de Mauguio située, place de la Libération Charles de Gaulle (Mauguio).

La mairie de Montpellier est désignée siège de l'enquête.

Le dossier d'enquête pourra être consulté dans chacun des lieux où il a été déposé, aux jours et heures habituels d'ouverture au public :

- A la mairie de Montpellier, le lundi, mardi, mercredi et vendredi de 8h30 à 17h30 et le jeudi de 8h30 à 19h00.
- A la mairie de Mauguio, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et 13h30 à 17h00

Les observations sur le projet peuvent être consignées par les intéressés directement sur les registres d'enquête. Ces registres, ouverts dans les lieux d'enquête, aux jours et heures de consultation du dossier d'enquête, et établis sur feuillets non mobiles, sont cotés et paraphés par le Commissaire enquêteur.

Les observations peuvent également être adressées par correspondance au Commissaire enquêteur, Monsieur Pierre Balandraud à l'adresse suivante : 1, place Georges Frêche – 34000 Montpellier, dans une enveloppe portant la mention « *enquête publique relative au projet de Gare Nouvelle de Montpellier* ». Celles-ci sont tenues à la disposition du public au siège de l'enquête.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de Réseau ferré de France dès la publication de la présente décision d'ouverture de l'enquête

## **Article 3 : Présence du Commissaire enquêteur**

Monsieur Pierre Balandraud désigné en qualité de commissaire enquêteur, siègera les jours et heures suivants pour recueillir toutes les observations ou propositions du public :

<b>N°</b>	<b>Dates de permanence</b>	<b>Lieu de permanence</b>	<b>Horaires</b>
1	Mercredi 24 septembre 2014	Mairie de Montpellier	De 9h00 à 12h00
2	Mardi 7 octobre 2014	Mairie de Montpellier	De 14h00 à 17h00
3	Vendredi 17 octobre 2014	Mairie de Mauguio	De 9h00 à 12h00
4	Vendredi 24 octobre 2014	Mairie de Montpellier	De 14h30 à 17h30

## **Article 4 : Existence et consultation de l'Etude d'impact de l'avis de l'Autorité environnementale**

Une étude d'impact relative au projet a été réalisée et a donné lieu à un avis de l'Autorité environnementale.

L'étude d'impact et l'avis de l'Autorité Environnementale sur cette étude d'impact figurent parmi les pièces mises à disposition du public pendant la durée de l'enquête et peuvent être consultés sur les lieux de consultation du dossier d'enquête

### **Article 5 : Publicité**

Les avis d'enquête publique, en forme d'affiche et publiés en caractères apparents, seront affichés à la mairie de Montpellier et à la mairie de Mauguio. Cet affichage sera effectif quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête.

L'avis sera également affiché dans les mêmes conditions que celles précédemment annoncées sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Les avis d'enquête seront insérés dans les journaux locaux « le Midi Libre » et « La Gazette de Montpellier » quinze jours au moins avant le début de l'enquête, puis un rappel sera effectué 8 jours avant le début de l'enquête.

L'avis d'enquête sera également publié sur le site de Réseau ferré de France :  
<http://www.rff.fr/fr/le-reseau/pres-de-chez-vous/regions/dr-languedoc-roussillon/>

### **Article 6 : Clôture**

A l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête seront clos par le commissaire enquêteur. Le commissaire enquêteur remettra son rapport et ses conclusions motivées dans un délai d'un mois suivant la clôture de l'enquête publique.

### **Article 7 : Consultation du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur**

Après clôture de l'enquête, les copies du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur seront conservées à la Direction régionale Languedoc Roussillon de Réseau Ferré de France pour être tenues à disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Copie du rapport et des conclusions sera en outre adressée aux mairies de Montpellier et de Mauguio, ainsi qu'à la Préfecture de l'Hérault, afin d'y être tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le rapport et les conclusions seront également publiés sur le site de Réseau ferré de France : <http://www.rff.fr/fr/le-reseau/pres-de-chez-vous/regions/dr-languedoc-roussillon/> et tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

### **Article 8 : Décision susceptible d'être adoptée au terme de l'enquête**

A l'issue de la procédure, et dans un délai de 12 mois suivant la clôture de l'enquête publique, Réseau ferré de France pourra se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général du projet.

Le Président de Réseau Ferré de France, sur délégation du Conseil d'administration, est compétent pour prendre cette décision.

**Article 9 : Personne responsable du projet auprès de laquelle des informations peuvent être demandées.**

Réseau Ferré de France est la personne responsable du projet de création de la Gare Nouvelle de Montpellier.

Des informations complémentaires peuvent être demandées à : Virginie WAGNER - Réseau ferré de France – Direction des grands projets- 92, avenue de France – 75648 Paris cedex 13



## AVIS RECTIFICATIF

### DECISION DU 3 SEPTEMBRE 2014 PORTANT OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION DE PROJET DU PROJET DE LA GARE NOUVELLE MONTPELLIER SUD DE FRANCE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE MONTPELLIER

Vu les articles L.123-1 et suivantes et R.123-1 et suivants du code de l'environnement ;

Vu la décision du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France en date du 26 Novembre 2009 sur les conditions de poursuite des études relatives au projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan suite à la clôture du débat public.

Vu la décision du 22 avril 2013 portant organisation de la concertation préalable relative au projet de gare nouvelle de Montpellier,

Vu le bilan de la concertation,

Vu les pièces du dossier d'enquête publique, et notamment l'étude d'impact ;

Vu la délibération du conseil d'administration de Réseau ferré de France en date du 6 juin 2013 portant délégation de pouvoirs au Président et fixant les conditions générales des délégations au sein de l'établissement,

Vu la décision du Président, en date du 15 juillet 2013, portant délégation de pouvoir au Directeur général adjoint, Directeur des grands projets ;

Vu l'avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable sur l'étude d'impact du 23 avril 2014, en application de l'article L122-1 III du code de l'environnement ;

Vu la décision du Tribunal Administratif de Paris en date du 12 août 2014 désignant pour diriger l'enquête publique de ce projet :

- En qualité de commissaire enquêteur titulaire : Monsieur Pierre BALANDRAUD, chargé d'études D.D.E. (ER)
- En qualité de commissaire enquêteur suppléant : Monsieur Philippe MARCHAND, ingénieur, docteur en géologie et minéralogie appliquées (ER).

Vu l'avis d'enquête publique relatif à la décision du 3 septembre 2014 du directeur des grands projets de Réseau Ferré de France publié dans la « Gazette de Montpellier » le 4 septembre 2014 et dans le « Midi Libre » le 6 septembre 2014, affiché sur site le 6 septembre 2014, affiché dans les Mairies de Montpellier et de Mauguio le 6 septembre 2014 et publié sur le site internet de de RFF le 3 septembre 2014

Vu la nécessité d'apporter un rectificatif aux articles 2 (horaires) et 8 (rappel de l'insertion de l'avis dans les revues locales dans les huit premiers jours de l'enquête)

#### **Article 1er : Objet et durée de l'enquête**

En vue de la déclaration de projet du projet de réalisation de la Gare Nouvelle de Montpellier sur le territoire de la commune de Montpellier situé sur le site Méjanelle - Pont Trinquat, il sera procédé à une enquête publique qui se déroulera du lundi 22 septembre au vendredi 24 octobre 2014 inclus.

## **Article 2 : Lieux, jours et heures de l'enquête**

Pendant la durée de l'enquête, les pièces du dossier, ainsi qu'un registre d'enquête, seront déposés dans les lieux d'enquête suivants :

- à la mairie de Montpellier située 1, place Georges Frêche (Montpellier)
- et à l'accueil de la mairie de Mauguio située, place de la Libération Charles de Gaulle (Mauguio).

La mairie de Montpellier est désignée siège de l'enquête.

Le dossier d'enquête pourra être consulté dans chacun des lieux où il a été déposé, aux jours et heures suivants :

- A la mairie de Montpellier, le lundi, mardi, mercredi et vendredi de 8h30 à 17h30 et le jeudi de 10h00 à 19h00.
- A la mairie de Mauguio, du lundi au vendredi de 8h à 12h30 et 13h30 à 17h30 et le samedi de 9h à 12h

Les observations sur le projet peuvent être consignées par les intéressés directement sur les registres d'enquête. Ces registres, ouverts dans les lieux d'enquête, aux jours et heures de consultation du dossier d'enquête, et établis sur feuillets non mobiles, sont cotés et paraphés par le Commissaire enquêteur.

Les observations peuvent également être adressées par correspondance au Commissaire enquêteur, Monsieur Pierre Balandraud à l'adresse suivante : 1, place Georges Frêche – 34000 Montpellier, dans une enveloppe portant la mention « *enquête publique relative au projet de Gare Nouvelle de Montpellier* ». Celles-ci sont tenues à la disposition du public au siège de l'enquête.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de Réseau ferré de France dès la publication de la présente décision d'ouverture de l'enquête

## **Article 3 : Présence du Commissaire enquêteur**

Monsieur Pierre Balandraud désigné en qualité de commissaire enquêteur, siègera les jours et heures suivants pour recueillir toutes les observations ou propositions du public :

<b>N°</b>	<b>Dates de permanence</b>	<b>Lieu de permanence</b>	<b>Horaires</b>
1	Mercredi 24 septembre 2014	Mairie de Montpellier	De 9h00 à 12h00
2	Mardi 7 octobre 2014	Mairie de Montpellier	De 14h00 à 17h00
3	Vendredi 17 octobre 2014	Mairie de Mauguio	De 9h00 à 12h00
4	Vendredi 24 octobre 2014	Mairie de Montpellier	De 14h30 à 17h30

#### **Article 4 : Existence et consultation de l'Etude d'impact de l'avis de l'Autorité environnementale**

Une étude d'impact relative au projet a été réalisée et a donné lieu à un avis de l'Autorité environnementale.

L'étude d'impact et l'avis de l'Autorité Environnementale sur cette étude d'impact figurent parmi les pièces mises à disposition du public pendant la durée de l'enquête et peuvent être consultés sur les lieux de consultation du dossier d'enquête

#### **Article 5 : Publicité**

Les avis d'enquête publique, en forme d'affiche et publiés en caractères apparents, seront affichés à la mairie de Montpellier et à la mairie de Mauguio. Cet affichage sera effectif quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête.

L'avis sera également affiché dans les mêmes conditions que celles précédemment annoncées sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Les avis d'enquête seront insérés dans les journaux locaux « le Midi Libre » et « La Gazette de Montpellier » quinze jours au moins avant le début de l'enquête, puis un rappel sera effectué dans les huit premiers jours de celle-ci.

L'avis d'enquête sera également publié sur le site de Réseau ferré de France : <http://www.rff.fr/fr/le-reseau/pres-de-chez-vous/regions/dr-languedoc-roussillon/>

#### **Article 6 : Clôture**

A l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête seront clos par le commissaire enquêteur. Le commissaire enquêteur remettra son rapport et ses conclusions motivées dans un délai d'un mois suivant la clôture de l'enquête publique.

#### **Article 7 : Consultation du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur**

Après clôture de l'enquête, les copies du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur seront conservées à la Direction régionale Languedoc Roussillon de Réseau Ferré de France pour être tenues à disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Copie du rapport et des conclusions sera en outre adressée aux mairies de Montpellier et de Mauguio, ainsi qu'à la Préfecture de l'Hérault, afin d'y être tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le rapport et les conclusions seront également publiés sur le site de Réseau ferré de France : <http://www.rff.fr/fr/le-reseau/pres-de-chez-vous/regions/dr-languedoc-roussillon/> et tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

### **Article 8 : Décision susceptible d'être adoptée au terme de l'enquête**

A l'issue de la procédure, et dans un délai de 12 mois suivant la clôture de l'enquête publique, Réseau ferré de France pourra se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général du projet.

Le Président de Réseau Ferré de France, sur délégation du Conseil d'administration, est compétent pour prendre cette décision.

### **Article 9 : Personne responsable du projet auprès de laquelle des informations peuvent être demandées.**

Réseau Ferré de France est la personne responsable du projet de création de la Gare Nouvelle de Montpellier.

Des informations complémentaires peuvent être demandées à : Virginie WAGNER - Réseau ferré de France – Direction des grands projets- 92, avenue de France – 75648 Paris cedex 13



REPUBLIQUE FRANCAISE  
REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON  
DEPARTEMENTS DU GARD ET DE L'HERAULT

---

CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NÎMES ET MONTPELLIER

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES

- PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE  
CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NÎMES ET MONTPELLIER

- PREALABLE A LA MISE EN COMPATIBILITE DES POS ET DES PLU DES  
COMMUNES CONCERNEES

**- RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE -**

---

MONTPELLIER, le mars 2004

**- SOMMAIRE -****TITRE I - RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE-****- Chapitre I- GENERALITES**

1-1- Objet des enquêtes	4
1-2- Désignation de la commission d'enquête	4

**- Chapitre II - CARACTERISTIQUES DU PROJET**

2-1- Historique	5
2-2- Objectifs	6
2-3- Description sommaire :	
-2-3-1- Consistance du projet	
-2-3-1-1- La ligne nouvelle mixte LATTES-MANDUEL	7
-2-3-1-2- La liaison fret	8
-2-3-1-3- Les raccordements au réseau existant	8
-2-3-2- Caractéristiques techniques du projet	
-2-3-2-1- Le tracé en plan	10
-2-3-2-2- Le profil en long	10
-2-3-2-3- Le profil en travers	10
-2-3-2-4- Le gabarit	10
-2-3-2-5- Les ouvrages d'art	10
-2-3-2-6- Les protections acoustiques	11
-2-3-2-7- Les installations ferroviaires	11
-2-3-2-8- Les gares nouvelles	11

**- CHAPITRE III - CONCERTATION AVANT MISE A L'ENQUETE**

3-1- Réunions départementales	12
3-2- Réunions publiques	12

**- CHAPITRE IV - PROCEDURES**

4-1- Arrêté d'ouverture d'enquête	14
4-2- Publicité et information :	16
-4-2-1- Dispositions réglementaires	17
-4-2-2- Autres formes de publicité	17
4-3- Documents soumis aux enquêtes :	
-4-3-1- Dossier de déclaration d'utilité publique (DUP)	18
-4-3-2- Dossier de mise en compatibilité des Plans d'Occupation des Sols (POS) et des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)	20

- CHAPITRE V - DEROULEMENT DES ENQUETES

5-1- Concertation avec le maître d'ouvrage	20
5-2- Ouverture des registres d'enquêtes et visa des dossiers	20
5-3- Visite des lieux	20
5-4- Permanences en mairies	21
5-5- Incidents rencontrés	
5-5-1- Disparition de documents en mairie de MONTPELLIER	22
5-5-2- Report de permanences en mairies	22
5-5-3- Panneaux d'affichage sur le site	23
5-6- Manifestations - Médias	23
5-7- Clôture des enquêtes	24

- CHAPITRE VI - OBSERVATIONS RECUEILLIES

6-1- Département du GARD	24
6-2- Département de l'HERAULT	25
6-3- Correspondances reçues par le président de la commission d'enquête	25
6-4- Tableau récapitulatif des observations classées par thèmes et par communes	26

- CHAPITRE VII - PARTICULARITES LOCALES

7-1- Résumé par commune	30
7-2- Avis exprimés par les élus	34

- CHAPITRE VIII - OBSERVATIONS DE CARACTERE GENERAL

8-1- Elus	40
8-2- Chambres consulaires	41
8-3- Associations et syndicats	42
8-4- Autres	44

- CHAPITRE IX - ANALYSE DES OBSERVATIONS

9-1- Bruit et vibrations	45
9-2- Hydraulique	48
9-3- Paysage, patrimoine, milieux naturels	49
9-4- Projet technique	52
9-5- Foncier	
-9-5-1- Agricole	54
-9-5-2- Bâti	56
9-6- Chantier	56
9-7- Santé-Sécurité	57
9-8- Aspects juridiques - Concertation	58
9-9- Economie et aménagement du territoire	59

- <u>CHAPITRE X - POINTS PARTICULIERS</u>			
10-1- Raccordement de la ligne nouvelle à la ligne fret de la vallée du Rhône	60		
10-2- Collines de LUNEL	62		
10-3- Contournement nord de MAUGUIO	64		
10-4- Jumelage des projets : contournement ferroviaire et doublement de l'autoroute A9 au sud de l'agglomération de MONTPELLIER	66		
10-5- LATTES - Hameau de la Castelle	68		
- <u>CHAPITRE XI - MISE EN COMPATIBILITE DES POS ET DES PLU</u>	69		
<table border="1"><tr><td>TITRE II - AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE-</td><td>71</td></tr></table>	TITRE II - AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE-	71	
TITRE II - AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE-	71		

---

- ANNEXES -

- Plan du projet
  - Département du GARD
  - Département de l'HERAULT
- Arrêté préfectoral d'enquête du 30 septembre 2003
- Avis d'enquête
  - Presse nationale
  - Presse régionale
- Décision de report de permanences
- Disparition de documents
- Localisation des panneaux d'affichage
  - Département du GARD
  - Département de l'HERAULT

## **TITRE I - RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

### **- CHAPITRE I - GENERALITES**

#### **1-1- Objet des enquêtes-**

Les enquêtes, objet du présent rapport, font suite à la demande présentée par RESEAU FERRE DE France (RFF) en vue d'obtenir la déclaration d'utilité publique du projet de construction d'une ligne ferroviaire nouvelle relative au contournement de NIMES et de MONTPELLIER.

Elles concernent également la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées.

Elles intéressent le territoire des communes de :

BEZOUCHE, SAINT-GERVASY, MARGUERITTES, REDESSAN, MANDUEL, BOUILLARGUES, GARONS, CAISSARGUES, NIMES, GENERAC, MILHAUD, AUBORD, BERNIS, UCHAUD, BEAUVOISIN, VESTRIC ET CANDIAC, VERGEZE, CODOGNAN, LE CAILAR, AIMARGUES, GALLARGUES LE MONTUEUX, AIGUES-VIVES (Département du GARD), LUNEL, SATURARGUES, LUNEL-VIEL, VALERGUES, SAINT-BRES, MUDAISON, BAILLARGUES, MAUGUIO, MONTPELLIER, LATTES, VILLENEUVE LES MAGUELONE (Département de l'HERAULT), pour ce qui concerne l'enquête préalable à la D.U.P., et ces mêmes communes, à l'exception de GENERAC et UCHAUD, pour ce qui concerne la mise en compatibilité des POS et PLU. (Ces deux communes se situent dans le périmètre d'étude mais leur territoire n'est pas touché par le projet de ligne nouvelle).

Le rapport traite du déroulement des enquêtes d'une manière générale.

L'enquête préalable à la DUP a fait l'objet de nombreuses observations. A l'inverse, pratiquement personne ne s'est exprimé sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

#### **1-2- Désignation de la Commission d'enquête-**

Par décision n° 2003-256, en date du 16 juillet 2003, M. le président du Tribunal Administratif de MONTPELLIER a constitué une commission d'enquête composée comme suit :

M. Paul LLAMAS, ingénieur Divisionnaire des T.P.E. retraité, Président,  
M. Jean BELIN, ingénieur Divisionnaire des T.P.E. retraité, assesseur,

M. Jean-Louis PIANTA, ingénieur des Arts et Manufactures, assesseur,  
M. Jean-Louis BAGHIONI, officier supérieur du Génie retraité, assesseur,  
Mme Jeannine BOURRELY, sylvicultrice, assesseur,  
M. Jean BREUIL, Cadre scientifique retraité, assesseur,  
M. Yves HARCILLON, ingénieur des techniques des eaux et forêts retraité, assesseur.

## **- CHAPITRE II - CARACTERISTIQUES DU PROJET**

### **2-1- Historique-**

-1989- Début des consultations entre la SNCF, les élus et les représentants des forces économiques sur un projet de TGV vers l'Espagne.

-1990-1991- Proposition de tracé présenté par la mission QUERRIEN, définition d'un périmètre d'étude et élaboration du schéma directeur des lignes à grande vitesse.

-Octobre à décembre 1992- Déroulement de l'enquête préalable à la DUP du projet TGV Méditerranée de VALENCE à MARSEILLE et MONTPELLIER (SAINT-BRES).

La déclaration d'utilité publique est prononcée le 31 mai 1994.

- Mai 1995 - Approbation de l'Avant Projet Sommaire de la Ligne Grande Vitesse (LGV) LANGUEDOC-ROUSSILLON

- Septembre 1995- Décision, pour cause de rentabilité insuffisante, de ne pas réaliser le TGV Méditerranée au-delà de MANDUEL en direction de NÎMES et MONTPELLIER.

La ligne nouvelle LANGUEDOC-ROUSSILLON constitue d'une part, le prolongement, jusqu'à l'Espagne du TGV Méditerranée, d'autre part un itinéraire essentiel pour le fret, permettant de dédoubler la ligne actuelle, saturée entre NIMES et MONTPELLIER.

Elle comporte trois sections :

- PERPIGNAN - LE PERTHUS qui a fait l'objet d'une enquête publique en septembre/octobre 2000 et a été déclarée d'utilité publique par décret en date du 8 octobre 2001.

- MONTPELLIER-PERPIGNAN, qui a été qualifiée de Projet d'Intérêt Général.

- Contournement de NIMES et MONTPELLIER, objet de la présente enquête publique.

## **2-2- Objectifs-**

Depuis l'entrée de l'Espagne dans l'Union Européenne, les flux de marchandises avec la péninsule ibérique ont connu une très forte croissance.

La mobilité des personnes progresse également en raison du dynamisme démographique de la région. L'axe ferroviaire languedocien est en état de saturation entre NÎMES et MONTPELLIER tant pour le transport de fret que le transport de voyageurs.

Par ailleurs, la nécessité de développer le trafic ferroviaire de marchandises s'est progressivement imposée pour réduire la congestion des réseaux routiers (routes et autoroutes) et préserver l'environnement (Protocole de KYOTO auquel la France a souscrit).

L'objectif affiché de l'Etat de doubler le trafic marchandises en dix ans et de tripler le transport combiné, l'ouverture à la concurrence dès 2003 pour le fret sur le réseau Trans Européen de Fret Ferroviaire, la réalisation de la ligne BARCELONE-FIGUERAS-PERPIGNAN qui va accroître les échanges franco-espagnols (voyageurs et marchandises) imposent la suppression du goulot d'étranglement de la ligne ferroviaire actuelle entre NIMES et MONTPELLIER.

Dès lors, l'idée de construire une ligne nouvelle mixte pour disposer de capacités supplémentaires et bénéficier aussi de la grande vitesse a fait son chemin.

Le contournement ferroviaire de NÎMES-MONTPELLIER par une ligne nouvelle mixte répond principalement à un triple objectif :

- permettre, à moyen terme, le transport voyageurs à grande vitesse (gain de temps)
- accroître le transport marchandises et participer au développement du fret ferroviaire (doublement)
- soulager la ligne actuelle et permettre le renforcement des liaisons TER (augmentation de 50 %).

Corrélativement, le développement du fret ferroviaire devrait permettre de limiter l'augmentation du trafic poids lourds sur l'autoroute A9.

## **2-3- Description sommaire-**

### *2-3-1- Consistance du projet*

Le projet est constitué principalement par une ligne nouvelle mixte (TGV et fret) entre MANDUEL et LATTES en prolongement de la ligne grande vitesse Méditerranée et par une « liaison fret » (entre MANDUEL et BEZOUCE).

Des raccordements complémentaires au réseau existant permettent une exploitation maximale de la ligne nouvelle par connexion avec les lignes existantes de part et d'autre du contournement. Les raccordements sont au nombre de quatre ; à LATTES, SAINT-BRES, MANDUEL (jonction entre la LGV Méditerranée et raccordement SETE-TARASCON).

#### *2-3-1-1- La ligne nouvelle mixte LATTES MANDUEL*

Le tracé principal se développe sur une longueur de 61 km, entre MANDUEL et LATTES. Il reprend globalement :

. entre MANDUEL et SAINT BRES un tracé approuvé en 1994 dans le cadre de la DUP de la ligne TGV Méditerranée

. entre SAINT-BRES et LATTES un tracé approuvé en 1995 dans le cadre de la LGV Languedoc-Roussillon.

Ce tracé initial a fait l'objet, au cours des années 1990, de l'étude de variantes :

. dans le secteur de NÎMES-GARONS :

La variante nord qui ne compromet pas le développement du trafic de l'aéroport et qui est aussi la plus courte a été retenue. De plus, quelques adaptations locales du tracé à BOUILLARGUES, AUBORD et VERGEZE ont permis de diminuer l'impact de la variante retenue sur l'habitat.

. dans le secteur de LUNEL :

La variante nord, dont l'analyse multicritère a montré un impact global moins important, a été retenue.



Le tracé de la ligne nouvelle et des ses raccordements se développe sur le territoire de 22 communes du Gard et de 11 communes de l'Hérault.

D'Est en Ouest :

Dans le département du GARD : depuis le point de raccordement avec la ligne grande vitesse existante, le tracé de la nouvelle voie de contournement de NÎMES-MONTPELLIER franchit le canal des Costières, passe au sud de BOUILLARGUES et CAISSARGUES, entre NIMES et GARONS, s'inscrit dans la plaine du Vistre puis dans la plaine inondable du Vidourle qu'il franchit aux limites des départements du Gard et de l'Hérault.

Dans le département de l'HERAULT :

A l'Ouest du Vidourle, le tracé passe au nord de LUNEL et LUNEL-VIEL au travers des collines de LUNEL, s'inscrit ensuite dans la plaine de MAUGUIO au Nord du canal Philippe Lamour, cohabite avec le projet de doublement de l'autoroute A9 au Sud de MONTPELLIER entre les hameaux de la Méjanelle à l'Est et la Castelle à l'Ouest, et se branche sur la voie ferrée TARASCON-SETE au Nord de LATTES.

#### *2-3-1-2- La liaison fret*

Cette ligne de 10 km permet la liaison de la ligne nouvelle mixte avec la ligne de rive droite (ligne GIVORS-GREZAN) affectée exclusivement au trafic marchandises ; elle a fait l'objet de l'étude de sept variantes.

Le tracé retenu par le Ministre des Transports (décision ministérielle du 18/12/2001 se débranche de la ligne nouvelle mixte au Nord-Est de MANDUEL, franchit en souterrain la ligne TARASCON-SETE qu'il longe en direction du Sud-Ouest sur une longueur de 1 500 m environ avant de s'infléchir vers le Nord-Est puis de se brancher sur la ligne de rive droite à hauteur de BEZOUCE.

#### *2-3-1-3- Les raccordements au réseau existant*

Raccordement à la ligne grande vitesse à MANDUEL :

Cette jonction de la ligne mixte à la LGV Méditerranée permet le prolongement du réseau grande vitesse sur le contournement de NÎMES MONTPELLIER. Cette jonction permettra à des TGV ne desservant pas NÎMES d'accéder directement à la gare actuelle de MONTPELLIER par le raccordement de SAINT BRES. La voie nouvelle entre la LGV et la ligne mixte est de 1,500 km ; sa

géométrie est compatible avec l'implantation ultérieure éventuelle d'une nouvelle gare.

.../...  
- 9 -

Raccordement à la ligne TARASCON-SETE à MANDUEL :

Ce raccordement à double voie d'une longueur de 2,500 km permet les échanges entre la ligne nouvelle et la ligne TARASCON-SETE ; le raccordement s'effectue à niveau.

Raccordement de SAINT BRES :

Ce raccordement permet aux TGV en provenance ou à destination de MONTPELLIER d'accéder ou de quitter la ligne mixte nouvelle. Ce raccordement s'effectue à niveau et à une seule voie.

Raccordement de LATTES :

Ce raccordement dénivelé à deux voies d'une longueur de 3,800 km (pour la voie la plus longue) permet le passage des trains de la ligne mixte nouvelle à la ligne existante et inversement.

### *2-3-2- Caractéristiques techniques du projet*

Les caractéristiques techniques ont été définies en prenant en compte les contraintes : relief, hydrologie, environnement, infrastructures.

La ligne nouvelle mixte :

doit permettre la circulation des trains à grande vitesse (350 km/h à terme) et à la circulation des trains de fret (vitesse commerciale 120 km/h).

Les raccordements au réseau existant :

La liaison fret à la ligne de rive droite : vitesse commerciale 120 km/h et 80 km/h pour la bretelle à voie unique vers NIMES.

Raccordement à la ligne TARASCON-SETE : vitesse 140 km/h

Raccordement de LATTES/SAINT-BRES : vitesse 160 km/h.

.../...

### *2-3-2-1- Le tracé en plan*

La ligne nouvelle mixte : tracé rectiligne avec des courbes de grand rayon (rayon minimal de l'ordre de 7 500 m), raccordement progressif entre courbes et alignements droits.

Les raccordements au réseau existant :

La liaison fret à la ligne de rive droite : rayon minimal 650 m et 400 m pour la bretelle à voie unique vers NÎMES.

Raccordement à la ligne TARASCON-SETE : rayon minimal 900 m.

Raccordement de LATTES/SAINT-BRES : rayon minimal 974 m.

### *2-3-2-2- Le profil en long*

Déclivité maximale 8 mm par m.

### *2-3-2-3- Le profil en travers*

Pour permettre le croisement sans difficulté des TGV et des trains de marchandises l'entraxe des voies est de 4,80 m.

Les dévers de la voie sont définis en fonction du rayon de courbure en plan dans une plage compatible avec la grande vitesse et la vitesse des trains de fret.

### *2-3-2-4- Le gabarit*

Le gabarit adopté est celui « d'autoroute ferroviaire » lié au développement du feroutage. Cela impose une surhauteur des ouvrages d'art de 0,50 m par rapport au gabarit TGV.

### *2-3-2-5- Les ouvrages d'art*

Le projet prévoit le long de la ligne nouvelle mixte et des raccordements au réseau existant la construction de :

- 20 ponts-routes qui, d'une manière générale, sont des ouvrages continus à trois travées dont le tablier est constitué par une dalle pleine en béton armé.
- 32 ponts-rails qui, en fonction des portées, peuvent être des :
  - dalots, cadres, et portiques
  - des ponts-dalles,
  - des ponts à poutres.
- 10 ouvrages hydrauliques qui constituent des ouvrages de décharge.
- 7 viaducs dont 1 pour le franchissement de l'autoroute A 54, 3 pour le franchissement d'une voie routière et d'un cours d'eau à AIMARGUES et à LATTES et 3 pour le franchissement des cours d'eau les plus importants (le Vistre, le Rhony et le Vidourle).

#### *2-3-2-6- Les protections acoustiques*

Elles représentent, pour l'ensemble du projet, un linéaire de 62 km et sont constituées soit par des merlons en terre, soit plus fréquemment par des écrans (murs anti-bruit).

#### *2-3-2-7- Les installations ferroviaires*

Elles comprennent :

- les équipements de voies et installations complémentaires,
- les installations de sécurité et de gestion de l'exploitation ; signalisation, télécommunications,
- les installations liées à la traction électrique. Elles comprennent principalement les sous-stations et les caténaires. La construction d'une sous-station est prévue soit sur la commune de MONTPELLIER, soit sur la commune de LATTES.

#### *2-3-2-8- Les gares nouvelles*

Le projet ne prévoit pas la construction de gares nouvelles.

.../...  
- 12 -

La possibilité de construire ultérieurement ces nouvelles superstructures existe cependant à MANDUEL, NÎMES (Campagne) et MONTPELLIER (Mas Rouge).

### **- CHAPITRE III - CONCERTATION AVANT MISE A L'ENQUETE**

La concertation préalable à la mise à l'enquête du projet a été conduite par la Mission Ligne Nouvelle LANGUEDOC-ROUSSILLON, créée par RESEAU FERRE de FRANCE (RFF) au printemps 2000.

Cette mission assure la maîtrise d'ouvrage du projet.

Signalons que la Commission Nationale du Débat Public, saisie par RFF, conformément aux dispositions de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a estimé « qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public » et a recommandé de poursuivre la concertation engagée.

#### **3-1- Réunions départementales-**

La réunion concernant le département du GARD s'est tenue le 23 juin 2003, à NÎMES, sous la présidence de M. le préfet.

Celle intéressant le département de l'HERAULT a eu lieu le 26 juin 2003 à la Préfecture de MONTPELLIER sous la présidence de M. le secrétaire général.

#### **3-2- Réunions publiques-**

Sept réunions publiques ont été organisées dans les conditions précisées dans le tableau ci-après.

Lieu de la réunion	Date de la réunion	Communes concernées	Intercommunalité
Redessan	8 juillet 2003	Redessan, Marguerites, Saint-Gervazy, Bezouze, Manduel	Nîmes métropole (Est)
Garons	30 juin 2003	Garons, Bouillargues, Caissargues, Générac, Nîmes, Milhaud	Nîmes métropole (Sud)
Le Cailar	1 <sup>er</sup> juillet 2003	Le Cailar, Aimargues, Aubord, Beauvoisin, Bernis	Communauté de communes (Petite Camargue)
Gallargues le Montueux	3 juillet 2003	Gallargues, Aigues-Vives, Codognan, Vestric et Candiac, Vergèze	Communauté de communes « Rhony-Vidourle »
Lunel	4 juillet 2003	Lunel, Valergues, Lunel-Viel, Saturargues	Communauté de communes du pays de Lunel
Mauguio	7 juillet 2003	Mauguio, Mudaison, Baillargues, Saint Brès	
Lattes	10 juillet 2003	Lattes, Montpellier, Villeneuve les Maguelone	Montpellier agglomération

Au cours de ces réunions, après une intervention du maire de la commune d'accueil et une courte introduction du représentant de l'Etat, les responsables de RFF ont présenté :

- l'ensemble du projet et ses impacts généraux sur l'environnement,
- de manière plus détaillée le projet dans le secteur concerné par la réunion ; l'accent a été mis sur l'insertion environnementale de la ligne nouvelle.

Les principaux thèmes abordés au cours du débat qui a suivi la présentation du projet ont porté plus particulièrement sur :

.../...

- 14 -

- les nuisances sonores,
- les risques hydrauliques,
- l'opportunité du tracé,
- l'impact sur le paysage et le cadre de vie
- le cumul des nuisances avec la future autoroute.

Les comptes-rendus synthétiques de ces réunions -suivies par 1 230 personnes- figurent dans le bilan de la concertation joint au dossier d'enquête.

### **3-3- Autres dispositions-**

Afin d'élargir au maximum son audience, le maître d'ouvrage a également mis en place les dispositions suivantes :

- ouverture d'un site Internet dont l'adresse était rappelée sur l'ensemble des publications mises à la disposition du public.
- édition de la lettre « Ligne Nouvelle » : six numéros parus entre février 2002 et octobre 2003, diffusés à 365 000 exemplaires dans le GARD et l'HERAULT.
- carte « T » Ecopli.
- guide destiné aux élus et acteurs socio-économiques (1 500 exemplaires).
- carte d'identité du projet distribuée lors des réunions (2 000 exemplaires).
- brochures explicatives sur les mesures prises en matière d'hydraulique (2 000 exemplaires) et de bruit (3 000 exemplaires) également distribuées lors des réunions.
- guide de lecture du dossier de DUP.

## **- CHAPITRE IV - PROCEDURES**

### **4-1- Arrêté d'ouverture d'enquête-**

Les enquêtes publiques ont été prescrites par l'arrêté conjoint n° 2003-273-5 de M. le préfet du GARD (préfet coordonnateur) et de M. le préfet de l'HERAULT en date du 30 septembre 2003.

Elles répondent aux prescriptions :

- du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L 11-1 et suivants et R 11-14-1 et suivants

- du Code de l'urbanisme et notamment ses articles L 123-16 et R 123-23

.../...

- 15 -

- du Code de l'environnement et notamment ses articles L 123-1 et suivants

- du Code rural et notamment ses articles L 112-3 et R 123-30.

Cet arrêté stipule que les enquêtes se dérouleront pendant 45 jours consécutifs du mardi 4 novembre au jeudi 18 décembre 2003 inclus.

Il indique les noms et qualités des membres de la Commission d'enquête ainsi que les lieux et dates de permanence des représentants de la Commission d'enquête dans l'ensemble des mairies des 33 communes concernées :

- le vendredi 7 novembre 2003 de 14h à 17h en mairies de MANDUEL, MAUGUIO et LATTES,

- le mercredi 12 novembre 2003 de 9h à 12h en mairies de NÎMES et de GALLARGUES LE MONTUEUX et de 14h à 17h en mairie de REDESSAN,

- le jeudi 13 novembre 2003 de 9h à 12h en mairie de BEZOUCE, et de 14h à 17h en mairie de BOUILLARGUES,

- le lundi 17 novembre 2003 de 9h à 12h en mairies de GENERAC, LUNEL, et MONTPELLIER, et de 14h à 17h en mairie de MILHAUD,

- le mercredi 19 novembre 2003 de 9h à 12h en mairies de AUBORD, UCHAUD, VERGEZE, de 14h à 16h en mairie de BEAUVOISIN, de 14h à 17h en mairie de BERNIS, et de 15h à 17h45 en mairie de VESTRIC ET CANDIAC,

- le mardi 25 novembre 2003 de 9h à 12h en mairies de MAUGUIO et de LATTES,

- le jeudi 27 novembre 2003 de 9h à 12h en mairie de MANDUEL, et de 14h à 17h en mairies de NIMES et MONTPELLIER,

- le lundi 1<sup>er</sup> décembre 2003, de 9h à 12h en mairies de CODOGNAN, AIMARGUES et SATURARGUES, et de 14h à 17h30 en mairies de LE CAILAR, AIGUES VIVES, et de LUNEL-VIEL,



- le mercredi 3 décembre 2003, de 9h à 12h en mairie de CAISSARGUES,

.../...

- 16 -

- le jeudi 4 décembre 2003, de 9h à 12h en mairies de MUDAISON et VILLENEUVE LES MAGUELONE, et de 14h à 17h en mairie de BAILLARGUES,
- le lundi 8 décembre 2003 de 15h à 18h en mairie de ST GERVAZY,
- le mardi 9 décembre 2003 de 9h à 12h en mairie de GARONS, et de 15h à 18h en mairie de GALLARGUES LE MONTUEUX,
- le mercredi 10 décembre 2003 de 14h à 17h en mairie de LUNEL,
- le jeudi 11 décembre 2003 de 14h à 17h en mairie de LATTES,
- le mardi 16 décembre 2003, de 9h à 12h en mairie de VALERGUES, de 9h30 à 12h en mairie de MARGUERITTES, et de 14h à 17h en mairie de MANDUEL,
- le mercredi 17 décembre 2003, de 14h à 17h en mairie de MAUGUIO,  
et le jeudi 18 décembre 2003, de 15h à 18h en mairie de ST BRES.

Il précise également les modes d'expression du public : observations portées sur les registres d'enquêtes ou adressées par écrit au président de la Commission d'enquête, en préfecture du GARD/Direction des Relations avec les Collectivités Locales - Bureau de l'Urbanisme et des Affaires foncières.

#### **4-2- Publicité et information-**

##### *4-2-1- Dispositions réglementaires*

Conformément aux dispositions de l'arrêté interpréfectoral du 30 septembre 2003, un avis d'enquête a été inséré dans deux journaux paraissant dans chacun des départements de l'HERAULT et du GARD ainsi que deux journaux à diffusion nationale :

- LE MONDE - Annonce du 15 octobre 2003
- LE FIGARO - Annonce du 15 octobre 2003

- MIDI-LIBRE - Première diffusion du 15 octobre 2003  
- Rappel du 6 novembre 2003
- LA MARSEILLAISE - Première diffusion du 15 octobre 2003  
- Rappel du 6 novembre 2003

.../...  
- 17 -

Ce même avis a été affiché en Préfectures de l'HERAULT et du GARD et à la mairie de chacune des communes concernées.

L'accomplissement de ces formalités est justifié par le certificat de publication établi par les préfets et les maires.

Le maître d'ouvrage a, pour sa part, fait procéder à la mise en place -tout au long du parcours de la ligne nouvelle- de 124 panneaux d'affichage visibles de la voie publique (la liste des emplacements, commune par commune, est jointe en annexe au présent rapport).

La localisation de ces panneaux et leur permanence pendant la durée de l'enquête est attestée par voies d'huissiers.

- SCP Eric VILLEFRANQUE, Eric PELERIAUX et Philippe AGULLO, Huissiers de Justice à NIMES
- SCP DELARUELLE-DARGENT, Huissiers à LUNEL
- SCP J.P. BORREL et V. De MARI, Huissiers à FRONTIGNAN.

#### *4-2-2- Autres formes de publicité*

A titre complémentaire aux diverses mesures exposées ci-dessus ont été diffusés aux habitants des communes concernées par le projet :

- le n° 6 de la lettre « Ligne Nouvelle » consacré au bilan de la concertation et à la présentation de l'enquête publique,
- un petit document, totalement consacré à l'enquête et mis à la disposition des maires et d'autres relais,
- l'avis d'information sur l'enquête affiché dans toutes les gares SNCF entre NÎMES et MONTPELLIER,
- encarts hebdomadaires dans la presse.

#### **4-3- Documents soumis aux enquêtes-**

Les dossiers d'enquêtes ont été établis par RFF, maître d'ouvrage. Ils sont constitués par :

.../...

- 18 -

#### *4-3-1- Dossier DUP*

Le dossier comporte :

1- Une notice explicative qui :

- présente l'opération
- explicite l'intérêt et la justification du projet
- décrit le projet : sa consistance, le tracé
- présente les principaux éléments de conception technique de l'infrastructure et des superstructures de la ligne nouvelle ainsi des aménagements d'accompagnement destinés à l'intégrer dans un environnement préservé.

2- L'appréciation sommaire des dépenses

3- Un document décrivant les caractéristiques principales des ouvrages d'art les plus importants

4- Un dossier cartographique

5- Un document d'informations juridiques et administratives qui présente le contexte administratif et réglementaire dans lequel s'inscrit l'enquête

6- L'évaluation économique et sociale :

- qui analyse le contexte dans lequel s'inscrit le projet de contournement de NÎMES et MONTPELLIER, au niveau du territoire régional, du secteur des transports ou des politiques locales,
- qui présente une évaluation des effets du projet : développement du transport ferroviaire et des autres modes de transport, impacts sur l'emploi et l'économie, bilans économique et socio-économiques.

7- L'étude d'impact qui comprend :

- un résumé non technique qui facilite la prise de connaissance par le public des informations contenues dans le dossier,

- un document d'introduction, de présentation des auteurs et de présentation de l'impact du programme,

.../...

- 19 -

- la description de l'état initial,
- l'analyse comparative des variantes et la justification et description du projet retenu,
- l'analyse des impacts du projet et les mesures d'insertion dans l'environnement,

. un document qui constitue le volet sanitaire :

- qui analyse les dangers potentiels pour la santé (nuisances acoustiques, champs électromagnétiques, vibrations, transport de matières dangereuses, etc),
- qui analyse les relations doses-réponses,
- qui analyse les populations exposées
- qui caractérise les risques et définit les mesures proposées.

L'étude d'impact est complétée par :

- un document d'évaluation des incidences du projet au regard des sites NATURA 2000 - Pré-site d'intérêt communautaire « Etang de Mauguio », Pré-site d'intérêt communautaire « Etangs Palavasiens », Zone de protection spéciale « Etang de l'Estagnol »,
- un document d'évaluation des incidences du projet sur le site NATURA 2000 CAMARGUE GARDOISE.

8- La synthèse des perspectives d'aménagement et de développement

9- Le bilan de la concertation

## 10- Le procès-verbal de la clôture de la Conférence Mixte à l'Echelon Central

.../...

- 20 -

### *4-3-2- Dossier de mise en compatibilité des POS et PLU*

Pour chacune des communes concernées :

- une notice explicative qui précise les modifications ou adjonctions à apporter aux documents existants
- le règlement modifié
- les documents graphiques modifiés
- la liste des emplacements réservés modifiés.

## **- CHAPITRE V - DEROULEMENT DES ENQUETES**

### **5-1- Concertation avec le maître d'ouvrage**

Le 23 septembre 2003, une réunion regroupant l'ensemble des membres de la commission d'enquête et l'équipe projet de la Mission Ligne Nouvelle s'est tenue à MONTPELLIER, dans les locaux de RFF.

Le maître d'ouvrage a présenté le projet et les membres de son équipe avec leurs attributions respectives.

A l'issue de cette première prise de contact, le dossier d'enquête de DUP a été remis à chacun des membres de la commission d'enquête.

### **5-2- Ouverture des registres d'enquêtes et visa des dossiers**

Le 17 octobre 2003, le président de la commission d'enquête a procédé :

- à l'ouverture de l'ensemble des registres d'enquêtes (DUP - POS et PLU)
- au visa de la totalité des dossiers (Dossiers d'enquête publique - Dossiers de mise en compatibilité des POS et PLU).

### **5-3- Visite des lieux**

Le 20 octobre 2003, sous la conduite du directeur de la Mission Ligne Nouvelle, accompagné de deux de ses collaborateurs, la commission d'enquête a effectué une visite détaillée du tracé de la ligne projetée. Elle a plus particulièrement examiné les points suivants :

- Mas de Fromigues - Zone de raccordement avec la ligne TARASCON-SETE

.../...  
- 21 -

- RD 58 - Franchissement du Lez
- Mas Rouge - Zone de gare
- Chemin de la Banquière - Zone AOC Mejanelle - Coteaux du Languedoc
- RD 24/MAUGUIO - Franchissement
- RD 26/MAUGUIO - Franchissement
- RD 106 - Franchissement
- VALERGUES - Raccordement SAINT-BRES/VALERGUES
- RD 105 - Franchissement
- La Tour de Farges - Zone AOC muscat de LUNEL
- RD 54 - Franchissement
- RD 110 - Franchissement
- Foucendreuse/Dardaillon Est - Hydraulique
- Voie Domitienne - Zone collinaire de LUNEL
- Vidourle/Pont de LUNEL - Hydraulique
- Rhône - Rétablissement
- Mas d'Arnault - Rétablissement - Gravière
- RD 262/RD 13 - Base travaux - Passage à niveau
- Courbe de Signan - A 54 - Rétablissement
- RD 442 - Franchissement
- Mas Pupil - Rétablissement - Carrières
- RD 3 - Franchissement - Prolongement TGV Méditerranée  
- Raccordement à la ligne Rive Droite du Rhône
- RD 503 - Franchissement - Passage à niveau

Plusieurs membres de la commission d'enquête ont procédé, par ailleurs, à des visites ponctuelles afin de mieux apprécier certains points particuliers :

- le 5/11/03 secteurs de MAUGUIO et MUDAISON
- le 6/11/03 secteurs de GARONS et MANDUEL
- le 7/11/03 secteurs de VILLENEUVE-les-MAGUELONE et LATTES
- le 19/1/04 secteur des collines de LUNEL
- le 6/2/04 secteur de La Méjanelle et du château de la Mogère
- le 10/2/04 secteur zone Ouest de LUNEL

#### **5-4- Permanences en mairies**

Les permanences en mairies se sont déroulées selon le programme prévisionnel jusqu'à la date du lundi 1<sup>er</sup> décembre 2003 inclus.

Les permanences des 3 et 4 décembre ont dû être reportées en raison des conditions météorologiques.

.../...

- 22 -

## **5-5- Incidents rencontrés**

### 5-5-1- Disparition de documents en mairie de MONTPELLIER

- Le 17 novembre 2003, à l'ouverture de la permanence en mairie, ont été constatées la disparition du registre PLU et de la notice explicative du dossier d'enquête.

Ces documents ont immédiatement été remplacés par les soins du maître d'ouvrage.

Il en a été rendu compte à M. le préfet du GARD. Le registre PLU a été retrouvé en mairie, les jours suivants.

Il ne comportait aucune annotation.

- Le 2 décembre 2003, à 9h30, dans cette même mairie, a été à nouveau constatée la disparition de 4 pièces du dossier d'enquête :

- étude d'impact - Tome 2
- notice explicative
- zone Natura 2000 : Camargue Gardoise
- zone Natura 2000 : Etangs Palavasiens.

Ces documents ont été immédiatement remplacés.

Monsieur le préfet du GARD en a été avisé.

Afin d'éviter de nouveaux incidents similaires, le maître d'ouvrage a fait surveiller les documents mis à la disposition du public, depuis le 3 décembre 2003, et pendant toutes les heures d'ouverture au public.

### 5-5-2- Report de permanences en mairies

Les très importantes précipitations ayant affecté, début décembre 2003, les départements du GARD et de l'HERAULT, n'ont pas permis à la commission d'enquête de tenir, dans quatre mairies, les permanences primitivement programmées.

.../...  
- 23 -

Le président de la commission d'enquête a estimé opportun de reporter ces permanences et a pris une DECISION à cet effet à la date du 3/12/2003.

Les permanences (les seules tenues durant l'enquête dans ces communes) se sont déroulées :

- en mairie de CAISSARGUES, le vendredi 12 décembre de 9h à 12h
- en mairie de MUDAISON, le lundi 8 décembre de 14h à 17h
- en mairie de BAILLARGUES, le lundi 8 décembre de 14h à 17h
- en mairie de VILLENEUVE-LES-MAGUELONE le jeudi 18 décembre de 13h30 à 16h30.

Ces modifications ont fait l'objet d'un affichage en mairies et d'une information dans la presse locale.

### 5-5-3- Panneaux d'affichage sur le site

Dans le département du GARD, 23 panneaux ont été détériorés. Ils ont été, en totalité, remplacés entre le 20 octobre et le 18 décembre 2003.

Dans le département de l'HERAULT, 11 panneaux ont été vandalisés (dont 4 fois pour celui implanté à LUNEL-VIEL). Leur remplacement a également été effectué entre le 21 octobre et le 12 décembre 2003.

## **5-6- Manifestations - Médias**

La presse régionale et la presse locale se sont fait l'écho de l'enquête durant son déroulement :

- MIDI-LIBRE : articles des 6,19, et 20 novembre 2003  
et des 2 et 19 décembre 2003
- L'HERAULT DU JOUR du 17 novembre 2003
- LA MARSEILLAISE du 5 novembre 2003
- LE JOURNAL DU PONT DU GARD du 7 novembre 2003
- LA GAZETTE DE NIMES du 16 décembre 2003



- AIMARGUES AU QUOTIDIEN de novembre 2003
- RADIO FRANCE BLEU GARD dans l'émission « L'invité du journal » du 4 novembre 2003

.../...

- 24 -

- FRANCE 3 SUD - Journal télévisé des 4, 7 et 15 novembre 2003,
- M6 - Emission « 6 minutes » du 4 novembre 2003,

- Une manifestation d'opposition regroupant, d'après la presse, 200 personnes, s'est déroulée, à l'initiative du Collectif de Défense du Territoire Languedocien (CODETEL), le samedi 15 novembre 2003 à MONTPELLIER entre la gare SNCF et le siège de RFF.

#### **5-7- Clôture des enquêtes**

A l'expiration du délai d'enquête, les registres ont été clos et signés par chacun des maires concernés ainsi que les préfets du GARD et de l'HERAULT.

Les registres d'enquêtes et certificats d'affichage ont été collectés par les soins des services des préfectures du GARD et de l'HERAULT et remis au président de la commission d'enquête.

#### **- CHAPITRE VI - OBSERVATIONS RECUEILLIES**

Dans chacune des 33 communes, ainsi qu'en préfectures de NÎMES et MONTPELLIER, étaient déposés un registre DUP et un registre POS/PLU.

Des exemplaires complémentaires ont été fournis selon les besoins.

Comme cela est souvent le cas, le public a déposé ses observations indifféremment sur l'un ou l'autre des registres.

Des observations sous formes de lettres, mémoires, délibérations ont été incorporés dans les registres ou annexés à ceux-ci.

Les chiffres indiqués ci-après comptabilisent l'ensemble des dépositions reçues.

## **6-1- Département du GARD**

■ BEZOUCE	: 36 et une pétition (35 signatures)
■ SAINT GERVASY	: 12
■ MARGUERITTES	: 10
■ REDESSAN	: 15 et une pétition (8 signatures)

.../...

- 25 -

■ MANDUEL	: 48
■ BOUILLARGUES	: 31 et une pétition (729 signatures)
■ GARONS	: 18
■ CAISSARGUES	: 14
■ NÎMES	: 9
■ GENERAC	: 5
■ MILHAUD	: 15
■ AUBORD	: 10
■ BERNIS	: 3
■ UCHAUD	: néant
■ BEAUVOISIN	: 3
■ VESTRIC ET CANDIAC	: 34
■ VERGEZE	: 11
■ CODOGNAN	: 10
■ LE CAILAR	: 9
■ AIMARGUES	: 86
■ GALLARGUES LE MONTUEUX	: 5
■ AIGUES-VIVES	: 1

## **6-2- Département de l'HERAULT**

■ LUNEL	: 45 et 34 lettres identiques
■ SATURARGUES	: 19
■ LUNEL-VIEL	: 17
■ VALERGUES	: 85 et une pétition (19 signatures)
■ SAINT-BRES	: 8
■ MUDAISON	: 13
■ BAILLARGUES	: 80
■ MAUGUIO	: 199
	- pétition (549 signatures)
	- lettre en 707 exemplaires
■ MONTPELLIER	: 33
■ LATTES	: 264 et 287 lettres identiques
	- lettre en 17 exemplaires
	- pétition (260 signatures)
■ VILLENEUVE-LES-MAGUELONE	: néant
■ Préfecture de l'HERAULT	: 3
■ Préfecture du GARD	: néant

### **6-3- Correspondances reçues par le président de la commission d'enquête**

L'arrêté préfectoral du 30 septembre 2003 donnait la possibilité d'adresser les observations par écrit au président de la commission d'enquête dont le siège était fixé à la préfecture du GARD/Direction des Relations avec les Collectivités Locales et de l'Environnement.

.../...  
- 26 -

Cette faculté ayant été largement utilisée, le président de la commission d'enquête a effectivement reçu :

- 231 lettres et pétitions concernant les communes
- 40 lettres relatives au raccordement avec la ligne fret de la vallée du Rhône
- 13 lettres intéressant l'ensemble du projet.

### **6-4- Tableau récapitulatif des observations classées par thèmes et par communes**

En vue de leur analyse, toutes les observations présentées au cours de l'enquête ont été classées en cinq thèmes : environnement, projet, foncier-agriculture, économie-développement et autres.

Des sous-thèmes, plus détaillés, ont été introduits.

Le tableau ci-après récapitule l'ensemble des observations recueillies, classées par communes. Il met en évidence les lieux et points ayant fait l'objet du plus grand nombre de remarques.

Il est important de signaler que le maître d'ouvrage, à partir de la même grille d'analyse, a établi, pour chaque observation présentée, une fiche de commentaire qui lui permettra :

- d'affiner divers domaines dans l'élaboration de l'APD (dans le domaine des zones inondables par exemple)
- d'examiner, individuellement, les problèmes particuliers et les questions posées notamment rétablissements de chemins et accès privés.

## **- Chapitre VII - PARTICULARITES LOCALES**

### **7-1- Résumé par commune**

#### **7-1-1- ■ BEZOUCE**

La population demande un aménagement du passage à niveau en souterrain pour les véhicules légers et les piétons, un mur anti-bruit (ligne actuelle et future), une clôture de sécurité sur son territoire. Le choix du tracé T2 est contesté, les habitants étant favorables aux tracés T3 et A4.

#### **7-1-2- ■ ST GERVASY**

La majorité des observations concernent les acquisitions foncières.

#### **7-1-3- ■ MARGUERITTES**

Peu d'observations, la majorité traitant des milieux naturels (effet de coupure) du bruit et des problèmes d'accès.

#### **7-1-4- ■ REDESSAN**

Contestations du choix du tracé T2 (favorable à A4). Demandes de protections sonores et de la prise en compte de l'impact paysager. Remarques sur l'insuffisance de l'information et les indemnités prévues.

#### **7-1-5- ■ MANDUEL**

Commune à problèmes. Les propositions de tracés T1,T2,T3 ont systématiquement fait l'objet de refus depuis trois ans. Les arguments sont développés dans une note argumentaire du maire de la commune.

#### **7-1-6- ■ BOUILLARGUES**

La population est essentiellement sensibilisée au bruit (base aérienne - RN 113) et souhaite que la ligne nouvelle soit semi-enterrée (franchissement de la RN 113). Pétition de plus de 700 signatures.

#### **7-1-7- ■ GARONS**

La commune est située à proximité de l'aéroport de NIMES-GARONS et de l'Autoroute A54, ce qui explique la sensibilité des habitants aux problèmes de bruit. Par ailleurs, la SNCF avait pris, pour le TGV Méditerranée, des engagements que l'on souhaiterait voir pérennisés.

.../...

- 31 -

#### 7-1-8- ■ CAISSARGUES

L'abandon du tracé Sud-GARONS est regretté. Le passage en remblai sur le contrefort du plateau de la Costière inquiète les habitants (bruit, paysages, ruissellement). L'écosystème du Bois de Signan va être très perturbé.

#### 7-1-9- ■ NÎMES

Peu d'observations, portant surtout sur l'environnement, le foncier et le patrimoine (Val de Banne). Une part notable du public s'est prononcée en faveur du projet.

#### 7-1-10- ■ GENERAC

Il est demandé des protections contre le bruit (murs supplémentaires) et la limitation des nuisances liées à la base travaux (bruit et réseau routier). RFF doit prendre en charge l'entretien des nouveaux ouvrages hydrauliques.

Le projet est contesté dans l'actuel contexte économique et social.

#### 7-1-11- ■ MILHAUD

Beaucoup d'observations et de commentaires concernant l'environnement (bruit et eau). Opposition à l'élargissement de la Route Départementale 262 qui doit desservir la base travaux.

#### 7-1-12- ■ AUBORD

Les élus et l'association « Réagir pour ne pas subir » ont fait un sérieux travail d'analyse. Leurs remarques portent sur les impacts liés aux nuisances pendant le chantier et à la mise en service de la ligne mixte. La population demande des aménagements pour pallier les nuisances sonores et éviter les inondations (référence à la crue de septembre 2003).

#### 7-1-13- ■ BERNIS

Seulement trois observations présentées traitant de l'écoulement des eaux et du rétablissement des accès. La commune est très peu concernée territorialement par le projet.

7-1-14- ■ UCHAUD

Aucune observation n'a été portée sur les registres d'enquête. Aucune correspondance n'a été déposée. Le tracé projeté n'intéresse pas le territoire de cette commune.

.../...

- 32 -

7-1-15- ■ BEAUVOISIN

Trois observations seulement, essentiellement axées sur l'environnement et l'agriculture.

7-1-16- ■ VESTRIC et CANDIAC

La commune est sensibilisée aux risques d'inondation par le Vistre. Le maire a fait part de ses inquiétudes au commissaire enquêteur pour ce qui concerne l'écoulement des eaux et le rétablissement des voies de communication.

7-1-17- ■ VERGEZE

Le tracé s'y développe sur 2,5 km environ. Ce sont les agriculteurs et les éleveurs qui se déclarent le plus gênés par la construction de la ligne (destructurations, paysages, bruit, accès).

7-1-18- ■ CODOGNAN

Forte sensibilisation aux risques d'inondations : crue de référence, dimensionnement des ouvrages hydrauliques, entretien des réseaux d'écoulement, dépréciation du bâti et des terrains. Contestation du mode de calcul du bruit. Question sur la maîtrise de la nature des convois de frêt provenant de l'étranger.

7-1-19- ■ LE CAILAR

Commune très sensibilisée sur les problèmes d'inondations (Vidourle, Vistre, Rhony). La traversée de la plaine devra être étudiée avec beaucoup d'attention. Quelques interrogations sur le bruit et les acquisitions foncières.

7-1-20- ■ AIMARGUES

La quasi totalité des observations porte sur les problèmes hydrauliques (mémoire de l'Association APPI) avec le franchissement du lit majeur du Vidourle.

7-1-21- ■ GALLARGUES LE MONTUEUX

La commune est plus particulièrement concernée par les crues du Vidourle et le passage en remblai de la voie ferrée dans une zone sensible : plaine inondable et perspective sur le village.

#### 7-1-22- ■ AIGUES-VIVES

Seul le conseil municipal s'est exprimé. La délibération évoque l'étude hydraulique en cours, le traitement paysager de la future zone de loisirs des Gravières et l'accès à la zone d'activités du Mas Pupil.

.../...  
- 33 -

#### 7-1-23- ■ LUNEL

Les observations portent essentiellement sur le bruit, déjà gênant dans le secteur Nord, et les problèmes liés au foncier agricole. Le tracé au travers de terroirs AOC est mal perçu et des solutions variantes sont demandées.

#### 7-1-24- ■ SATURARGUES

La commune est plus particulièrement concernée par l'impact du projet sur la partie de son territoire classée en zone AOC Muscat de LUNEL.

#### 7-1-25- ■ LUNEL-VIEL

Le tracé s'y développe sur un linéaire de 4 km environ. Sont essentiellement signalés les conséquences sur l'AOC Muscat de LUNEL et Coteaux du LANGUEDOC ainsi que les impacts sur le paysage, l'économie locale, le patrimoine bâti, le tourisme, la faune et la flore. Sont également évoqués les problèmes d'inondations, ruissellements et captages.

#### 7-1-26- ■ VALERGUES

Très forte sensibilisation de la population de cette petite commune, mal classée d'après les élus (routes, équipements, bâtiments publics). Les habitants réclament : une meilleure prise en compte des nuisances (murs anti-bruit, passage en tunnel), un bassin de rétention en amont de la voie (caractère prioritaire), le déplacement de la ligne vers le nord.

#### 7-1-27- ■ SAINT-BRES

Commune peu impactée. Pas d'opposition frontale au projet. Nombreuses questions portant sur les acquisitions foncières, les accès, le bruit et les risques d'inondations.

#### 7-1-28- ■ MUDAISON

Les observations portent essentiellement sur les eaux superficielles et le bruit. Des avis contradictoires sont exposés sur la variante.

#### 7-1-29- ■ BAILLARGUES

La quasi totalité des remarques émane des habitants du golf de Massane. Ils s'opposent à la modification de tracé, préconisée par MAUGUIO, en raison des nuisances phoniques et de la dévalorisation de leurs biens.

.../...

- 34 -

#### 7-1-30- ■ MAUGUIO

Très forte participation de la population touchant à l'ensemble des problèmes soulevés par le projet. Le thème du bruit vient en tête avec une demande de déplacement du tracé vers le nord. Les autres remarques portent surtout sur les hauteurs de remblais, les problèmes hydrauliques, les indemnités. Deux pétitions regroupant 549 et 707 signataires.

#### 7-1-31- ■ MONTPELLIER

Le tracé de la ligne future se développe sur un linéaire de 2 km environ. Les problèmes essentiels résultent : du double impact voie nouvelle et doublement de l'Autoroute A9 ainsi que les atteintes au patrimoine : Châteaux de la Mogère, de Beauregard, de Comolet. Sensible impact sur l'AOC Coteaux du Languedoc La Méjanelle.

#### 7-1-32- ■ LATTES

Le tracé de la ligne projetée s'y développe sur 9,5 km environ. Les impacts sont importants en raison de la situation de la commune et de ses caractères spécifiques : zones résidentielles (MAURIN), proximité de MONTPELLIER, de l'Autoroute A9, secteur sensible aux inondations, impacts sur le patrimoine et les paysages (Mas de Fromiga, Mas Mariotte, Bois du Mas Manier, La Jasse de Maurin, Mas de Saporta). Impact également sur la zone maraîchère et la zone d'activités de la Cereirède. Trois pétitions regroupant 560 signatures.

#### 7-1-33- ■ VILLENEUVE LES MAGUELONE

Seulement intéressée par l'extrémité du raccordement avec la voie ferrée existante, la commune ne supportera pas d'impact significatif. Aucune observation n'y a d'ailleurs été formulée.

### **7-2- Avis exprimés par les élus**

#### 7-2-1- BEZOUCE-



Le maire rappelle que son conseil municipal a demandé un traitement acoustique et paysager, ainsi qu'une clôture pour toutes les lignes (anciennes et nouvelles). Le conseil demande également un aménagement du passage à niveau actuel (souterrain).

M. ROUBAUD, député du GARD, soutient la position du COCIDAFF - relative au raccordement de la ligne nouvelle à la ligne fret de la vallée du Rhône- et regrette que REMOULINS et SERNHAC ne soient pas concernés par l'enquête publique.

.../...  
- 35 -

#### 7-2-2- SAINT-GERVASY

Le maire expose que le village est bloqué au nord par l'Autoroute A9 et ne peut se développer que vers le sud. La ligne actuelle de fret et le futur tracé T2 doivent faire l'objet d'études paysagère et acoustique particulières.

#### 7-2-3- MARGUERITTES

Le maire demande :

- le libre passage des eaux pluviales, y compris lors des crues exceptionnelles
- les aménagements de voiries
- la protection phonique des zones urbanisées (y compris le long de l'actuelle voie ferrée)
- la protection des zones d'accueil de l'outarde
- la plus grande vigilance pour les indemnisations et pertes d'exploitations.

Le maire estime que des solutions moins pénalisantes pour l'habitat et l'environnement auraient pu être poussées plus avant.

#### 7-2-4- REDESSAN

Le conseil municipal conteste la solution T2. Toutefois, si elle était retenue, il demande des protections contre les nuisances sonores et l'impact visuel.

#### 7-2-5- MANDUEL

Le maire et son conseil municipal, par note en date du 29/11/2003, ont développé les arguments suivants, concernant le raccordement à la vallée du Rhône :

- atteinte à la sécurité des personnes
- atteinte à l'environnement et au cadre de vie
- entrave au développement des transports régionaux

- entrave aux projets d'aménagement du territoire
- atteinte aux espaces agricoles
- va à l'encontre du principe de développement durable
- primauté du milieu naturel et agricole sur le milieu urbain
- risque accru d'inondations
- caractère subjectif et palliatif de l'itinéraire T2
- caractère bâclé de l'étude ayant conduit au choix de ce tracé
- choix politiques au détriment des volontés des communes concernées par ce tracé.

.../...

- 36 -

#### 7-2-6- BOUILLARGUES

Le maire insiste sur :

- le plan environnemental : aménagement de l'entrée nord de la commune
- le rétablissement des accès sud du village (chemin des Manades)
- la limitation des nuisances visuelles et sonores.

#### 7-2-7- GARONS

Le maire demande la prise en compte :

- des nuisances sonores qui ne devront pas augmenter de celles résultant de l'aéroport, l'autoroute, la RN 113,
- du franchissement de la RN 113,
- des problèmes hydrauliques,
- de la protection de l'environnement (traitement paysager)
- de l'impact économique sur les propriétés agricoles.

#### 7-2-8- CAISSARGUES

Le maire et son conseil municipal regrettent :

- que le changement de destination du projet n'ait pas entraîné des propositions de tracés alternatifs aux choix de 1994
- que le tracé sud/aéroport ne soit pas soumis à enquête
- que RFF n'ait pas pris en compte les potentialités de développement intercommunal (lois d'aménagement qui n'existaient pas en 1994 mais sont maintenant applicables)
- que l'évolution attendue du trafic -tant en vitesse qu'en tonnage- n'ai pas entraîné, là aussi, un réexamen du tracé
- la non prise en compte de l'évolution du territoire péri-urbain.

Ils demandent :

- le rétablissement des chemins communaux
- la gestion du bruit (merlons végétalisés)
- la gestion de l'hydraulique (écoulements, risques d'inondations, protection des forages).

.../...

- 37 -

#### 7-2-9- AUBORD

Le maire, au nom du conseil municipal, demande un plan de circulation adapté, durant les travaux (proximité de la base) et des aménagements de la future ligne pour en limiter les nuisances (bruits, paysages, agriculture, risques d'inondations, protections électromagnétiques).

#### 7-2-10- VESTRIC ET CANDIAC

Le conseil municipal émet un avis défavorable au projet tel que présenté en raison de ses imperfections ou omissions portant sur :

- les problèmes hydrauliques
- les rétablissements des circulations et accès
- les nuisances sonores
- les aménagements paysagers (château de Candiac).

#### 7-2-11- VERGEZE

Le maire-adjoint demande que les deux côtés de la ligne soient arborés.

#### 7-2-12- LE CAILAR

Une délibération en date du 16/12/2003 demande une parfaite transparence des ouvrages hydrauliques et relève les risques liés aux nuisances sonores.

#### 7-2-13- AIMARGUES

Une « note de synthèse du conseil de communauté Petite Camargue » souligne les points suivants :

- nécessité d'une totale transparence hydraulique des ouvrages
- aménagement paysager de la zone d'activités de « La Peyre »

- réalisation d'un ouvrage d'art pour compenser le barrage que constituera la ligne nouvelle à l'entrée d'un axe de circulation primordial
- protection de la nappe phréatique de la Vistrenque
- maintien d'une sortie sur la RN 113 pour la zone d'activité de « La Peyre »
- prise en compte des nuisances sonores.

Pour sa part, le conseil municipal d'AIMARGUES demande :

- la suppression du remblais et son remplacement par une infrastructure sur piliers

.../...  
- 38 -

- la prise en compte, pour le Vidourle et le Rhony, de débits au moins supérieurs aux plus fortes crues connues
- une protection maximale contre le bruit de la zone de « Ginouze » à celle de « La Peyre »
- des aménagements paysagers préservant la zone de « Ginouze » et une liaison avec le futur espace vert de CODOGNAN
- la reprise des dispositions du TGV Méditerranée concernant la zone des 150 m.

#### 7-2-14- AIGUES-VIVES

La délibération prise par le conseil municipal concerne principalement :

- les eaux de surface, en référence à l'étude hydraulique du cabinet SIEE (recalibrage du Razil)
- le traitement paysager de la zone de loisirs projetée au niveau des gravières du Bas Mas Rouge
- les accès à la zone d'activité du Mas Pupil.

#### 7-2-15- LUNEL

Le conseil municipal émet un avis défavorable au projet.

Il demande :

- la préservation des zones agricoles (AOC Muscat de LUNEL et Coteaux du LANGUEDOC)
- l'amélioration de l'insertion paysagère du projet
- la diminution des nuisances sonores
- la prise en compte des contraintes hydrauliques (Vidourle, captages d'eau potable, eaux pluviales)
- le maintien du réseau routier existant
- la protection de la faune et de la flore
- la préservation des territoires de chasse.

#### 7-2-16- SATURARGUES

La municipalité est consciente de la nécessité du projet, cependant elle émet à son encontre -en l'état actuel- un avis défavorable en raison :

- de l'impact sur les propriétés agricoles
- de la réduction des possibilités de développement économique et touristique
- de l'impact négatif pour le patrimoine et l'environnement.

.../...

- 39 -

Elle rappelle sa délibération de décembre 1990 demandant d'envisager la solution tunnel.

#### 7-2-17- LUNEL-VIEL

Le maire demande la prise en compte des délibérations d'octobre 1992 et avril 1994 : construction de murs anti-bruit, plantations, conservation et réfection des chemins utilisés durant le chantier.

Il demande la sauvegarde maximale des terrains (Muscat de LUNEL) qui sont essentiels pour la viticulture locale. Il demande également la prise en compte des récentes inondations des Dardailhon Est et Ouest.

#### 7-2-18- VALERGUES

A travers deux rapports, le maire souligne les aspects écologiques, la nécessité de la préservation du cadre de vie (réseaux, hydrologie, protection contre les nuisances, reconstitution des réseaux), les conséquences économiques (demande de compensations à RFF et à la Région, mini plan MARSHALL), la nomination d'un expert.

#### 7-2-19- BAILLARGUES

Le maire insiste sur les nuisances sonores (ligne actuelle, A9, RN 113) et les servitudes (ligne HT, gazoduc) qui pénalisent sa commune. Il affirme sa solidarité avec les habitants du golf (1000 personnes).

Il demande le maintien du tracé de la ligne au sud de la commune.

#### 7-2-20- MAUGUIO

Un projet alternatif est présenté par le maire (déplacement de la ligne vers le nord).

Cette variante - améliorerait très nettement les nuisances sonores de MAUGUIO et MUDAISON

- traverserait la zone artisanale de MUDAISON mais toucherait peu de bâti
- éviterait une grande partie de la zone inondable (Balaurie-Salaison)
- serait d'un coût moindre.

M. le député J.P. GRAND apporte son soutien à la proposition du maire de MAUGUIO. M. le maire de LA GRANDE MOTTE a souligné la proximité du tracé avec les zones urbanisées, la nécessité de préserver les poumons verts existants et les risques que présenterait le remblai de faire obstacle au libre écoulement des eaux.

.../...  
- 40 -

### 7-2-21- LATTES

Le maire estime que, quel que soit l'intérêt général du contournement ferroviaire de NÎMES et MONTPELLIER, le projet ne peut être retenu en l'état.

- A l'issue de l'élaboration du schéma de gestion des crues du Lez, un projet d'intérêt général portant sur la population du canton de LATTES sera déposé. Il comportera la réalisation d'ouvrages importants de protection contre les eaux. Il se trouvera en concurrence avec le projet de RFF.

- Le projet de voie ferrée doit prendre en compte l'évolution urbaine du secteur nord de la commune. Des protections contre les nuisances de tous ordres doivent être prévues afin d'intégrer les contraintes de type urbain.

- Il demande à la commission d'enquête de se prononcer défavorablement sur le projet qui ne prend pas suffisamment en compte :

- la protection des personnes et des biens
- le respect du cadre de vie
- les potentialités de développement de la Commune.

## **- CHAPITRE VIII - OBSERVATIONS DE CARACTERE GENERAL**

### **8-1- Elus**

- M. Michel VAUZELLE, président de la Région PACA souligne l'intérêt du projet pour sa Région et souhaite son prolongement vers NICE et la Côte d'Azur.

- M. Jacques BLANC, président de la Région LANGUEDOC-ROUSSILLON souhaite que les intérêts des riverains soient préservés vis-à-vis des

protections phoniques, aspects hydrauliques, aménagements paysagers, respect du patrimoine, agriculture, rétablissements routiers.

- M. Etienne MOURRUT, député du GARD, exprime ses doutes sur le choix de la bretelle de raccordement à la Vallée du RHÔNE.

Il évoque par ailleurs les problèmes hydrauliques liés à La Cubelle, le Rhony et le Vistre, ainsi que les risques liés aux nuisances sonores. Il souligne que le projet, source de développement économique, ne doit pas entraver celui des communes rurales en les sclérosant et les enclavant.

.../...  
- 41 -

### **8-2- Chambres consulaires**

- M. le président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie soutient également le projet qui présentera des retombées économiques pour la Région. Il souhaite la réalisation rapide de la liaison BARCELONE-NÎMES, avec l'appui des Chambres de Commerce de CATALOGNE.

- M. le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de NÎMES soutient le projet. Il demande que soient respectés au mieux les intérêts du monde agricole, un meilleur accès voyageurs à NÎMES, une valorisation de la plateforme de COURBESSAC.

- M. le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de MONTPELLIER a adressé copie de sa lettre au préfet de région du 17.1.01 exposant la position de la Chambre sur le sujet et soulignant son importance pour le développement économique de la circonscription.

- M. le président de la Chambre d'Agriculture du GARD demande que la Commission d'enquête prenne en compte :

- l'effet de coupure des exploitations
- le rétablissement des accès et réseaux d'irrigation
- les préjudices indirects engendrés sur les structures économiques
- l'impact hydraulique
- le bruit
- la garantie d'un bon déroulement des études complémentaires et du suivi du chantier
- la mise en place d'un comité de suivi.

- M. le président de la Chambre d'Agriculture de l'HERAULT demande :

- la globalisation des études d'impact et des acquisitions foncières (ligne nouvelle et doublement de l'autoroute A9)
- une réflexion spécifique sur le Mas de Saporta
- un examen particulier de la zone agricole de LUNEL
- la prise en compte des préjudices directs et indirects
- la prise en compte des zones inondables du Vidourle.

- Les présidents des Chambres d'Agriculture de l'HERAULT et du GARD avaient exprimé, au cours de l'enquête, le souhait d'être reçus par la Commission d'enquête.

.../...

- 42 -

Une suite favorable a été donnée à ces requêtes le 15 janvier 2004.

- La Chambre d'Agriculture de l'HERAULT/Service Aménagement, était représentée par MM. BARIDA Daniel, CAVALIER Henri et Mme BROSSARD Céline qui ont évoqué :

- la convention Services Fiscaux/Chambre d'Agriculture, mise au point pour le TGV Méditerranée et dont la reprise est souhaitée,
- la globalisation nécessaire des acquisitions foncières pour les projets successifs dont les impacts se cumulent,
- la reprise des dispositions dites « bande des 150 m » du projet TGV Méditerranée
- le problème de l'écoulement des eaux de la plateforme ferroviaire, des exutoires et de leur entretien,
- l'examen de secteurs sensibles sur le terrain (Rendez-vous a été pris avec trois membres de la commission d'enquête)

- La Chambre d'Agriculture du GARD/Service Aménagement, était représentée par MM. TOUZELIER Frédéric et FABRE Pierre Michel qui ont évoqué :

- l'effet de coupure pouvant entraîner la rupture totale de l'exploitation et le rôle attendu de la SAFER,
- les accès par les engins agricoles encombrants,
- l'évacuation des eaux pluviales et l'entretien des ouvrages,
- la nécessité d'un partenariat fort avec le maître d'ouvrage pour le suivi du chantier,
- l'impact économique (viticulture et caves)
- la position inchangée de la Chambre d'Agriculture concernant le raccordement de la voie nouvelle à la ligne de la vallée du Rhône,
- la demande forte de création de postes complémentaires, dans les Services de l'Etat (avec prise en charge par RFF) ce



projet constituant, pour ces Services, une charge supplémentaire difficile à assumer.

### **8-3- Associations et syndicats**

- L'Association pour le Développement des Transports en Commun de l'HERAULT estime que le projet ne présente pas un caractère d'urgence. Elle souligne les gros besoins de TER entre MONTPELLIER et BEZIERS, PONT-SAINT-ESPRIT et NÎMES.

Elle évoque le financement du projet et demande de rechercher une qualité de service globale.

.../...  
- 43 -

- L'Association EUROSUD-TRANSPORT à TOULOUSE, dont le but est la promotion de la ligne TGV BORDEAUX-TOULOUSE-NARBONNE, estime essentiel le contournement de NÎMES-MONTPELLIER.

- L'Association de Défense des Expropriés et Riverains du TGV dénonce le passage en remblai, dans une plaine à hauts risques, avec les crues de la Cubelle, du Rhony et du Vistre.

Elle dénonce également l'aspect visuel.

Elle demande :

- la prise en compte des préjudices fonciers directs et indirects
- la gestion de l'impact du bruit
- la gestion de l'impact hydraulique
- l'atténuation de l'effet de coupure
- le rétablissement des accès et réseaux d'irrigation.

- Réseaux de communication pour le LANGUEDOC-ROUSSILLON considère que le projet est d'intérêt général.

Sont évoqués :

- le raccordement de la rive droite du Rhône,
- le devenir de la base travaux
- la « règle des 150 m » du TGV Méditerranée
- la réservation des emprises pour un doublement ultérieur de la ligne
- l'absence de gare nouvelle.

- Le Syndicat Départemental de la Propriété Agricole du GARD approuve le projet mais émet des réserves sur ses conséquences en matière d'acquisitions foncières et indemnisations, d'enquête hydraulique, des nuisances diverses.

- Les Vignerons Indépendants de France évoquent la dévalorisation du terroir Muscat de LUNEL et demandent d'agir en faveur d'une « tunnellation » sous le terroir AOC.

.../...

- 44 -

- Le président du Syndicat Mixte du Bassin du Vistre craint que le passage de la ligne constitue une barrière hydraulique et aggrave les risques d'inondations. Il regrette la modification de la ZNIEFF du Bois de Signan qui joue un rôle tampon non négligeable.

- L'Association de Coordination Intercommunale de Défense Anti Fuseau Fret (COCIDAFF) a présenté un dossier très argumenté critiquant le tracé T2 de raccordement de la ligne nouvelle à la ligne fret de la vallée du Rhône. Elle y développe les dangers et nuisances pouvant en résulter pour l'environnement et le cadre de vie, et préconise le choix d'une alternative au tracé A4.

- La Société de Protection de la Nature du LANGUEDOC-ROUSSILLON précise les mesures qu'elle souhaite en vue de la protection de l'outarde canepetière.

#### **8-4- Autres**

- Le président des Etablissements RICHARD-DUCROS, à ALES, est opposé à un TGV à vitesse réduite. Il estime que la cohabitation grande vitesse/fret constitue une hérésie et propose de réaliser, en urgence, une ligne dédiée au fret et de reporter à plus tard la ligne TGV.

- Un particulier conteste la rentabilité économique du projet. Il estime que la ligne MONTPELLIER/SETE n'est pas saturée et affirme que le projet présente des risques écologiques majeurs. Il relève des confusions dans l'information.

- Un autre particulier conteste le choix du tracé T2 et demande d'examiner le tracé T3 de la façon la plus objective en tenant compte des perspectives de développement des villages concernés.

## **- Chapitre IX - ANALYSE DES OBSERVATIONS**

*Avertissement - L'enquête a donné lieu à une très forte participation du public. Elle s'est traduite par plus de 1 200 inscriptions sur registres et lettres annexées, complétées par 2 800 signatures de pétitions.*

*Un nombre important de ces observations traite de plusieurs sujets. La commission d'enquête a donc décidé de ne pas traiter ces observations individuellement mais de les regrouper par thèmes.*

*Quelques points spécifiques ont fait l'objet d'un examen particulier.*

*.../...*

*- 45 -*

### **9-1- Bruit et vibrations**

Le bruit constitue le thème le plus mobilisateur de l'enquête publique.

Sur les problèmes de bruits et vibrations ont été faites les remarques et suggestions suivantes :

- la mise en place de protections est indispensable
- comment seront réalisées les protections anti-bruit ?
- les murs anti-bruit doivent être efficaces
- réduire le nombre de décibels aux endroits sensibles
- atténuer le bruit par un mur ou une zone arborée
- installer un dispositif anti-bruit végétal
- améliorer le traitement esthétique des murs
- merlons végétalisés plutôt que murs
- les niveaux de 58 et 63 dB(A) ne sont pas acceptables compte tenu du niveau de bruit actuel
- refus de la notion de bruit moyen et demande de prise en compte des pics sonores
- amplification des nuisances sonores par l'effet du vent
- caractéristiques climatiques locales et mode de vie
- cumul des nuisances des projets ferroviaire et autoroutier ou routier
- l'isolation phonique des lignes existantes doit être envisagée
- bruits provoqués par les chantiers
- peut-on envisager une technique de type tramway en doublant le rail d'une masse de caoutchouc pour limiter le bruit et les vibrations ?
- les vibrations sont-elles susceptibles de provoquer des dégâts ?
- les nuisances sonores peuvent-elles être indemnisées ?
- si le bruit est insupportable sera-t-on indemnisé ?
- les protections phoniques devraient couvrir l'ensemble des zones urbanisées

- exécution de mesures de bruit préalables avant tous travaux.

La réglementation contre le bruit lié au transport s'appuie sur la loi du 31 décembre 1992 (reprise dans le Code de l'Environnement) et ses textes d'application (décret du 9 janvier 1995 - arrêté du 8 novembre 1999).

Dans le cas du projet -ligne nouvelle TGV et fret- les seuils réglementaires sont exprimés en Laeq (niveau énergétique équivalent) qui s'avère être le meilleur indicateur témoin de la gêne acoustique. Ces seuils de bruit à ne pas dépasser pour le projet de ligne de contournement de NÎMES et MONTPELLIER sont :

.../...

- 46 -

- en zone d'ambiance sonore bruyante :

68 dB(A) le jour (6h00-22h00)  
63 dB(A) la nuit (22h00-6h00).

- en zone d'ambiance sonore modérée :

63 dB(A) le jour  
58 dB(A) la nuit.

Le maître d'ouvrage a considéré que le projet se développait en zone d'ambiance sonore modérée. Il a effectué, au stade de l'Avant-Projet-Sommaire (APS) une campagne de mesures de l'ambiance sonore initiale en façades d'habitations proches de la ligne projetée.

- Comme le précise d'une manière détaillée l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête, diverses dispositions sont prévues afin de réduire les nuisances phoniques : murs anti-bruit et merlons qui se développeront sur une soixantaine de km.

Le projet mis à l'enquête présente un tracé identique à celui du TGV Méditerranée ayant donné lieu à une enquête publique en 1993. Il est toutefois fondamentalement différent : ce ne seront pas seulement quelques TGV qui emprunteront la ligne mais un trafic de fret intense, tant diurne que nocturne.

Les mesures de bruits actuels -effectuées au stade de l'APS sur une vingtaine de points- montrent que leur niveau est de l'ordre de 51 à 61 dB(A) pour le jour et de 42 à 57 dB(A) pour la nuit.

Le seuil de 58 dB(A) constitue une obligation réglementaire (arrêté du 8 novembre 1999).

■ **Les membres de la commission d'enquête estiment que :**

- les observations du public portant plus particulièrement sur les niveaux de bruit dans les zones sensibles, sur les conditions climatiques et les spécificités régionales des modes de vie sont justifiées et doivent être prises en considération.

.../...

- 47 -

- la prise en compte de ces observations ne paraît pas devoir mettre en cause l'économie générale du projet.

- c'est, semble-t-il avec juste raison, que la reconduction des dispositions admises pour le TGV Méditerranée est demandée dès lors que les nuisances générées par la voie nouvelle seront bien supérieures à celles d'une ligne ouverte seulement au trafic des trains à grande vitesse.

**S'appuyant sur :**

- les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé qui pour les zones résidentielles extérieures- font apparaître qu'une gêne sérieuse, pendant la journée et la soirée, est ressentie dès lors que le Laeq dépasse 55 dB(A) et qu'une gêne modérée est ressentie dès lors qu'il atteint 50 dB(A).

- les efforts entrepris par diverses autorités dans la lutte contre le bruit.

**Considérant que :**

- la voie nouvelle projetée constitue un chaînon de la future et « prestigieuse Méridienne Ecofret ».

- les futures infrastructures ferroviaire et autoroutière devraient être jumelées, notamment au sud de l'agglomération de MONTPELLIER.

**Demandent que :**

- pour les zones les plus sensibles soient effectuées dès que possible des mesures de bruit en situation initiale et que les protections anti-

**bruit soient conçues pour ramener les nuisances sonores au plus près des valeurs guides retenues par l'OMS (la norme autoroutière de 55 dB(A) ne devrait pas être dépassée).**

**- dans les secteurs urbanisés, le maître d'ouvrage, avec le concours de l'Etat et des collectivités locales, conjuguent leurs efforts pour atteindre cet objectif comme le préconise la circulaire ministérielle Equipement/Environnement du 18 février 2002.**

.../...

- 48 -

**Dans tous les cas, les protections par écran anti-bruit devront permettre d'abaisser le LA max entre 35 dB(A) et 45 dB(A) dans les chambres à coucher des habitations situées à 150 m et plus de la ligne nouvelle.**

**- les dispositions admises pour la construction du TGV Méditerranée, pour l'acquisition des habitations situées dans la bande des 150 m par rapport à l'axe de la voie soient reconduites.**

## **9-2- Hydraulique**

Les pluies exceptionnelles et répétées qui se sont produites au cours des dernières années, avec des inondations aux conséquences parfois dramatiques, ont particulièrement sensibilisé les populations. Celles-ci ont exprimé leurs craintes sur les conséquences de la construction de la voie nouvelle.

En ce domaine, les aspects législatifs et réglementaires résultent de la loi sur l'eau (Articles L 214-1 à L 214-6 du Code de l'Environnement) et du décret d'application du 29 mars 1993.

Le Code de l'Environnement institue une procédure administrative d'autorisation. Elle comporte une enquête publique hydraulique qui intervient après la déclaration d'utilité publique.

Les observations présentées à ce titre sont résumées ci-après :

- pourquoi dissocier l'enquête hydraulique de l'enquête préalable à la DUP ?
- absence d'étude hydraulique préalable sérieuse
- priorité aurait dû être donnée au projet hydraulique
- prendre en compte les crues historiques

- prendre en considération la crue simultanée de toutes les rivières d'un même bassin
- la réalisation d'une ligne en remblai va constituer un barrage
- construire un viaduc pour le franchissement des zones fortement inondables
- des vitesses de courant importantes sont induites par des ouvertures d'ouvrages insuffisantes
- mettre en place des bassins écrêteurs de crues
- construire des bassins de rétention
- risque de rupture du remblai ferroviaire par l'effet des crues
- problèmes spécifiques concernant le Vidourle, le Vistre, le Rhony, le Grand et le Petit Campagnolle, l'Ariasse, le Viredonne, le Salaison, les Dardaillon Est et Ouest

.../...

- 49 -

- ruissellements
- prise en charge de la restructuration et de l'entretien des réseaux par RFF.

- Au niveau de l'APS et de l'étude d'impact contenue dans le dossier d'enquête préalable à la DUP les études hydrauliques réalisées servent à prédimensionner les ouvrages à partir du débit de référence centenal (ou historique) et à estimer leur coût.

- Le principe retenu est celui de la transparence hydraulique, les ouvrages réalisés ne devant, en aucun cas, aggraver la situation antérieure.

- Les études seront complétées, lors de l'élaboration de l'APD, à partir des observations recueillies au cours de l'enquête et des études engagées dans divers secteurs (cas du Vidourle avec l'étude SOGREAH).

**■ La commission d'enquête met l'accent, pour la constitution du dossier d'enquête hydraulique, sur l'importance des informations recueillies et sur la notion insuffisante des débits de référence pour prendre notamment en compte la capacité d'évacuation et la durée de vie des ouvrages.**

**La commission demande que le résultat des études hydrauliques récemment réalisées tout au long du parcours soient prises en considération dans le dossier d'enquête publique, au titre de la loi sur l'eau, quand elles auront été validées par les administrations concernées.**

### **9-3- Paysage, patrimoine, milieux naturels**

Après le bruit et les problèmes touchant à l'hydraulique, le paysage constitue le thème le plus souvent évoqué.

Certaines modifications, de caractère technique, sont de nature à modifier l'impact de la ligne. Elles seront examinées dans le paragraphe suivant.

Les observations présentées sont de caractère général ou touchent à des points particulièrement sensibles :

- défiguration du paysage
- projet néfaste à l'environnement

.../...  
- 50 -

- hauteur des remblais trop importante
- effet de coupure
- cumul des impacts voie nouvelle, doublement autoroutier
- nécessité de végétaliser les merlons.

De nombreux exemples sont donnés d'atteinte aux sites traversés ou au patrimoine :

- garrigues du Lunellois
- contreforts du plateau de GARONS
- ZNIEFF du bois de Signan à CAISSARGUES
- village et Jasse de Maurin, Mas Manier, Mas de Fromiga, Mas de Mariotte, Mas de Saporta à LATTES
- Les Campagnes de Montpellier, Château de la Mogère, Château de Beaugard, Domaine des Brousses, Domaine de Comolet
- Golf de Massane à BAILLARGUES
- Château de CANDIAC et ses abords
- Mas de Guin, St Pastour à VERGEZE
- Château du Bosc, à MUDAISON
- Tour de Farges, Fontcendreuse à LUNEL-VIEL.

- Les quatre sites les plus importants et les plus sensibles concernés par le projet sont les Collines de LUNEL, la plaine de polyculture et le hameau des Garrigues de MAUGUIO, la plaine viticole de GALLARGUES, le secteur Sud de l'agglomération montpelliéraine (LATTES et MAUGUIO).

- D'une manière générale, des mesures de réduction d'impact sur le paysage sont prévues par le maître d'ouvrage :

- traitement des déblais et remblais
- traitement architectural des ouvrages



- végétalisation des secteurs dégradés par les travaux
- plantations
- traitement paysager des merlons acoustiques
- intégration des ouvrages techniques annexes.

- Par ailleurs, une réflexion est conduite avec les services de l'Etat, les Collectivités locales, Chambres consulaires, associations, sur l'insertion territoriale des secteurs suivants :

- MONTPELLIER/LATTES
- périphérie de MAUGUIO
- VALERGUES et SAINT-BRES

.../...

- 51 -

- La Tour de Farges
- AIMARGUES/GALLARGUES
- franchissement de Rhony et de la RD 979 au Mas Rouge
- franchissement de la RD 262 et de la voie ferrée auprès de la base travaux
- abords de CAISSARGUES et franchissement de la RD 42
- abords de BOUILLARGUES et franchissement de la RN 113
- abords de SAINT-GERVAZY et BEZOUCE dans la zone de raccordement de la ligne de la Vallée du Rhône.

**La Commission d'enquête note :**

- que le tracé de la voie nouvelle se développe dans une zone sensible (secteur MONTPELLIER/LATTES) en raison de son caractère périurbain avec la présence de nombreux quartiers résidentiels.

- que le jumelage des infrastructures ferroviaire et routière va encore accentuer l'impact négatif,

- l'intérêt porté par un nombreux public à la conservation des espaces naturels proches des agglomérations.

- la réalisation, par le maître d'ouvrage, d'une grande étude paysagère en 2004.

**Elle demande que :**

- soient développées les plantations de haut jet et les merlons arborés en bordure de la ligne afin d'en limiter au maximum l'impact visuel, sans toutefois qu'il soit fait recours systématiquement à des masques végétaux qui représenteraient, en bien des points (milieux ouverts, vignobles), une réponse inadaptée, à la problématique d'insertion de la ligne nouvelle.

- soient réaménagés les sites affectés par les travaux (y compris la base travaux) en étroite collaboration avec les collectivités concernées.

- soient reconstitués, dès que possible, les terroirs des zones viticoles AOC détruites par le tracé.

- soient préservées les zones naturelles -garrigues en particulier- et que leur accès en soit facilité.

.../...

- 52 -

#### **9-4- Projet technique**

Le tracé de la voie nouvelle doit répondre aux exigences cumulées de la grande vitesse et du fret.

En plan, le tracé mis à l'enquête est identique à celui antérieurement arrêté pour les TGV MEDITERRANEE et LANGUEDOC-ROUSSILLON.

Par contre, le profil en long doit autoriser le passage des trains lourds (2810 tonnes) ce qui a nécessité de réduire la déclivité maximale à 8 mm par mètre.

La ligne nouvelle se développe essentiellement en plaine. Le franchissement des cours d'eau, routes, voies ferrées, impose une construction en remblai sur une partie importante du parcours.

En raison des très fortes contraintes techniques, les modifications pouvant être apportées au projet sont très limitées.

Le projet de ligne nouvelle mixte soumis à l'enquête (TGV et fret) est différent du projet TGV Méditerranée antérieur dont le tracé a été conservé. Ceci est souvent mal ressenti. Le tracé d'origine aurait pu, en effet, être localement modifié (cas du passage au sud de GARONS).

Les observations présentées portent généralement sur l'importance des zones en remblais. Un passage en déblai ou semi-enterré est souvent souhaité.

Le rétablissement des routes, chemins et canaux est une forte préoccupation.

En milieu rural est signalé l'encombrement du matériel agricole et la nécessité de prévoir des gabarits suffisants.

Des questions sont posées sur la provenance des matériaux.

.../...

- 53 -

**- La commission d'enquête rappelle l'obligation faite au maître d'ouvrage de rétablir les voies publiques et les accès aux propriétés. Les éventuels allongements de parcours pourront donner lieu à indemnisations. En cas d'impossibilité de desserte, les parcelles devront être acquises.**

Elle signale également que les systèmes d'irrigation seront rétablis et que, pour des raisons de sécurité, la ligne nouvelle sera clôturée sur une hauteur minimale de 1,50 m.

**- Les matériaux proviendront de carrières de roches massives ou alluvionnaires ; les schémas départementaux des carrières seront respectés. Les ouvertures de nouvelles carrières donneront lieu à une procédure d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.**

Quelques points particuliers ont fait l'objet de critiques ou propositions :

LATTES Maurin - De très nombreuses observations ont été enregistrées à LATTES sur la conception du projet de raccordement de la ligne nouvelle avec la ligne existante TARASCON-SETE.

Elles se traduisent par une demande de modification du profil en long par passage en tranchée -voire en tunnel- au-dessous du lit du Rieucoulon. Les auteurs de cette proposition estiment qu'elle serait de nature à réduire les nuisances et l'impact du projet sur le paysage et le milieu humain.

Le maître d'ouvrage, consulté sur ce point par les membres de la commission d'enquête, a estimé la proposition particulièrement délicate à mettre en œuvre techniquement d'un point de vue hydraulique. Elle nécessiterait en effet des

ouvrages profonds et parfaitement étanches ainsi qu'une trémie d'accès également étanche qui pourrait créer un effet de barrage dans le champ d'inondation de La Mosson.

Le profil obtenu ne présentant aucun exutoire, les points bas créés nécessiteraient un lourd système de relevage des eaux en cas de fortes précipitations.

.../...

- 54 -

Ces diverses raisons techniques et sécuritaires entraîneraient un surcoût de plusieurs dizaines de millions d'euros.

**La commission d'enquête, consciente des problèmes liés au caractère inondable de la zone, estime que le passage en déblais :**

- **présenterait non seulement des difficultés de construction mais aussi de lourdes sujétions de protection et d'entretien ultérieurs des voies et de leurs équipements,**
- **entraînerait un surcoût important de l'opération,**

**admet les arguments du maître d'ouvrage.**

**Elle préconise que dans ce secteur des mesures spécifiques soient étudiées et mises en œuvre pour limiter dans toute la mesure du possible des impacts négatifs du projet et elle demande que soient étudiées et analysées les possibilités d'abaissement du profil en long au droit de Lattes-Maurin.**

BOUILLARGUES-GARONS. Il est proposé d'abaisser le profil en long entre la RN 113 et l'A54, ce qui serait de nature à réduire les remblais et les nuisances sonores . (Cette observation aurait été jugée recevable par la SNCF lors de l'enquête TGV Méditerranée).

**La commission d'enquête estime que l'adoption de cette modification n'aurait pas d'incidence financière significative. Elle propose que sa faisabilité soit examinée par le maître d'ouvrage et qu'elle soit retenue s'il s'avère qu'elle est compatible avec les contraintes inhérentes à la construction de la ligne.**

#### **9-5- Foncier**

### 9-5-1- Agricole

Le passage d'une grande infrastructure ferroviaire dans une région à fort potentiel agricole ne peut être que vivement ressenti par le monde rural.

L'emprise foncière du projet représente une superficie totale de l'ordre de 580 ha . La consommation de terres agricoles sera d'environ 490 ha, essentiellement en terres labourables et vignes.

.../...

- 55 -

D'une façon générale, le fait que les études du tracé mis à l'enquête (le même que celui du TGV LANGUEDOC-ROUSSILLON) remontent à 1990, a causé un réel malaise dans le monde agricole et sans doute un préjudice certain, bien que difficile à quantifier, dû :

- à l'entrave ou l'impossibilité de procéder à des acquisitions ou échanges de parcelles agricoles depuis plus de dix ans.
- à la difficulté de mise en place ou renouvellement de cultures pérennes.
- à la gêne aux projets de développement d'infrastructures agricoles proches du tracé (serres, hangars) ou touristiques liées à l'agriculture (accueil en milieu rural).

On retrouve ces préoccupations au travers des questions le plus souvent posées au cours de l'enquête :

- impact sur l'économie agricole,
- destructuration, résultant de l'effet de coupure, entraînant perte de valeur, difficultés d'exploitation, allongements de trajets,
- impossibilité de prévoir des plantations de vignes ou fruitiers,
- démantèlement des systèmes d'irrigation,
- destructuration du bâti et du foncier,
- demandes de préservation du patrimoine agricole dans les communes de faible superficie,
- perte d'une partie de potentiel pour les caves coopératives, ou investissements récents dont l'amortissement peut être compromis,
- destruction partielle ou totale de terroirs AOC,
- préjudice sur les activités d'accueil (gîtes),
- indemnités et calendrier des expropriations,
- reconduction des possibilités offertes dans l'enquête TGV Méditerranée (bande des 150 m).

- Rappelons que des travaux de cette nature impliquent des études obligatoires d'aménagement foncier pouvant éventuellement déboucher sur des remembrements.

- L'indemnisation des propriétaires et exploitants s'effectuera sur les bases du protocole signé entre les services fiscaux et la profession agricole, comme cela fut le cas pour le TGV Méditerranée.

.../...

- 56 -

- C'est après la déclaration d'utilité publique qu'interviendra l'enquête parcellaire. Les procédures d'acquisitions foncières comportant une phase de recherche d'accords amiables, le recours à l'expropriation présentant un caractère d'exception.

- La réquisition d'emprise totale est appliquée lorsque le prélèvement d'une partie de la parcelle empêche l'exploitation normale du reliquat.

- Comme nous l'avons exposé précédemment, les voies routières seront rétablies. En matière de voies secondaires, un examen détaillé sera effectué dans la phase APD en collaboration avec les acteurs locaux (gabarit des engins agricoles).

**■ La commission d'enquête est consciente des conséquences traumatisantes d'un tel projet pour certains exploitants. Elle souhaite que les intéressés soient rapidement fixés sur leur sort et que les procédures de reconstitution de territoire AOC, d'acquisitions et d'indemnisations soient engagées dans les meilleurs délais.**

#### *9-5-2- Bâti*

Beaucoup de constructions (agricoles et autres) vont se trouver dans le champ visuel de la ligne. Leurs propriétaires estiment qu'elles vont en subir une dépréciation notable.

**■ La commission d'enquête demande au maître d'ouvrage de soigner l'aménagement paysager des remblais afin de réduire ce type d'impact.**

**Elle préconise la reconduction de la mesure arrêtée pour le TGV Méditerranée faisant obligation au maître d'ouvrage d'acquiescer dans la bande des 150 m le foncier bâti durant 10 ans après la mise en service de la ligne partout où les nuisances le justifieront.**

### **9-6- Chantier**

Quelques interrogations ont été présentées concernant le déroulement du chantier :

.../...  
- 57 -

- impacts dus aux travaux
- circulation des engins
- accès aux propriétés
- émissions de poussières
- allongements de parcours en période de vendanges.

Des objectifs et prescriptions, en matière de protection de l'environnement, seront joints au dossier de consultation des entreprises et des mesures particulières, si nécessaires, seront arrêtées par RFF en collaboration avec les communes et avec le milieu agricole (notamment au droit de la base travaux).

Le chantier donnera lieu aux précautions habituelles : arrosage des pistes, limitation de la manipulation de matériaux par vent fort, précautions dans l'épandage des liants hydrauliques.

Les circulations ne seront pas interrompues pendant les travaux. Des déviations pourront être éventuellement mises en place mais l'accès aux parcelles sera assuré en permanence.

### **9-7- Santé - sécurité**

Des craintes ont été exprimées sur les risques présentés par le transport de matières dangereuses, la pollution des forages, les risques d'incendie, les champs électromagnétiques.

La ligne étant alimentée en moyenne tension (25 KV), les champs induits seront de puissance négligeable.

Pour ce qui concerne les matières dangereuses, les conditions d'exploitation du fret sont très strictes et réglementées au niveau européen. Les risques de déversements accidentels étant toujours possibles, des mesures

intégrées au projet seront mises en place dans les secteurs les plus vulnérables. Sont également prévus -au titre de la protection civile- la mise en place de plans d'urgence et de plans de secours spécialisés.

Les forages privés feront l'objet d'un recensement exhaustif et des mesures préventives ou compensatrices seront mises en œuvre en concertation avec la DASS et les riverains concernés.

.../...

- 58 -

Le risque d'incendie (pour des causes autres qu'accidentelles) est quasiment nul pour une ligne nouvelle dont l'emprise est beaucoup plus large qu'une ligne classique et qui fait l'objet d'un débroussaillage systématique aux abords de la plateforme.

**La commission relève que le transport ferroviaire présente une meilleure sécurité que le transport routier.**

**Le débroussaillage chimique devrait se limiter à la plateforme de la voie afin de ne pas risquer de polluer les cultures riveraines et les nappes phréatiques.**

#### **9-8- Aspects juridiques - Concertation RFF/population**

La concertation a été jugée insuffisante par de nombreux élus et quelques particuliers.

La commission d'enquête constate que l'information diffusée par RFF a été très au-delà des obligations réglementaires :

- le maître d'ouvrage a édité, en 2002/2003, six lettres d'information diffusées à 365 000 exemplaires,
- des lettres ECOPLI ont permis à toute personne le souhaitant de présenter des remarques,
- de nombreuses réunions publiques ont été tenues, avec distribution de brochures,
- une information permanente a été conduite avec l'ensemble des élus (communes, conseils généraux), des chambres consulaires, des organisations professionnelles.

Il a été, par ailleurs, reproché la lourdeur du dossier et la nature complexe des documents ainsi que la durée de l'enquête jugée insuffisante.



**Rappelons que l'enquête publique a pour objet :**

- d'informer l'ensemble de la population sur les caractéristiques du projet et les justifications des choix du maître d'ouvrage,
- de permettre l'expression d'avis, arguments et contre-propositions,
- d'apporter au maître d'ouvrage des éléments de nature à améliorer son projet.

.../...

- 59 -

La composition du dossier est définie par la loi, dite « BOUCHARDEAU » du 12 juillet 1983. RFF a porté une grande attention à la présentation de ce dossier, abondamment illustré et a établi un guide de lecture afin d'en faciliter l'accès.

La durée de l'enquête -fixée à 45 jours- se situe entre le minimum requis (1 mois) et le maximum autorisé (2 mois). Les nombreuses expressions du public, tout au long de l'enquête, tant sur les registres que par courrier, ont montré que chacun a pu prendre connaissance du dossier et s'exprimer.

### **9-9- Economie et aménagement du territoire**

Les observations du public portent essentiellement sur les nuisances générées par la Ligne Nouvelle.

Dans le domaine économique, en dehors des aspects qui seront abordés lors de l'enquête parcellaire, ces observations concernent :

- l'agriculture (territoires viticoles partiellement détruits, serres, investissements engagés dans les caves)
- le tourisme rural (gestion de gîtes, centres équestres)
- l'artisanat et les zones à vocation industrielle, en particulier au sud de l'agglomération de MONTPELLIER
- l'hôtellerie (parc hôtelier de St Hubert).

Le dossier d'enquête met l'accent sur l'impact économique et social de la future ligne pour la région Languedoc-Roussillon. Mais cet impact sera limité dans le temps en termes d'emploi et le maître d'ouvrage n'aborde pas les conséquences du tracé sur l'urbanisation et la croissance des communes traversées.

Le développement de certaines activités privées et de plusieurs communes est menacé (BOUILLARGUES, VALERGUES, CAISSARGUES, LATTES, MUDAISON).

Le cas de VALERGUES est significatif : le territoire de la commune est très affecté par le tracé soumis à l'enquête, notamment en ce qui concerne la ZAE des Jasses dont le tiers de la superficie disparaît d'après les élus.

.../...

- 60 -

Cette zone, en cours d'aménagement, devait permettre des rentrées financières importantes destinées à l'amélioration des infrastructures existantes afin de faire face à l'arrivée de nouveaux habitants.

**La Commission d'enquête demande au maître d'ouvrage :**

- de rechercher, avec les élus locaux, des solutions permettant de compenser certaines pertes financières,
- de prendre à sa charge la reconstitution de tous les réseaux (hydrauliques, routiers, accès à la garrigue),
- de réaliser un bassin de rétention en zone Nord et d'effectuer des aménagements paysagers tout au long de la ligne nouvelle.

Sur un plan plus général, la commission d'enquête invite le maître d'ouvrage à rencontrer les élus et les aménageurs afin de rechercher des solutions de nature à réduire l'impact de la ligne sur l'aménagement et le développement des communes.

**- CHAPITRE X - POINTS PARTICULIERS**

**10-1- Raccordement de la ligne nouvelle à la ligne fret de la vallée du Rhône**

La nouvelle ligne projetée étant de caractère mixte (grande vitesse et fret), il s'avérait indispensable, pour en assurer la rentabilité, de la raccorder à l'actuelle ligne fret de la rive droite du Rhône.

Cette disposition -qui n'était pas envisagée lors de l'enquête publique concernant le TGV Méditerranée- a fait l'objet de nombreuses observations et contestations au cours de la présente enquête.

Sur proposition du maître d'ouvrage, c'est la variante dite T2 qui a été retenue par le ministre des Transports comme étant *celle « qui semble présenter le*

*plus d'intérêt et qui a suscité, en définitive, à l'issue des consultations, la plus forte adhésion au plan local, tant en ce qui concerne son insertion dans le tissu agricole que son impact sur l'environnement »* et qui a été soumise à la présente enquête publique.

Ce commentaire optimiste cache en fait un profond désaccord de toutes les collectivités territoriales concernées par le tracé et qui s'est exprimé de manière constante et répétée depuis la mise à l'étude, en 2000, du projet de raccordement.

.../...  
- 61 -

Les principaux griefs concernant l'itinéraire T2 sont les suivants :

Environnement et cadre de vie. Six communes regroupant plus de 25 000 personnes sont directement concernées. Au niveau de MANDUEL ce sont 131 habitations qui sont situées à moins de 150 m d'un couloir ferroviaire qui supportera 229 trains par jour, toutes catégories confondues, à l'horizon 2020.

L'affirmation que le niveau de bruit moyen, à terme, sera inférieur à celui constaté actuellement est considéré comme une pure spéculation de l'esprit.

Aménagement du territoire - Les projets d'urbanisation initiés par la communauté d'agglomération de NÎMES Métropole, ainsi que les perspectives d'aménagement et de développement du territoire compris entre NÎMES, MARGUERITTES, MANDUEL, REDESSAN, SAINT-GERVASY et BEZOUCHE devront tenir compte de la coupure physique que constitue la présence d'une nouvelle infrastructure ferroviaire et seront inévitablement contraints par cette barrière.

Développement des transports régionaux. Le développement des TER, entre NÎMES et MONTPELLIER est un argument de poids dans la justification du projet de ligne nouvelle. Ce même argument disparaît quand il s'agit des transports collectifs concernant les localités situées à l'est de NÎMES (à l'exception de MARGUERITTES).

Risques hydrauliques - Le secteur géographique intéressé par le tracé T2 est déjà fortement exposé aux risques d'inondations, principalement le long de la ligne NIMES-TARASCON (crue du Buffalon, ruissellements des bassins versants de Jonquières et de Bellegarde, affluement de la nappe phréatique).

Les zones de rétention actuelles sont également concernées par le tracé et des études hydrauliques approfondies devront être obligatoirement réalisées

avant l'enquête au titre de la loi sur l'eau. Elles pourraient sérieusement remettre en cause les études de faisabilité.

Espaces agricoles - La cave coopérative de MARGUERITTES-RODHILAN a une production annuelle de 27 000 hl pour une surface cultivée de 365 ha. Une centaine d'hectares seront détruits par le projet au moment où d'importants investissements sont réalisés.

.../...

- 62 -

**Après analyse de l'ensemble des éléments de cet aspect sensible du dossier, la commission d'enquête considère :**

**- que la concertation engagée par RFF, depuis plusieurs années, auprès des collectivités territoriales et du public, n'a pas permis d'obtenir un consensus sur le tracé T2 (exception faite de la Chambre d'Agriculture).**

**- que l'analyse multicritère, telle qu'elle apparaît dans le dossier d'enquête, est beaucoup trop simpliste en regard de la complexité du projet et des enjeux économiques et humains qu'il entraîne.**

**- qu'aucune alternative autre que le tracé T2 n'a été soumise à l'enquête, alors que la déclaration d'utilité publique qui doit intervenir engagera l'Etat, le maître d'ouvrage et les collectivités locales pour plus d'un siècle.**

**La commission d'enquête, dans l'état actuel du dossier, considère que toutes les solutions n'ont pas été suffisamment explorées et que des choix techniques différents auraient pu apporter une meilleure réponse aux préoccupations de la population et de ses représentants, en particulier en évaluant le coût financier des diverses solutions.**

**En l'absence de toute solution alternative, et dans l'impossibilité de dissocier le projet de raccordement de l'ensemble du projet de ligne nouvelle, la commission d'enquête accepte le tracé T2.**

**Elle préconise toutefois l'isolation phonique de la voie ferrée actuelle dans la traversée des zones urbanisées de MANDUEL, REDESSAN et BEZOUCE et la mise en œuvre de toutes les dispositions de nature à l'intégration de la voie nouvelle dans un secteur sensible.**

## 10-2- Collines de LUNEL

Le projet de ligne nouvelle de contournement NIMES-MONTPELLIER traverse le secteur des collines de LUNEL -sur environ 6 km entre les RD 101 et RD 105- et sur le territoire des communes de LUNEL, SATURARGUES, LUNEL-VIEL et VALERGUES.

Cet ensemble collinaire constitue un patrimoine naturel de haute valeur du fait de sa géologie, son hydrologie et ses paysages remarquables.

.../...

- 63 -

Le vignoble « AOC Coteaux du Languedoc » et « Muscat de LUNEL » a trouvé sur les faciès pédologiques particuliers de ses pentes un territoire d'élection.

Cette mise en valeur agricole ancestrale, largement améliorée par les actuels exploitants, est aujourd'hui reconnue internationalement pour ses produits de qualité qui lui confèrent une valeur économique certaine.

L'étude d'impact considère que ces collines sont un enjeu paysager de premier ordre qui se distingue nettement par son identité et sa qualité sur les paysages agricoles des plaines voisines. Elles constituent l'un des derniers bastions des paysages proches du littoral méditerranéen encore protégés de l'urbanisation et abritent des mas viticoles majestueux.

Elles doivent être préservées de l'impact créé par la ligne nouvelle.

L'argumentaire développé par le maître d'ouvrage, qui consiste à remplacer hectare pour hectare les surfaces de vignoble détruites, ne prend en compte que l'aspect quantitatif de l'impact et aucunement la valeur de ce patrimoine.

**- La commission d'enquête estime que doit être poursuivie la recherche du tracé de moindre impact et, à priori, à moindre coût. A cet effet, elle demande au maître d'ouvrage -qui a réalisé une étude comparative en mai 2003- d'étudier un léger déplacement du tracé vers le nord. Si, pour des raisons techniques, ce déplacement s'avérait impossible, elle demande au maître d'ouvrage de concilier la variante 5 (rapprochement maximum du tracé ferroviaire de l'autoroute A9) au niveau du Mas de Bellevue avec la variante 3 (tranchées couvertes à vocation paysagère) au droit de Foncendreuse et de la Tour de Farges.**

**Ce déplacement vers le nord d'une trentaine de mètres présenterait également l'avantage d'assurer une meilleure protection des**

**grottes du Mas des Caves (fort patrimoine préhistorique et présence d'une colonie de chauves-souris, espèce protégée).**

**La commission d'enquête estime toutefois que la réalisation du projet dans ce secteur ne devrait pas occasionner des dépenses excessives. En dépit de la haute valeur patrimoniale et viticole des Collines de LUNEL, il convient de ne pas perdre de vue les autres enjeux et, tout particulièrement, la protection de la qualité de vie de l'ensemble des riverains du projet.**

.../...  
- 64 -

### **10-3- Contournement nord de MAUGUIO**

Le tracé mis à l'enquête, dit « tracé intermédiaire » est déjà le résultat d'un compromis entre :

- le « tracé de base », approuvé par le ministre des Transports en décembre 2001

- le « tracé éloigné » résultant des demandes formulées par la commune de MAUGUIO, initialement lors de sa consultation sur l'APS de novembre/décembre 2000, plus systématiquement au cours de l'année 2001.

Ce tracé intermédiaire présente, par rapport au tracé de base, les particularités suivantes :

- éloignement de 120 m de la zone urbaine de MAUGUIO, avec un gain de l'ordre de 2 dB(A) en termes de nuisances sonores,
- éloignement du canal BRL, avec une incidence positive vis à vis des risques de pollution accidentelle d'eaux utilisées pour l'alimentation en eau potable,
- évite la coopérative agricole fruitière de la zone artisanale du Bosc (MUDAISON) et le siège du GFA (MAUGUIO).

Il diminue donc les nuisances sonores et atténue les gênes visuelles pour les habitants de la zone agglomérée nord de MAUGUIO.

Il faut signaler que cette zone est d'urbanisation très récente et que les lotisseurs et habitants qui s'y sont installés ne pouvaient ignorer le projet ferroviaire puisqu'il est sensiblement identique à celui du TGV LANGUEDOC-ROUSSILLON mis à l'enquête en 1994.

Ce tracé intermédiaire se situe également suffisamment loin de la zone d'urbanisation diffuse -ancienne- du golf de Massane (commune de BAILLARGUES) où un habitat s'est implanté en zone de calme privilégiée depuis plus de quinze ans.

Les habitants de cette zone se sont très largement exprimés, individuellement et collectivement, soutenus par leur municipalité, en faveur du tracé mis à l'enquête. Ils s'opposent fermement à tout déplacement de la ligne vers le nord : tracé dit éloigné et tracé proposé par la mairie de MAUGUIO qui en est voisin.

.../...

- 65 -

Ce tracé éloigné impliquerait de nouveaux impacts :

- destruction de la plaine viticole, en créant un secteur enclavé entre MAUGUIO et la ligne nouvelle,
- fort rapprochement des secteurs habités du lac de la Mourre (Mas de Paloqui, Mas de la Madone), des Mas patrimoniaux de Peyre Blanche et du Mas neuf.

**Ce tracé éloigné n'est donc pas acceptable dans la mesure où :**

- **il reporte sur les résidents du lotissement du golf de Massane les nuisances dont les habitants de MAUGUIO ne veulent pas,**
- **il condamne le château du Bosc, à MUDAISON, dont le parc, élément patrimonial, est un espace boisé classé au plan local d'urbanisme de la commune.**

Au cours de l'enquête, l'association « Melgueil Environnement », association de protection de l'environnement de MAUGUIO et sa région, a proposé une variante :

- qui passerait en limite sud de la SICA, ne destructurant pas la zone et ne compromettant pas son extension prévue au PLU,
- rejoindrait le tracé mis à l'enquête à l'ouest de la RD 24, sans porter atteinte aux zones d'habitat diffus de La Mourre,
- s'éloignerait du canal BRL, évitant les risques de pollution accidentelle.

Le maître d'ouvrage a affiné son étude de tracé dans ce secteur et a présenté aux membres de la commission d'enquête un tracé légèrement déplacé vers le Nord avec emprise limitée sur la zone d'activité de MUDAISON tout en restant dans la bande d'étude et évitant au maximum l'habitat diffus.

**Cette proposition, qui constitue un compromis entre les demandes contradictoires présentées par la commune de MAUGUIO et les habitants de BAILLARGUES, reçoit l'aval de la commission d'enquête.**

.../...

- 66 -

#### **10-4- Jumelage des projets**

Contournement ferroviaire/Doublement de l'autoroute A9 au sud de l'agglomération de MONTPELLIER.

- Sur le territoire des communes de LATTES, MONTPELLIER et MAUGUIO et sur une longueur de 12 km environ le futur tracé de la voie ferrée contournement de NÎMES et MONTPELLIER et celui du doublement de l'autoroute A9 sont mitoyens.

- Ces deux infrastructures sont très proches l'une de l'autre, même si leur implantation respective prend en compte les mesures propres à assurer la sécurité ferroviaire vis à vis de la circulation automobile et à permettre les équipements annexes spécifiques au rail et à la route.

- La section de jumelage se développe dans une zone particulièrement sensible en raison de sa situation et de ses caractéristiques spécifiques :

- zone suburbaine de l'agglomération montpelliéraine où l'on trouve à la fois un urbanisme résidentiel (village de Maurin), un urbanisme commercial (zone d'activité de la Céréreide) et où subsistent cependant une activité agricole portant sur le maraîchage (serres de la Céréreide) et la viticulture (AOC de la Méjanelle),
- secteur sensible aux inondations,
- important patrimoine culturel : château de la Mogère, classé monument historique, château de la Méjanelle, et plusieurs mas de caractère : Mas Mariotte, Mas de Fromiga, Mas de Saporta,



- espaces naturels dignes d'intérêt : bois du Mas Manier, la Jasse de Maurin.

- Le jumelage des deux infrastructures est à l'origine de nombreuses observations de la part du public sur les communes de LATTES et MONTPELLIER.

Elles peuvent être regroupées sous deux aspects essentiels :

- au niveau des procédures : les griefs essentiels portent sur une insuffisance de coordination pour les études des deux projets et sur la non concomitance des procédures d'enquête publique,

.../...

- 67 -

- au niveau des impacts : les observations du public font ressortir ses inquiétudes concernant les impacts de tous ordres aggravés dans le secteur par le jumelage des deux infrastructures :

- . aspects acoustiques, paysagers, hydrauliques,
- . rétablissement des voies de communication et des réseaux impliquant des ouvrages communs,
- . acquisitions foncières de propriétés touchées par les deux projets.

**La commission d'enquête estime que ces observations relèvent du bon sens. Elle comprend que le public ait des difficultés à admettre que les procédures intéressant deux infrastructures de transport mitoyennes n'aient pas été regroupées.**

**Elle recommande vivement que :**

- **la mise au point des projets définitifs fasse l'objet d'une concertation et d'une étroite collaboration de la part des deux maîtres d'ouvrages qui relèvent du même ministère de tutelle,**
- **les enquêtes publiques ultérieures -parcellaire, loi sur l'eau- se déroulent aux mêmes dates,**
- **une concomitance des travaux soit recherchée.**

La commission d'enquête a bien noté :

- l'analyse des impacts cumulés des deux projets et les mesures envisagées pour réduire, compenser, voire supprimer leurs effets,
- concernant l'effet de coupure, la réalisation en cours d'une étude urbaine et d'aménagement sous l'égide de la communauté

d'agglomération de MONTPELLIER en partenariat avec la DDE et RFF, étude intégrant les deux infrastructures mais également l'évolution du territoire actuel dans les prochaines décennies.

**Elle demande :**

- **que les études spécifiques à réaliser dans les autres domaines : bruit, paysage, patrimoine et milieu naturel, pour atteindre l'objectif ci-dessus soient aussi conduites en étroite collaboration par les deux maîtres d'ouvrages,**

.../...

- 68 -

- **pour ce qui touche plus particulièrement le bruit, les mesures préconisées dans le chapitre 9-1 ci-avant soient prises en compte,**
- **pour ce qui concerne la réduction des impacts sur le paysage, le patrimoine et le milieu naturel, que les études complémentaires qui devront être engagées soient complétées par l'examen de la faisabilité d'un ripage du tracé de la voie ferrée de quelques dizaines de mètres au sud du Château de La Méjanelle,**
- **dans la zone de terrains compressibles de la plaine du Lez, que la réalisation des remblais des deux infrastructures soit simultanée de façon à garantir leur stabilité et permette une réduction globale des emprises au sol.**

#### **10-5- Hameau de la Castelle**

Le hameau de La Castelle se situe au nord-ouest du territoire de la commune de LATTES. Il se trouve en bordure de la ligne ferroviaire MONTPELLIER/PERPIGNAN. Il regroupe une dizaine de familles.

Le hameau n'est pas concerné par le projet mis à l'enquête publique mais sera fortement impliqué lorsque sera réalisé le prolongement de la ligne nouvelle vers PERPIGNAN.

Il se situe également en bordure sud de la bande d'étude du projet de doublement de l'autoroute A9.

Les habitants ont exprimé leurs craintes et inquiétudes au cours de l'enquête :

- demande que le hameau soit inclus dans le périmètre de la DUP,
- la ligne nouvelle va constituer une barrière artificielle entre l'agglomération de MONTPELLIER et la plaine littorale,
- le chantier va entraîner de nombreuses nuisances,
- les biens seront dévalués,
- les propriétés sont invendables.

Les habitants demandent que leurs soient faites des propositions d'acquisitions foncières.

.../...  
- 69 -

■ Le TGV LANGUEDOC-ROUSSILLON a été qualifié de projet d'intérêt général (PIG) par arrêté préfectoral en date du 29/12/2000 pour sa partie intéressant le département de l'HERAULT. Un emplacement réservé sera donc porté sur le plan local d'urbanisme (PLU) de la Commune de LATTES.

Ce PLU a été mis en révision le 28/6/2001. La procédure pourrait être achevée au cours du second semestre de 2005.

Dès que ce document sera opposable, les propriétaires concernés pourront demander -en vertu des dispositions du Code de l'Urbanisme- l'acquisition de leur bien par RFF, bénéficiaire de la servitude, sur la base d'une évaluation établie par les Services Fiscaux comme en matière d'expropriation.

■ La commission d'enquête partage les préoccupations des habitants de La Castelle.

Elle demande au maître d'ouvrage de faire procéder, dès maintenant, à l'évaluation foncière des biens de tous les propriétaires qui en feront la demande. Cette évaluation leur permettra, lorsqu'interviendront ultérieurement les procédures d'acquisitions foncières, de faire valoir leurs droits légitimes.

## **- CHAPITRE XI - MISE EN COMPATIBILITE DES POS OU DES PLU**

Toutes les communes concernées par le projet sont dotées d'un document d'urbanisme (POS ou PLU).

Afin d'assurer la mise en compatibilité de ces documents avec le projet, un examen conjoint des modifications à leur apporter est mené par l'Etat, conformément aux dispositions de l'article L 123-16 du Code de l'Urbanisme.

Les communes de GENERAC et UCHAUD, dont les territoires ne sont pas touchés par l'emprise des travaux, ne font pas l'objet de propositions pour mise en compatibilité.

.../...

- 70 -

Cette enquête publique a donné lieu à très peu d'observations :

- absence de mise à jour de certains plans, des constructions proches de la ligne n'y figurant pas,
- mauvaise reproduction de certains documents (règlements),
- absence de concordance avec les plans cadastraux (difficultés de repérage des parcelles).

**La commission rappelle que l'élaboration d'un document d'urbanisme peut remonter à plusieurs années et ne fait l'objet de mise à jour qu'à l'occasion de procédures de modification ou de révision.**

**Le report du tracé de la voie projetée est purement indicatif.**

**Les emprises exactes du projet seront élaborées au stade de l'APD et seront portées à la connaissance des intéressés lors du déroulement de l'enquête parcellaire.**

.../...

- 71 -

## **TITRE II - CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE-**

### - Préambule-

Le programme primitif régional de liaison ferroviaire à grande vitesse comportait :

- le TGV Méditerranée de VALENCE à St BRES, déclaré d'utilité publique le 31 mai 1994,
- le TGV Languedoc-Roussillon, de St BRES à la frontière espagnole.

La réalisation du TGV Méditerranée a été limitée à MANDUEL où elle se raccorde à l'ancienne ligne TARASCON/SETE.

Le projet de « Ligne Nouvelle MONTPELLIER-PERPIGNAN » a été qualifié de projet d'intérêt général (PIG) par les préfets des trois départements concernés.

L'insuffisance de rentabilité d'une ligne exclusivement dédiée à la grande vitesse et la saturation prochaine de la ligne existante entre NÎMES et MONTPELLIER ont conduit Réseau Ferré de France à envisager la réalisation d'une ligne mixte grande vitesse et fret.

C'est le tronçon concernant le contournement de NÎMES et MONTPELLIER qui a fait l'objet de la présente enquête publique.

Cette enquête s'est déroulée du 4 novembre au 18 décembre 2003.

Les communes suivantes sont concernées :

GARD - BEZOUCE, SAINT GERVASY, MARGUERITTES, REDESSAN, MANDUEL, BOUILLARGUES, GARONS, CAISSARGUES, NÎMES, GENERAC, MILHAUD, AUBORD, BERNIS, UCHAUD, BEAUVOISIN, VESTRIC ET CANDIAC, VERGEZE, CODOGNAN, LE CAILAR, AIMARGUES, GALLARGUES LE MONTUEUX, AIGUES VIVES.

HERAULT - LUNEL, SATURARGUES, LUNEL-VIEL, VALERGUES, SAINT BRES, MUDAISON, BAILLARGUES, MAUGUIO, MONTPELLIER, LATTES, VILLENEUVE LES MAGUELONE.

.../...  
- 72 -

- Conjointement a été menée l'enquête sur la mise en compatibilité des POS ou PLU des communes ci-dessus à l'exception de GENERAC et UCHAUD.

- Les formalités réglementaires de publicité de l'avis d'enquête ont été effectuées. Il convient de signaler les efforts accomplis par Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage, en complément de ces mesures : diffusion de l'exemplaire n° 6 de la lettre « Ligne Nouvelle, affichage dans l'ensemble des gares SNCF entre NÎMES et MONTPELLIER, petit dépliant, encarts dans la presse locale.

- Les populations ont participé activement à ces enquêtes : 1150 observations recueillies dans les 33 communes accompagnées de 345 lettres et pétitions dont certaines regroupant plusieurs centaines de signatures.

- 43 permanences ont été tenues par les membres de la commission d'enquête.

Les incidents rencontrés au cours des enquêtes :

- disparition momentanée de documents en mairie de MONTPELLIER,
- report de quatre permanences en raison des intempéries de décembre 2003,
- vandalisme de panneaux d'affichage de l'avis d'enquête implantés à proximité du tracé,

n'ont pas affecté leur bon déroulement.

- Projet soumis à l'enquête-

En plan, entre MANDUEL et SAINT-BRES, le tracé est identique à celui du TGV primitivement projeté. Par contre, les contraintes afférentes aux convois

lourds de marchandises ont conduit le maître d'ouvrage à modifier sensiblement le profil en long (réduction des rampes).

Le plan général du projet comporte dix planches à l'échelle du 1/25 000<sup>e</sup>. Le tracé se situe à l'intérieur d'une bande d'étude de 500 m de largeur. Ce plan est complété par un profil en long schématique figurant tous les obstacles rencontrés : routes et chemins, voies ferrées, canaux, rivières et ruisseaux.

.../...

- 73 -

#### - Points importants soulevés au cours de l'enquête-

- Ce sont essentiellement les problèmes liés au bruit, à l'hydraulique (inondations), au foncier et au paysage qui ont provoqué le plus grand nombre d'observations.

La commission d'enquête les a analysés et a présenté des propositions de nature à limiter les impacts négatifs du projet et mieux prendre en compte les préoccupations justifiées des populations.

Quelques points, particulièrement sensibles, ont fait l'objet de développements :

- raccordement de la ligne nouvelle à la ligne fret de la Vallée du Rhône,
- franchissement des Collines de LUNEL,
- contournement nord de MAUGUIO,
- jumelage de la ligne nouvelle avec le projet de doublement de l'autoroute A9,
- hameau de la Castelle à LATTES.

#### - Conclusions-

L'entrée de l'Espagne dans la Communauté Européenne a engendré une très forte croissance des flux transfrontaliers de marchandises qui devrait se poursuivre dans l'avenir.

La mobilité des personnes s'est également fortement accrue.

Le développement du trafic routier et autoroutier entraîne des périodes de congestion qui s'accroissent chaque année.

Le projet de contournement ferroviaire de NÎMES et MONTPELLIER s'intègre dans le « Schéma Directeur Européen des liaisons ferroviaires à grande vitesse » et dans le « Réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire ».

La mixité de la ligne lui confèrera un rôle clé dans la constitution de la « Magistrale Eco-Fret ».

.../...

- 74 -

Au niveau régional, le projet va permettre le développement des TER et dynamiser l'économie.

■ Considérant :

- que les formes réglementaires ont été respectées tant pour ce qui concerne la publicité, le contenu et la mise à la disposition du public des dossiers d'enquête, l'expression des avis, observations et propositions,

- que l'utilité publique n'a été contestée que par quelques très rares intervenants argumentant essentiellement sur :

- . l'absence de démonstration de la rentabilité du projet,
- . le sous-emploi des infrastructures et matériels existants,
- . l'incapacité de la SNCF de développer le transport de fret.

- l'absence de présentation de contre-propositions, à l'exception notable du contournement nord de MAUGUIO et de la modification du profil en long à l'extrémité ouest du projet (raccordement à la ligne existante),

- la qualité des documents élaborés par le maître d'ouvrage et les efforts effectués par celui-ci pour assurer la meilleure information du public,

- l'ensemble des mesures -exposées dans l'étude d'impact- de nature à intégrer l'ouvrage dans son environnement et en réduire les effets négatifs,

la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres émet un

**AVIS FAVORABLE**



à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement ferroviaire de NÎMES et MONTPELLIER avec mise en compatibilité concomitante des documents d'urbanisme des communes concernées

### **SOUS LA RESERVE SUIVANTE**

Dans le dossier des engagements de l'Etat devra figurer la possibilité offerte aux riverains domiciliés dans une bande de 150 m à partir de l'axe du projet d'obtenir l'acquisition de leur habitation à compter de la DUP et jusqu'au terme d'un délai de 10 ans correspondant à l'horizon de saturation de la ligne classique MONTPELLIER-NARBONNE.

En effet, la nature du trafic de la Ligne Nouvelle, essentiellement constituée de fret- avec circulations diurnes et nocturnes- sera beaucoup plus pénalisante qu'une ligne classique exclusivement TGV.

.../...  
- 75 -

■ La commission d'enquête demande, plus particulièrement :

- concernant le délicat problème du raccordement de la ligne nouvelle à la ligne fret de la Vallée du Rhône, un effort tout particulier afin de réduire au maximum les impacts de la ligne dans les parties urbanisées de ce secteur,

- la prise en considération des avis qu'elle a exprimés concernant :

- . la réduction des nuisances phoniques,
- . la maîtrise des problèmes hydrauliques,
- . l'accélération des procédures d'acquisitions foncières,
- . les aménagements localisés du tracé et du profil en long,
- . les procédures et travaux relatifs au jumelage du doublement de l'A9 et de la ligne nouvelle,

- une suite favorable aux souhaits des propriétaires sollicitant l'estimation de leur bien à la date de la DUP.

Enfin, la commission d'enquête recommande, comme c'est actuellement le cas pour le TGV Méditerranée, la mise en place d'un comité de suivi chargé de s'assurer que les engagements pris par le maître d'ouvrage ont bien été respectés.

A MONTPELLIER, le            mars 2004

- Le Président de la commission d'enquête,

Paul LLAMAS

- Les assesseurs,

Jean BELIN

Jean-Louis PIANTA

Jean-Louis BAGHIONI

Jeannine BOURRELY

Jean BREUIL

Yves HARCILLON

## A N N E X E S

### AU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

—

- Plan du projet      - Département du GARD  
                                 - Département de l'HERAULT

- Arrêté préfectoral d'enquête du 30 septembre 2003

- Avis d'enquête      - Presse nationale  
                                 - Presse régionale

- Décision de report de permanences

- Disparition de documents

- Localisation des panneaux d'affichage - Département du GARD

- Département de l'HERAULT

BORDEREAU D'ENVOI  
à  
Monsieur le Préfet du GARD  
Direction des Relations avec les Collectivités Locales  
et de l'Environnement  
PREFECTURE  
30045 NÎMES CEDEX 9

---

Objet - Projet de contournement ferroviaire de NÎMES et MONTPELLIER  
- Enquêtes publiques conjointes

Réf. - Votre arrêté n° 2003-273-5 en date du 30 septembre 2003

- Dossiers d'enquêtes DUP et POS/PLU : pour mémoire  
(ces documents ont été conservés par les mairies)
- Registres d'enquêtes et documents annexés :
  - département du GARD
  - département de l'HERAULT
- Correspondances reçues par le président de la commission d'enquête
- Observations concernant l'ensemble du projet
- Publicité dans la presse de l'avis d'enquêtes
- Certificats d'affichages

- Localisation des panneaux d'affichage
- Constats d'huissiers
- Rapport de la commission d'enquête :

- Préfecture du GARD : 3 exemplaires et 1 reproductible
- Préfecture de l'HERAULT : 3 exemplaires et 1 reproductible
- Communes : 33 exemplaires

A NARBONNE, le mars 2004

Le Président de la commission d'enquête,

P. LLAMAS

NARBONNE, le mars 2004

Madame le Président  
du  
Tribunal Administratif de MONTPELLIER

- Objet - Projet de contournement ferroviaire de NÎMES et MONTPELLIER  
Enquêtes publiques conjointes
- Réf. - Votre décision n° 2003-256 en date du 16 juillet 2003

Madame le Président,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint :

- une copie du rapport de la commission d'enquête,

- les demandes d'indemnisations présentées par chacun des sept membres de cette commission.

Veillez agréer, Madame le Président, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le Président de la commission d'enquête,

P. LLAMAS

**cndp**  
Commission  
nationale  
du débat public

# Bilan du débat public Ligne nouvelle Montpellier- Perpignan

3 mars 2009 - 3 juillet 2009

établi par le Président  
de la Commission nationale  
du débat public

25 août 2009

Sur saisine du Président de Réseau Ferré de France (RFF), en date du 4 Août 2008, la Commission nationale du débat public a décidé le 3 septembre 2008 d'organiser elle-même un débat public sur le projet ferroviaire de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Sur la base du dossier de saisine, elle a en effet jugé que ce projet permettrait d'achever la grande liaison entre la péninsule ibérique (côté méditerranéen), la France et le nord de l'Europe et qu'il présente ainsi non seulement un intérêt national mais aussi européen reconnu par son inscription au Réseau Trans-Européen de Transport.

Elle a également considéré l'importance des enjeux d'un tel projet en termes socio-économiques et d'aménagement du territoire.

Elle a enfin retenu l'étendue de la zone d'étude et la diversité des impacts possibles des scénarios envisagés sur l'environnement.

Afin de préparer et d'animer le débat, elle a confié le même jour à Monsieur Claude Bernet la présidence de la commission particulière du débat public (CPDP), puis nommé, le 1er octobre 2008 sur sa proposition, les membres de la CPDP : Mesdames Chantal Sayaret et Cécile Valverde ainsi que Messieurs Didier Corot, Claude-Sylvain Lopez et Jean-Pierre Richer.

Le 4 février 2009, elle a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public dont elle a fixé les dates : du 3 mars au 3 juillet 2009. Elle en a parallèlement approuvé les modalités d'organisation proposées par la CPDP.

## **Un projet déjà ancien**

La réalisation d'une nouvelle ligne exclusivement à grande vitesse entre Montpellier et la frontière espagnole a fait l'objet d'études au début des années 90. L'avant-projet sommaire de la LGV Languedoc-Roussillon a été approuvé le 9 mai 1995, et le projet qualifié de Projet d'Intérêt Général en 2000. Mais cette liaison, conçue avec la seule vocation d'assurer les déplacements longue distance des voyageurs à une période où les échanges avec la péninsule ibérique étaient encore limités, n'a toutefois pas reçu de traduction concrète du fait de sa faible rentabilité.

Actuellement, au Sud, la section espagnole entre Barcelone et Figueras est en cours de travaux, de même que la section internationale entre Figueras et Perpignan, pour une mise en service prévue en 2014. Au Nord, RFF met en œuvre le projet de contournement de Nîmes et Montpellier, une ligne mixte (grande vitesse et fret) réalisée à l'horizon 2012/2013. La ligne Montpellier-Perpignan apparaît dès lors comme le chaînon manquant. D'autre part, l'actuel tronçon Montpellier-Perpignan devrait arriver à saturation à l'horizon 2020 selon les prévisions de trafic établies par RFF à l'occasion du projet de contournement de Nîmes et Montpellier.

Cette situation, comme l'ancienneté du projet, expliquent le souhait exprimé par de nombreux participants de le voir rapidement mis en œuvre.

## **Quatre scénarios envisagés**

Le projet présenté n'est pas le fruit du seul travail de Réseau Ferré de France. Il a bénéficié de la participation de l'ensemble des partenaires aux études préalables : l'Etat, le Conseil régional, les Conseils généraux et les communautés d'agglomération concernés. On ne peut que se féliciter des efforts déployés en commun autour d'une liaison dont le débat a amplement révélé qu'elle est vivement souhaitée par de nombreux acteurs.

Pour RFF, c'est le premier débat public post Grenelle de l'environnement, sur un projet majeur qui

participe pour nombre d'intervenants à la lutte contre le réchauffement climatique et à une nouvelle, et attendue, répartition entre modes de transports. Dix mille camions franchissant journallement la frontière franco-espagnole, c'est objectivement une situation qui ne peut perdurer.

Pour le maître d'ouvrage, le projet s'inscrit dans l'objectif consistant à doubler le réseau à grande vitesse français à l'horizon 2020. D'une longueur d'environ 150 à 160 km, il vise selon RFF à accélérer le report modal, du fait d'une amélioration de la fiabilité, de la régularité et de la qualité de service du transport de marchandises. A l'horizon de réalisation du projet ceci se traduirait par une augmentation de 2 à 4 millions de voyageurs dans les trains à grande vitesse et de 2,2 à 2,7 millions de voyageurs dans les TER. Pour sa part, le transport de marchandises croîtrait de 3 millions de tonnes.

*Le premier scénario* est entièrement dédié, *via* une ligne nouvelle pour les trains à grande vitesse, au transport de voyageurs, c'est-à-dire à des trains pouvant circuler à 320 km/h. Ce scénario exclut de cette ligne les trains de fret qui ne peuvent y circuler et donc continueraient d'emprunter, comme à l'heure actuelle, la ligne classique et de traverser les villes.

*Le deuxième scénario* consiste à faire cohabiter sur la même ligne trains de voyageurs et trains de marchandises, permettant ainsi d'assurer la mixité de ces deux types de transport. Dans ce cas, le choix consisterait à ne pas faire rouler les TVG à pleine vitesse, mais à limiter cette dernière à 220 km/h - contre 160 aujourd'hui - afin de mettre plus de trains de fret pouvant rouler quant à eux à 120 km/h. Ceci signifie que le trajet Montpellier-Perpignan s'effectuerait en moins d'une heure.

*Le troisième scénario* combine sur une voie nouvelle voyageurs et fret mais prévoit de conserver la très grande vitesse ferroviaire. Dans ce cas, cette ligne impliquerait les mêmes contraintes que dans le scénario précédent mais imposerait des travaux supplémentaires, notamment des voies d'évitement ou des voies de doublement sur une bonne partie du parcours. Le trajet direct entre Montpellier et Perpignan serait porté à 45 minutes, divisant ainsi de moitié le temps de parcours actuel.

Enfin, *le dernier scénario* est celui de l'aménagement entre Montpellier et Narbonne de la ligne existante ; ceci se traduirait par un doublement partiel de la voie, en ajoutant une ou deux voies à sa droite ou à sa gauche. Ce quatrième scénario ne permettrait aucun gain de temps de parcours entre Montpellier et Perpignan. Il n'a d'ailleurs que rarement été évoqué au cours du débat.

D'une manière générale, selon RFF, tous les scénarios de ligne nouvelle contribueraient positivement à la réduction des gaz effet de serre, le troisième scénario étant en la matière le plus performant.

Le coût prévisionnel d'une ligne nouvelle s'établit entre 4 et 6 milliards d'euros selon les scénarios et les services plus ou moins nombreux que l'on en attend. Un aménagement de la ligne existante coûterait nettement moins cher, soit environ 2,5 milliards d'euros.

Le diagnostic environnemental réalisé en amont par RFF a abouti à ce que deux « couloirs de passage » soient envisagés entre Montpellier et Narbonne et un seul entre Narbonne et Perpignan.

Dans l'hypothèse d'une poursuite du projet, les études préalables à la déclaration d'utilité publique permettront de passer du fuseau actuellement d'une largeur de 5 kilomètres à un fuseau de 1 kilomètre, puis de 500 mètres.

## Un débat sérieusement préparé

Dès sa nomination, la commission particulière a pris de nombreux contacts avec les organismes et personnes concernés par ce projet. Ceci lui a permis de cerner les thématiques à aborder lors du débat, de repérer les lieux de réunion où, de préférence, proposer ces sujets à la discussion, permettant progressivement d'élaborer le calendrier de déroulement des échanges.



La richesse des documents mis en ligne sur le site Internet du débat met en lumière l'important travail de préparation du projet auquel s'est livré RFF. Par exemple, si la question de la protection de l'environnement n'a pas donné lieu à de vives empoignades, ceci s'explique notamment par le fait que ces travaux préparatoires ont abouti à ce que le projet évite au maximum de franchir les Corbières, ce qui dans le cas contraire aurait sans doute suscité de nombreuses réactions négatives. La commission a par ailleurs utilement contribué à la qualité du dossier soumis à débat, permettant, par ses conseils, de le rendre plus accessible à tout un chacun.

Pour préparer l'examen du dossier par la CNDP, la commission particulière s'est réunie à sept reprises avec l'équipe projet de RFF et a procédé à une visite de terrain de deux jours. Elle a demandé au maître d'ouvrage de compléter son dossier initial sur de nombreux points afin que le public puisse disposer de l'ensemble des informations indispensables à une parfaite connaissance du projet et de ses effets éventuels.

Un million de dossiers a été déposé dans les boîtes à lettres dès l'ouverture du débat, début mars. Même si cet effort a conduit quelques rares personnes à s'interroger sur son coût, force est de constater qu'il a répondu aux attentes, souvent impatientes, de la population et de ses représentants.

L'intensité de l'information initiale diffusée au public se vérifie par le nombre de questions posées dès les dix premiers jours du débat : plus de 600 questions ont en effet été enregistrées sur cette courte période.

Douze réunions publiques ont été tenues, dans les huit principales villes de la région, qui sont également les villes contributrices aux études préalables, donc aux dépenses du débat, et dans trois villes situées hors de la bande littorale - Pézenas, Clermont-l'Hérault et Alès. Le choix de ces lieux n'a pas suscité de critiques durant le débat. L'accent a été mis sur les problématiques propres à certains sites (le bruit à Narbonne et Perpignan, les liens avec le sud-ouest à Narbonne, une gare nouvelle à Nîmes, la viticulture à Pézenas, ...). A ces occasions, la CPDP a sollicité les interventions de divers experts.

## **Un projet suscitant un intérêt manifeste et un accueil globalement favorable**

Rares ont été jusqu'à présent les débats publics à avoir fait émerger un avis favorable aussi marqué et aussi partagé par les divers acteurs qui se sont exprimés. Les quatre vingt trois « cahiers d'acteurs » édités à cette occasion en constituent une illustration manifeste : tous ou presque se félicitent que ce projet puisse voir le jour.

Qu'il s'agisse, par exemple, de l'association Béziers Environnement ou des Verts de Catalogne Nord, des chambres de commerce et d'industrie, de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée ou du Conseil général de l'Aude, en passant par le parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée ou encore le syndicat mixte du bassin de Thau, tous présentent ce projet comme un enjeu primordial pour l'avenir du Languedoc-Roussillon. Cela n'implique pas qu'ils se prononcent à l'unanimité en faveur du même scénario, mais témoigne de l'attente, que certains ont d'ailleurs trouvée trop longue, pour un projet qui s'inscrit dans les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement et répond au souhait de lutter contre la crise économique actuelle.

Nos compatriotes ne sont pas les seuls à avoir manifesté ce fort intérêt : aux yeux des représentants du ministère de l'aménagement, des transports et des travaux publics espagnol, cette nouvelle ligne permettra de connecter le réseau de l'AVE - le train à grande vitesse espagnol - avec le train à grande vitesse français et donc avec le reste de l'Europe. Par ailleurs, le souci d'un développement marqué du port de Barcelone et de son hinterland rencontre celui d'une desserte améliorée, s'inscrivant dans l'objectif plus large du projet ARCOMED visant à promouvoir la structuration de l'Arc méditerranéen Barcelone - Gênes.

Cet intérêt trouve sa traduction dans la relativement forte assistance aux réunions publiques (si certaines ont réuni environ une centaine de personnes, nombre d'entre elles ont attiré nettement plus de 400 participants). Ces réunions, auxquelles ont assisté au total 3 500 personnes, n'ont connu aucun

incident. Une bonne écoute mutuelle a prévalu, même lorsque des questions à forte coloration politique ont été abordées, comme lorsqu'il s'est agi de discuter du choix entre gare centrale et gare nouvelle dans certaines villes.

Le nombre d'avis et de contributions adressés à la commission particulière comme celui des articles de presse consacrés au débat traduisent également l'intérêt ressenti au sein de la région.

### **Des échanges ayant attiré un public souvent très éclairé**

Nombre d'interventions ont témoigné de la part de leurs auteurs d'une profonde connaissance des caractéristiques des liaisons ferroviaires - courbures, pentes des voies, ... -, des impératifs ou incertitudes liés tant aux techniques qu'aux modalités de réalisation et d'exploitation ferroviaires, des conditions de viabilité technique et économique, des hypothèses de ferroutage. Les débats concernant des projets d'infrastructures ferroviaires en effet attirent, bien plus que les débats publics portant sur d'autres sujets, des personnes - en activité ou en retraite - et des organisations syndicales issues du milieu professionnel.

Les caractéristiques, forces, faiblesses et attentes du territoire sont tout autant appréhendées et exposées avec précision afin d'être portées au crédit, ou au débit, de tel ou tel scénario. Si dans l'ensemble il est dit que ce territoire a besoin de cette liaison, une solution peut aux yeux de certains s'avérer plus profitable qu'une autre à son développement. Par exemple, l'adoption de tel ou tel scénario et le choix de tel ou tel site d'implantation d'une éventuelle gare nouvelle n'auraient pas les mêmes conséquences pour la ville d'Agde et les stations balnéaires environnantes pour lesquelles les activités touristiques sont essentielles.

### **L'opportunité du projet, en l'occurrence la réalisation d'une seconde ligne, a été reconnue à la quasi unanimité des intervenants**

Cette quasi unanimité s'explique principalement par le souhait de poursuivre deux objectifs - le développement économique et le report modal - et repose sur un constat, celui de la saturation des axes de transport de la région.

Plusieurs manifestations d'unanimité ont marqué le débat : l'adoption à l'unanimité du cahier d'acteurs du Conseil régional ; la réalisation d'un cahier d'acteurs unique de l'ensemble des collectivités territoriales participant au financement des études préalables ; la déclaration du sommet des villes pour la grande vitesse, signée par Barcelone, Béziers, Figueras, Gérone, Montpellier, Narbonne, Perpignan et Toulouse ; sans oublier la déclaration commune des organisations syndicales catalanes et françaises concernées.

Si la plupart des avis favorables au principe de la ligne nouvelle sont liés pour les élus et les représentants des milieux professionnels avant tout au souhait de promouvoir l'emploi dans une région qui connaît un taux de chômage élevé et gagne chaque année environ 30 000 habitants, l'acceptation des milieux écologistes est quant à elle beaucoup plus liée à l'espoir du report modal, du fret comme des voyageurs. On peut donc dire que l'opportunité du projet a été largement évoquée lors du débat et qu'elle est reconnue, à l'exception de quelques personnes regrettant à la fois le coût du projet jugé disproportionné par rapport aux avantages qu'il susciterait et les atteintes qu'il infligerait à l'environnement.

### **Un projet favorable au développement et au désenclavement des territoires**

Les intervenants sont nombreux à inscrire le projet dans la liste des facteurs favorables au développement et à l'occasion au désenclavement territorial. A Nîmes, par exemple, le vice-président du Conseil régional, un représentant du syndicat CGT des cheminots de Nîmes, le président d'une association internationale des professionnels du bâtiment ou encore un représentant de la municipalité de Redessan soulignent en

ce sens l'importance de cette liaison.

Autre exemple parmi d'autres, témoignant de l'importance reconnue à ce projet pour l'avenir d'un territoire : le SCOT élaboré par les 40 communes de la Narbonnaise a pris en compte dès 2006 le projet de la ligne nouvelle et affirmé la volonté d'accueillir une gare nouvelle.

Prévue ici ou ailleurs, la construction d'une gare nouvelle influe différemment sur l'avenir de l'urbanisation. Passant par ici ou par là, une voie ferroviaire aurait de fortes ou de faibles conséquences sur le foncier, denrée se faisant de plus en plus rare, sur le rythme et le type de développement du tourisme, puisque l'on estime que chaque année le Languedoc-Roussillon accueille 12 millions de touristes français et 6 millions d'étrangers, sans parler des personnes qui s'arrêtent ou viennent dans la région pour moins de 24 heures (les « excursionnistes » comme on les qualifie).

## Si le projet est jugé opportun, les préférences divergent

### *Le scénario spécialisant la ligne nouvelle sur les voyageurs recueille divers suffrages*

Quelles en sont les principales raisons ? Avant tout, un coût bien moindre que celui jugé trop élevé (5,9 milliards €) d'une nouvelle ligne permettant la cohabitation des trains de fret avec les trains de voyageurs roulant à plus de 300 km/h<sup>1</sup>, option qui suscite des doutes quant à sa viabilité technique et économique - l'Allemagne, seul pays à l'avoir un temps mise en œuvre, est revenue en arrière. Choisir un scénario « spécialisé » permettrait en outre d'utiliser le tracé de 1995, entièrement traduit dans les documents d'urbanisme des communes, et donc d'en faciliter une réalisation rapide. Enfin, subsiste un certain scepticisme sur le report modal, qui ne s'opérerait pas aussi aisément que souhaité compte tenu des avantages de compétitivité du transport routier.

Sans doute retrouve-t-on ici le souhait de certains de nos concitoyens que l'on ne s'engage pas autant qu'avant dans des opérations onéreuses à une époque où la crise économique creuse les déficits et que l'on promeuve une répartition différente des efforts financiers en vue de ne pas hypothéquer l'avenir.

### *Les scénarios mixtes ont davantage convaincu*

Une majorité des élus et des responsables socioprofessionnels ainsi que les représentants des différentes sensibilités écologistes se prononcent en faveur de la mixité : pour eux, elle est la plus favorable au report modal, objectif commun à toutes ces composantes de l'opinion, et permet la plus grande souplesse des trafics concernés (voyageurs, fret et trains régionaux). Ils partagent largement le constat de RFF d'après lequel le caractère unique de la ligne existante est une des principales causes de l'irrégularité des trains en Languedoc-Roussillon. De même, la mixité assurée par les tronçons entourant le projet (futur contournement Nîmes-Montpellier, ligne Barcelone-Figueras-Perpignan) impose logiquement pour certains que l'itinéraire Montpellier-Perpignan présente cette même caractéristique.

### *Mais quel scénario mixte ?*

Pour les uns, comme pour le représentant du Mouvement écologiste CAP 21, c'est le scénario d'une ligne nouvelle à 220 km/h pour les voyageurs et 120 pour le fret parce que ce scénario offre la plus grande possibilité de développement du transport de marchandises, même si certains reprochent au maître d'ouvrage un certain manque d'ambition dans le domaine du report modal. Le Comité économique et social de l'Aude estime aussi que cette option 220/120 est à privilégier « car perdre un peu de vitesse pour mieux préserver les paysages et les espaces naturels et favoriser le développement des zones traversées paraît acceptable ».

Mais malgré un coût prévisionnel plus élevé, le scénario alliant grande vitesse et mixité réunit majoritairement élus et responsables professionnels. Cette position s'explique par le souhait de mieux préparer l'avenir (« on travaille pour des centaines d'années » a-t-il été souligné). Par ailleurs, la grande vitesse améliore la compétitivité du transport ferroviaire face au transport aérien. En outre, ce scénario est nettement plus favorable au développement durable par le biais d'une circulation du fret plus aisée.

1 Sans compter les dépenses d'entretien qu'il pourrait entraîner (usure des voies par le fret).

Enfin, il recueille la préférence de la Généralité de Catalogne.

On retrouve dans les arguments en faveur de la mixité les sensibilités qui s'expriment actuellement dans notre société. La relance de ce projet, même si ce scénario « mixte » s'avère onéreux, s'inscrit dans la suite des décisions prises à l'issue du Grenelle de l'environnement et le débat dans un contexte de crise économique. Il n'est donc pas étonnant que de nombreuses interventions aient souligné d'une part les effets de cette liaison en termes de développement durable (et l'on mentionne alors l'opportunité de faciliter le ferroutage, la réduction attendue de la circulation des poids lourds entre la France et l'Espagne et celle concomitante des émissions des gaz à effet de serre) et de l'autre la nécessité de s'engager sans tarder dans la voie d'un soutien accru au développement économique des territoires concernés.

On met ici le doigt sur deux conceptions de sortie de crise : pour les uns, se déclarant en faveur du scénario « spécialisé » évoqué plus haut, la solution doit plutôt être recherchée dans une réduction du coût du projet ; pour les autres, favorables au projet « mixte », cet effort participe à la nécessaire relance à court terme du développement économique.

### **L'apparition de scénarios alternatifs et de préoccupations complémentaires en cours de débat**

Si certains, comme les associations ECCLA et Le Frêne ont des positions tranchées (si la ligne ne permet pas la mixité, elle est refusée purement et simplement), d'autres, comme l'association Béziers Environnement, ont proposé en cours de débat une solution évolutive, modulée dans le temps. Dans son cahier d'acteurs, la municipalité de Barcelone n'exclut pas non plus une solution en deux temps : un scénario de mixité (voyageurs et fret) en une première étape, suivi ultérieurement d'un doublement total de la ligne. D'autres, en réunions ou sur Internet, présentent aussi d'autres combinaisons, modulées dans le temps ou dans l'espace. Le maître d'ouvrage n'a nullement repoussé l'idée que la solution pourrait être en effet différente selon les segments du parcours.

Par ailleurs, les participants ne se sont pas contentés des scénarios présentés mais ont parfois demandé que le maître d'ouvrage complète son effort par d'autres liaisons, notamment l'interconnexion avec le TGV Sud-Ouest. L'annonce par RFF d'un calendrier d'études préalables sur le projet de liaison Toulouse-Narbonne, souhaité par l'ensemble des élus et des responsables audois, les conseils régionaux du Languedoc-Roussillon et de Midi-Pyrénées et la ville de Toulouse, a été perçue comme un premier pas important dans cette direction.

Comment améliorer le pré et post-acheminement TER des trafics TGV s'est-on aussi demandé. Comment éventuellement ne pas perdre en se rendant à la gare ou en en revenant le temps gagné grâce à la grande vitesse ?

A Nîmes, autre exemple, on a évoqué et à l'occasion remis en cause le projet Courbessac. Cet investissement, porté et financé à hauteur de plus de 50 % par Réseau Ferré de France et pour le reste par l'Etat, le Conseil régional, le Conseil général du Gard et l'agglomération de Nîmes, consiste en particulier en la construction d'un viaduc destiné à réduire le temps de transport entre Alès et Nîmes.

Diverses interventions ont aussi rappelé la situation d'autres lignes au maître d'ouvrage et à la SNCF. Qu'il s'agisse de la situation de la ligne actuelle et du besoin d'entretien qu'elle génère, du maintien, de l'entretien et du développement du réseau local ou encore du rétablissement de lignes secondaires supprimées antérieurement, on voit bien que les besoins et inquiétudes sont divers et que la « grande vitesse » ne répond pas à elle seule aux préoccupations de tous. C'est la richesse du débat public que d'offrir à tous la possibilité de s'exprimer non seulement sur le projet présenté à la discussion, mais aussi de le resituer à l'occasion dans un contexte élargi en fonction des préoccupations inspirées par la vie quotidienne des intervenants. C'est bien ce que l'on entend par exemple à Alès où l'on souhaite, comme le dit le vice-président de Nîmes Métropole, que la ligne nouvelle ne représente pas seulement une infrastructure à grande vitesse traversant le territoire mais permette la mise en place d'un véritable système ferroviaire global et cohérent, combinant réseau à grande vitesse, réseau TER inter-cité et fret. Enfin et de manière quelque peu inattendue la SNCF, pour laquelle l'introduction de la mixité sur

la ligne à grande vitesse présenterait de nombreuses incertitudes, a proposé un parti d'aménagement différent de ceux de RFF reposant à terme sur trois lignes : une ligne vouée au transport de fret, une ligne dédiée au transport de voyageurs à grande vitesse et la ligne actuelle sur laquelle circuleraient les TER, les TGV et les ICGV (Intercités Grande Vitesse) desservant les gares centres, ainsi qu'un nombre limité de trains de fret. Les lignes dédiées fret et TGV seraient réalisées sur une plate-forme commune conçue avec des déclivités adaptées au transport de marchandises (12,5 ‰). Ainsi, chaque type de train bénéficierait selon elle des meilleures conditions d'acheminement et de desserte. Le coût prévisionnel de ce scénario s'établit à 4,9 milliards d'euros, passant à 6,8 milliards dans l'hypothèse d'une réalisation de contournements fret. A Alès, le président de TGV Développement défend une proposition du même ordre lorsqu'il demande que l'on se réserve la possibilité de réaliser à long terme une troisième ligne entièrement dédiée au fret.

### **Environnement : paysages, inondations, viticulture, nuisances sonores**

La question du développement durable a été sous-jacente tout au long du débat. On ne peut réduire cette question à la simple protection de l'environnement ; ceci nécessite que l'on articule entre elles des préoccupations d'environnement, d'économie, de techniques et de société. Un projet de cette nature s'y prête bien et les échanges autour des quatre thèmes qui ont été principalement abordés l'illustrent parfaitement.

*La protection des paysages :* la crainte que l'on « éventre » les Corbières est très présente. Le maître d'ouvrage, semble-t-il, est conscient de la forte sensibilité des habitants à ce sujet. Le couloir de passage proposé résulte d'ailleurs d'une approche partagée entre RFF et un certain nombre d'associations, notamment le Parc régional de la Narbonnaise, le Conservatoire des espaces naturels ainsi qu'une quinzaine d'autres partenaires. Se pose également la question de voir cette région, située entre mer et montagne et traversée par de nombreuses voies de circulation, confrontée à une pression importante sur le foncier, contrariant directement la qualité de vie quotidienne. De même, la question des zones humides, en particulier, et de leur protection a été fortement soulignée.

*Les risques d'inondation :* ils sont ici évidents et font malheureusement fréquemment la une de la presse locale comme nationale. Le président de l'association de surveillance des inondations et sauvegarde des territoires a fort opportunément rappelé les inondations ayant frappé en 1988 et 2002 de nombreuses communes de l'agglomération nîmoise. Personne n'a non plus oublié les sévères inondations de novembre 1999 dans l'Aude et les Pyrénées-Orientales ou celles de septembre 2002 dans le Gard. Il a été demandé à RFF de faire en sorte que les ouvrages envisagés n'aggravent pas la situation des zones inondables. Le projet de ligne traverse en effet des plaines exposées aux crues de l'Hérault, de l'Orb, de l'Aude, de l'Agly et de la Têt. Ce thème a été soulevé dans plusieurs réunions, témoignant d'une préoccupation largement partagée. Le risque de submersion de la ligne existante dans ses parties situées dans le cordon littoral a également été souligné : les travaux présentés par un expert sollicité par RFF ont fait apparaître que le niveau moyen général de la Méditerranée pourrait s'élever de 1 mètre, avec un effet de « sur-cote » temporaire variant de 1,50 mètre à 2 mètres (niveau de la mer lors des tempêtes de forte intensité).

Par ailleurs, le risque d'inondation s'est accru du fait d'une vulnérabilité plus grande des infrastructures. En effet, l'urbanisation qui s'est fortement développée dans cette région conduit, en général, à une aggravation des dégâts.

*Une viticulture fragile :* cette question a donné lieu à de nombreux échanges, en particulier à Clermont-l'Hérault. Les vignerons ont ces dernières années développé des efforts considérables : plantation de cépages adaptés, respect de normes de production contraignantes. Les agriculteurs demandent aussi que l'information des propriétaires et des exploitants soit conduite le plus vite possible car certaines situations d'attente qui se prolongent depuis les années 90, autour du Projet d'Intérêt Général, sont stérilisantes pour les initiatives.

*Les nuisances sonores.* Le bruit a été sans doute le sujet qui a soulevé le plus d'inquiétudes : il a suscité de nombreuses questions, ce qui a conduit la commission à solliciter deux experts, qui se sont exprimés à Perpignan, Narbonne et Pézenas. A été rappelée entre autres la sensibilité en ce domaine de la région de Fabrègues, Gigean et Poussan, au pied du massif de la Gardiole.

Tous ces thèmes sont d'ailleurs abordés dans le dossier soumis à débat, RFF y soulignant que le Languedoc-Roussillon recèle « des ressources environnementales exceptionnelles et riches qui demeurent fragiles et menacées ». S'il décide de donner suite à son projet, et quel que soit le scénario retenu *in fine*, il devra être particulièrement attentif, lors de sa phase de réalisation, aux mesures propres à répondre à ces attentes. Les études complémentaires et les études d'avant-projet sommaire qui restent à réaliser en vue du dossier d'enquête publique devront s'attacher à déterminer le tracé le plus respectueux de l'environnement naturel et des conditions de vie quotidienne de la population avoisinante. Elles devront également ne pas oublier les avis émis lors du débat sur le couloir de passage retenu, le couloir sud emportant plus de suffrages que le couloir nord.

### Se contenter des gares existantes ou prévoir de nouvelles gares excentrées ?

Des positions très tranchées avaient été prises avant le débat, souvent depuis longtemps, sur l'opportunité et les sites des gares nouvelles. Elles ont été défendues avec détermination par leurs partisans. Les élus se sont attachés à démontrer la cohérence des choix qu'ils proposent avec la planification urbaine de leurs agglomérations.

Le projet intègre diverses hypothèses d'implantation de gares nouvelles, à Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan ainsi qu'à Nîmes (sur la commune de Manduel, située à l'interconnexion entre le futur contournement de Nîmes-Montpellier et la ligne Nîmes-Tarascon). Mais, et c'est ce qui a pu parfois gêner l'assistance et être à l'origine de certaines incompréhensions, aucun lien obligatoire n'existe entre scénarios et gares nouvelles, contrairement à ce qui semble s'être répandu avant le débat. RFF l'a bien souligné en cours de débat : « le principe de faire des gares nouvelles n'est pas acquis ».

Montpellier est le seul site où s'imposerait la construction d'une gare nouvelle parce que les voies aboutissant à la gare centrale de Saint-Roch seront saturées à échéance du projet. A l'inverse, rares sont ceux qui militent pour une gare nouvelle à Perpignan. En effet, les investissements en cours de réalisation autour de la gare centre rendent peu probable la création d'une autre gare, même si certains participants ont souhaité que l'on réfléchisse aux réserves foncières nécessaires pour d'éventuels développements après 2020.

Les choses semblent plus débattues pour Béziers, Narbonne et Nîmes. Ici, on doute parfois que les exploitants des trains acceptent de perdre jusqu'à 20 minutes par arrêt pour aller en gare de centre ville contre 7 minutes environ si la gare est en pleine voie. Ceci incite les responsables économiques et le public à dire haut et fort qu'ils ne se contenteront pas « de voir passer les trains » et en conséquence à soutenir plutôt le scénario d'une ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h. Les élus qui partagent ce sentiment en tirent plutôt la conséquence qu'il serait préférable de faire des gares nouvelles compatibles avec le 300 à l'heure (troisième scénario).

Comme le souligne la CPDP dans son compte rendu, on constate que les plus fermes soutiens du scénario ligne nouvelle 220/120 sont aussi ceux des gares centre (syndicats, milieux écologistes, défenseurs de l'économie de territoire et des transports en commun), tandis que les soutiens des deux scénarios à grande vitesse (élus, acteurs économiques, partisans d'un projet d'aménagement et de développement) sont aussi ceux des gares nouvelles. L'une des questions ayant fortement émergé est la liaison entre le tissu urbain et les éventuelles gares excentrées. Nombreux sont les intervenants à avoir insisté sur le problème de l'accessibilité, abordant ainsi les sujets de l'interconnexion avec les réseaux existants, des transports en commun urbains et péri-urbains, de l'usage de la voiture, ce qui suppose parkings suffisants et voirie d'accès, enfin de la création des réserves foncières nécessaires.

Là aussi convient-il de retenir, comme pour le choix du type de ligne, une hypothèse en deux temps (les actuelles gares centrales pour 2020, sans se fermer la possibilité de gares nouvelles dans le futur) comme le proposent certains ?

## La question primordiale du financement

Le public pose à juste titre de nombreuses questions sur le financement. Il s'inquiète de la dérive éventuelle des coûts et pointe la difficulté de financement d'un tel projet, dont le coût prévisionnel se situe à un niveau respectable, de près de 4 à environ 6 milliards d'euros selon les scénarios. Qui doit payer, et comment ? Rappelant qu'un projet de cette nature a deux sources de financement (l'usager, *via* les opérateurs et RFF, et le contribuable, *via* l'Etat et les collectivités locales), un expert sollicité par la commission particulière a fourni un éclairage des modalités de financement à partir de l'exemple du TGV Est européen. Un représentant de l'Union européenne a précisé que le projet est éligible au financement complémentaire européen, tout en ne prenant aucun engagement à ce stade. Ces présentations n'ont pas suscité de réactions notables et ont eu le rôle pédagogique habituel d'expliquer qu'il est trop tôt au stade du débat public pour pouvoir présenter un plan de financement bouclé pour un projet de cette nature.

Tous les partenaires potentiels devront se prononcer sur leurs contributions, sachant que le maître d'ouvrage doit également décider du mode de réalisation : maîtrise d'ouvrage directe de RFF ou partenariat public privé, choix non négligeable car impliquant des coûts financiers fort différents.

## Quel bilan tirer de ce débat ?

Ce débat s'est déroulé dans d'excellentes conditions ; les échanges ont été approfondis, l'assistance satisfaisante, l'ambiance jamais tendue. Les cahiers d'acteurs, questions, avis et contributions sont arrivés en nombre et toutes les catégories d'acteurs - élus, socioprofessionnels, associations - ont très activement participé aux discussions.

Les thèmes abordés ont été variés, qu'ils aient été proposés par la CPDP ou qu'ils aient spontanément émergé en cours de débat. Le maître d'ouvrage, qui a proposé non pas une seule hypothèse mais des scénarios très diversifiés, permettant ainsi un débat très ouvert, s'est efforcé d'apporter des réponses claires et argumentées à toutes les questions. La commission particulière a préparé, structuré et animé le débat de manière professionnelle et objective.

Ainsi peut-on affirmer qu'ont été respectés les trois principes auxquels doit s'attacher tout débat public : la transparence, l'argumentation et la neutralité.

Douze réunions publiques (3 500 participants), 2 journaux du débat, 83 cahiers d'acteurs, 669 contributions et avis, 19 780 connexions Internet et 1 988 questions posées sur le site, 600 articles de presse écrite, sujets de radio ou de télévision ; ces chiffres prouvent que le public et ses représentants ont été informés et ont pu s'exprimer largement, et ce pour un coût de 1,22 million d'euros, somme bien inférieure à celle qui avait initialement été envisagée. On ne peut qu'en féliciter le président et les membres de la commission particulière.

A de très rares exceptions, le débat a mis en lumière l'opportunité du projet ; sa réalisation est vivement souhaitée et attendue car il contribuerait à la poursuite d'objectifs largement partagés : développement et désenclavement de divers territoires, lutte contre les émissions de CO<sub>2</sub>, amélioration du transfert modal, contribution à la relance économique, meilleure continuité ferroviaire entre l'Espagne et le reste du continent européen.

Mais si la grande majorité des intervenants s'est prononcée en faveur de son principe, les modalités de sa réalisation restent largement ouvertes. Les attentes divergent en fonction des besoins exprimés et des objectifs poursuivis par les collectivités territoriales concernées, les associations, les usagers et l'un des principaux partenaires de RFF, à savoir la SNCF.

Si, au vu des enseignements tirés du débat, la décision est prise de donner suite au projet, le maître d'ouvrage se trouvera, en relation avec ces interlocuteurs, devant des choix multiples, comme entre autres :

- Choisir la seule grande vitesse ou opter pour un scénario mixte ?
- En cas de scénario mixte, faire circuler les voyageurs à 300 ou à 220 km/h ?
- Selon le scénario retenu, recourir aux gares existantes ou prévoir de nouvelles gares ?
- Et dans le dernier cas, où les implanter ? (sachant qu'en toute hypothèse une gare nouvelle paraît s'imposer à Montpellier)
- Retenir ou non l'idée d'une réalisation du projet modulée dans le temps ?
- Comment assurer la faisabilité économique du projet et en renforcer la dimension écologique ?
- Quelle modalité retenir pour sa réalisation ? Maîtrise d'ouvrage directe ou partenariat public-privé ?
- Comment contribuer au mieux aux nécessaires complémentarités avec les autres modes de déplacement, en particulier les transports en commun ?
- Comment concilier le scénario retenu *in fine* avec les attentes de la SNCF ?

Des réponses peuvent être apportées sans doute rapidement à certaines de ces questions. La richesse des enseignements que l'on peut tirer de ce débat public ne peut qu'y aider. Mais leur diversité prouve qu'il reste néanmoins beaucoup à faire. Gageons que les réflexions se dérouleront dans une ambiance d'écoute mutuelle aussi marquée que celle qui a caractérisé les échanges lors du débat. Il serait à ce sujet sans doute apprécié par tous les partenaires que soient précisées les modalités envisagées pour permettre, dans la période à venir, leur information et leur expression.

Les responsables et en particulier les élus disposeront, une fois ce projet décidé - en fonction du scénario retenu et du choix de création et d'implantation d'éventuelles nouvelles gares - d'éléments primordiaux pour la définition de leurs projets de développement territorial et d'urbanisation. C'est en cela que l'on peut rejoindre l'avis exprimé par un élu de la ville de Nîmes selon lequel ce projet constitue un outil au service d'une réflexion en amont sur un véritable projet de territoire, un véritable projet de développement économique.

Le débat reste donc ouvert entre les défenseurs de telle ou telle vision de l'avenir. Chacun devra, au regard des responsabilités qui sont les siennes et de sa vision de ce que doit être l'avenir de la région, défendre ses propositions ; les occasions ne manquent pas, et ce à un terme proche. Mais il serait regrettable pour autant que seuls soient avancés des arguments inspirés de la défense exclusive d'intérêts régionaux, oubliant de ce fait les aspects nationaux et internationaux de ce projet. Là réside souvent un écart que la décision ultime se doit de ne pas occulter. Là réside aussi toute la difficulté, l'art pourrait-on dire, de concilier intérêt général régional et intérêt général national, voire européen (on a à ce sujet entendu nos amis espagnols). Nombreux ont été les projets soumis à débat public ayant fait apparaître ce double volet. Nous en avons là un exemple parfait.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat public. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.



Philippe DESLANDES



**cndp**  
Commission particulière  
du débat public

Commission nationale du débat public  
6, rue du Général Camou - 75007 Paris  
Tél. : 01 42 19 20 26 • Fax : 01 42 19 17 90  
Email : [contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)  
Site : [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs



## Communauté d'Agglomération de Montpellier

50 place Zeus - CS 39556 - 34961 Montpellier cédex 2

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.

DÉLIBÉRATION ADOPTÉE LE 23 MARS 2009

DEBAT PUBLIC SUR LE PROJET FERROVIAIRE DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN – AVIS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

Par décision du 3 septembre 2008, la Commission Nationale du Débat Public a émis un avis favorable à la demande de Réseau Ferré de France portant sur l'organisation d'un débat public sur le projet ferroviaire de ligne nouvelle Montpellier - Perpignan. En application de l'article L. 121-11 du code de l'environnement, une commission particulière a été constituée pour animer cette démarche durant quatre mois, du 3 mars au 3 juillet 2009.

La réalisation de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, chaînon manquant du réseau ferroviaire européen à grande vitesse, constitue également une urgence pour l'ensemble de la Région Languedoc-Roussillon. Elle représente, dans tous les cas, un enjeu majeur pour le devenir de la métropole montpelliéraine tant en matière d'attractivité économique que de développement urbain et d'organisation des déplacements. C'est pourquoi la Communauté d'Agglomération de Montpellier, tout à la fois autorité organisatrice des transports urbains et autorité compétente en matière d'aménagement de l'espace, entend prendre part au débat public au regard des objectifs de sa politique de planification stratégique.

C'est l'objet du présent avis qui a vocation à contribuer au cahier d'acteurs établi et publié sous la responsabilité de la Commission particulière du débat public.

### Privilégier la mixité et la polyvalence de la ligne nouvelle

Dans le cadre du débat public, quatre scénarios sont proposés.

Le scénario « doublement partiel de la ligne existante » s'apparente à un simple aménagement sur place. Conçu comme une hypothèse de référence, il ne répond pas aux enjeux d'une politique durable des transports. C'est pourquoi la Communauté d'Agglomération propose qu'il soit en premier lieu écarté.

Le scénario « LGV voyageurs à 320 km/h » apporte une réponse pertinente aux enjeux de performance des grandes liaisons voyageurs d'échelle européenne. En revanche, il interdit l'utilisation de cette ligne nouvelle pour le transport de marchandises et ne permet donc pas de développer une politique de report modal de la route vers le rail. C'est pourquoi la Communauté d'Agglomération propose qu'il soit également écarté.

Les scénarios « ligne nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h » et « ligne nouvelle voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h » permettent tous deux une utilisation mixte de la ligne nouvelle et répondent ainsi à l'objectif de report modal de la route vers le rail.

Toutefois, il convient de souligner que le scénario « voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h » intègre des installations techniques plus polyvalentes qui permettent une mixité plus complète de la ligne. Cet avantage concerne notamment la circulation de trains régionaux pour des liaisons intercités. C'est pourquoi la Communauté d'Agglomération propose, en cohérence avec les objectifs volontaristes du Plan de Déplacements Urbains, que soient approfondis ces deux derniers scénarios en veillant à privilégier la mixité et la polyvalence de la ligne nouvelle.

### Affirmer l'ambition d'une gare TGV urbaine sur le site de la Mogère à Montpellier

Dans le cadre du débat public, deux sites sont proposés pour l'implantation de la nouvelle gare TGV de Montpellier.

Le site Ouest, localisé aux abords du Mas de la Castelle sur la Commune de Lattes, est proposé comme une hypothèse valorisant l'interconnexion entre la ligne nouvelle et la ligne classique. Cette seule fonctionnalité ne compense pas les nombreux inconvénients que présente ce site ; notamment l'éloignement du cœur d'agglomération, la déconnexion avec le réseau de tramway, la difficulté d'accès et l'impact foncier des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne classique. Plus globalement, ce site Ouest ne permet pas d'envisager la conception d'une gare TGV de type urbain.

A l'inverse, le site Est, localisé aux abords de la Mogère sur la Commune de Montpellier, présente l'avantage de s'inscrire au cœur du projet urbain de la métropole montpelliéraine porté par le Schéma de Cohérence Territoriale. Par analogie avec la stratégie développée pour la conception de la gare TGV de Lille Europe, ce site est porteur d'une démarche de projet valorisant l'intégration de la gare dans la ville.

Il s'agira de promouvoir le développement d'un quartier d'affaires de niveau européen articulé avec le quartier Odysséum et le projet urbain de la route de la mer. Il s'agira également de valoriser la proximité avec le cœur d'agglomération en privilégiant l'accès à la nouvelle gare TGV par le tramway et les modes de déplacements doux.

Dans cette logique, une optimisation de la liaison tramway entre la gare Saint-Roch et la nouvelle gare TGV sera envisagée. De manière complémentaire, il convient que le projet de ligne nouvelle s'accompagne d'une intermodalité performante à l'échelle métropolitaine avec la mise en place d'une liaison TER directe entre Sète et la nouvelle gare TGV.

La Communauté d'Agglomération souhaite que le site Est soit retenu dans la perspective de la création d'un quartier d'affaires à forte densité bénéficiant de l'attractivité d'une gare TGV et de son intégration à la ville.

Cependant, la Communauté d'Agglomération réaffirme qu'elle privilégie avant tout la réalisation d'une ligne nouvelle, réalisation qui ne doit pas être conditionnée par de futurs arbitrages sur la question spécifique des gares de l'ensemble de la ligne.

En conséquence, il est proposé au Conseil de Communauté de bien vouloir :

- approuver et faire connaître cet avis à la commission particulière du débat public ;
- autoriser Monsieur le Président ou à défaut Monsieur le Premier Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, délégué dans le domaine « Urbanisme, Politique Foncière et Evolution de l'EPCI », à signer tout document relatif à cette affaire.

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte.



La future gare TGV au cœur du projet urbain de la métropole montpelliéraine





## 124<sup>ème</sup> SEANCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

26 novembre 2009



### Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

#### Conclusions du débat public et décision du maître d'ouvrage

*(Cette décision sera publiée au Journal officiel de la République française)*

Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,

- Vu le code de l'environnement, notamment son article L.121-13 ;
- Vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12 ;
- Vu la décision n°2008-13 du 3 septembre 2008 de la Commission nationale du débat public décidant que le projet de création d'une Ligne Nouvelle de Montpellier à Perpignan devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organiserait elle-même en en confiant l'animation à une Commission particulière du débat public ;
- Vu le compte-rendu du débat public présenté par le président de la Commission particulière du débat public du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan le 25 août 2009 ;
- Vu le bilan du débat public du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 25 août 2009.

Considérant que:

- la qualité du débat public et la diversité des opinions exprimées ont permis de recueillir l'ensemble des points de vue en présence ;
- le débat public a très largement confirmé l'opportunité du projet ainsi que le bien-fondé de ses principaux objectifs et fonctionnalités, à savoir :

- Répondre durablement à la demande croissante de déplacements fret et voyageurs, qu'elle soit européenne, nationale ou locale :
  - en développant un doublet de ligne ferroviaire à grande capacité et haute qualité de service pour tous les types de trains (trains aptes à la grande vitesse, régionaux et de fret) ;
  - en assurant la continuité de l'itinéraire à grande vitesse d'intérêt européen (dernière section française du projet prioritaire n°3 des réseaux transeuropéens de transports par la façade méditerranéenne) et national ;
  - en assurant la continuité de l'itinéraire fret d'intérêt européen (corridor D-ERTMS et 6-RNE) et national (axe à dominante fret) ;
  - en diffusant l'effet grande vitesse à l'ensemble des territoires languedociens et roussillonnais à l'aide de gares maillées avec le réseau ferroviaire régional et connectées aux réseaux de transport en commun ;
  - en permettant le développement des transports régionaux et périurbains ;
- Favoriser un aménagement durable du territoire en participant au rapprochement des métropoles régionales ;
  - en contribuant efficacement à la lutte contre l'effet de serre, en autorisant un report modal important,
  - en permettant le développement de tous les types de trains à long terme, en accompagnant la modernisation du réseau régional existant,
  - en respectant la qualité de vie et le patrimoine de la région (bruit, paysages, activités agricoles et notamment viticoles)
  - en garantissant la maîtrise des risques environnementaux, en particulier dans les zones sensibles au risque d'inondation,
  - en préservant la biodiversité exceptionnelle de la région et en inscrivant harmonieusement le projet dans les corridors écologiques.
- le débat public a fait ressortir une large adhésion au couloir de passage dit « plaine littorale », entre Montpellier et Narbonne et que le couloir proposé entre Narbonne et Perpignan, dit « Corbières littorales », n'a pas été remis en cause ;
- le projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan s'inscrit dans la continuité du projet de Contournement de Nîmes et de Montpellier, et figure dans le programme prévisionnel de 2000 km de lignes nouvelles défini dans la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement;
- il convient de veiller à l'articulation du projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan avec les études en cours sur l'axe Toulouse-Narbonne ;
- le débat public a démontré la nécessité d'anticiper la réflexion sur les principes de desserte et d'aménagement du territoire à l'horizon du projet, sans pour autant retarder le processus d'études ;
- le débat public a souligné la nécessité d'élaborer un projet finançable par l'ensemble des partenaires, gage de sa réalisation à l'horizon 2020 ;

**Décide :**

- de poursuivre les études relatives à la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'Etat et les collectivités territoriales participant au financement de ces études, selon les modalités qu'il aura définies ;
- d'inscrire ce projet dans une vision évolutive du réseau qui permette, via un doublet de ligne, le développement de la grande vitesse, du transport régional de voyageurs et du fret ;
- de poursuivre les études sur la base d'un projet de ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan :
  - qui s'inscrive dans le couloir de passage dit « plaine littorale » entre Montpellier et Narbonne, et dans le couloir « Corbières littorales » proposé entre Narbonne et Perpignan,
  - apte à la grande vitesse ferroviaire sur l'intégralité de son linéaire,
  - en capacité d'accueillir des circulations mixtes de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées, en tenant compte des enjeux d'insertion environnementale et d'économie globale du projet,
  - exemplaire en matière d'insertion paysagère, de respect de la biodiversité et de maîtrise des risques environnementaux ;
- de conduire ce projet en cohérence avec la réalisation du Contournement de Nîmes et de Montpellier et l'avancée des études sur l'axe Toulouse - Narbonne ;
- de poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales
  - en permettant la desserte de l'agglomération de Montpellier par une gare nouvelle dès la mise en service du Contournement de Nîmes et de Montpellier,
  - en engageant les études et concertations nécessaires à la construction d'une nouvelle gare pour l'agglomération de Nîmes sur la commune de Manduel,
  - en examinant l'opportunité de gares nouvelles pour la desserte de Béziers et Narbonne et, le cas échéant, leur localisation et leur horizon de réalisation, complémentairement aux aménagements en gares existantes,
  - en privilégiant la desserte de Perpignan par la gare actuelle.
- de lancer les études préalables à la déclaration d'utilité publique, en déployant parallèlement un dispositif d'information et de dialogue sur l'avancement du projet adapté aux attentes des différents interlocuteurs de RFF, qu'il s'agisse des partenaires co-financeurs du projet, des services de l'État, des collectivités territoriales, des organisations socioprofessionnelles, des associations représentatives et du public concerné. RFF demandera à la CNDP de veiller au respect de la participation des acteurs à ce processus.

Le Président

Paris, le **22 AVR. 2013**

**Décision portant organisation de la concertation préalable en vue de l'attribution du contrat de partenariat du projet de la gare nouvelle de Montpellier**

**Le Président de Réseau ferré de France,**

Vu le code des transports, et notamment ses articles L.2111-9 à L.2111-25,

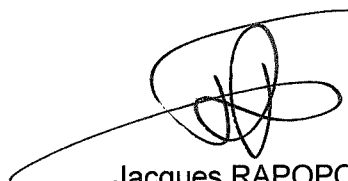
Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France et notamment l'article 39,

Vu le décret du 19 décembre 2012 portant nomination du président de Réseau ferré de France,

Vu la délibération du conseil d'administration de Réseau ferré de France en date du 29 novembre 2007 portant délégation de pouvoirs à son président et fixant les conditions générales des délégations au sein de l'établissement,

Vu le code de l'urbanisme,

Décide qu'en application des articles L.300-2 et R.300-1 à R.300-3 du code de l'urbanisme, la concertation préalable relative à l'opération de réalisation de la gare nouvelle de Montpellier est organisée dans les conditions définies par le document annexé à la présente décision. La concertation est organisée du 6 mai 2013 au 6 juin 2013.



Jacques RAPOPORT

## PROJET DE GARE NOUVELLE DE MONTPELLIER

### PRESENTATION DU PROJET ET DU DISPOSITIF DE CONCERTATION

---

#### 1. LES OBJECTIFS DU PROJET

##### 1.1 Contexte

Le projet de la gare nouvelle de Montpellier est une construction neuve, sur une ligne nouvelle mixte (Contournement de Nîmes Montpellier) dont la construction sera conjointe avec celle de l'équipement et réalisée dans le cadre d'un second partenariat public-privé.

La gare participe au projet de ligne nouvelle mixte à grande vitesse de Contournement de Nîmes Montpellier (CNM), projet déclaré d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat du 16 mai 2005.

Cette nouvelle gare située sur la commune de Montpellier (Hérault), se situe au sud-est du centre-ville montpelliérain, dans le quartier de Méjanelle - Pont Trinquat en cours d'aménagement et qui accueille déjà un lycée.

A proximité du nouvel Hôtel de Ville et du nouveau quartier Odysseum aménagé au nord de l'autoroute A9, le futur quartier de la gare comprendra des surfaces de bureaux, d'activités commerciales et ludiques et des équipements publics.

Les parcours futurs des trains à grande vitesse Ouest-Est du grand sud (Bordeaux, Toulouse, Marseille, PACA, Italie), complétant les parcours existants et futurs Nord - Sud (Londres – Bruxelles - Paris – Francfort – Genève – Lyon - Barcelone - Madrid) généreront un trafic voyageurs, estimé à 1,5 millions de voyageurs par an en 2017 puis en 2020, à 4.8 millions (dès la mise en service de la gare nouvelle de Nîmes Manduel) et au-delà de 6 millions à la mise en service de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan.

##### 1.2 Un projet s'appuyant sur la politique urbaine de l'Agglomération

Dès 2006, l'Agglomération de Montpellier a souhaité écrire les bases d'un projet urbain ambitieux, intitulé « Oz Montpellier Nature Urbaine », prenant appui sur l'arrivée prochaine de la nouvelle gare, elle-même liée à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse du Contournement Nîmes Montpellier. Des emprises ont été réservées au PLU de Montpellier et le Plan de Déplacements Urbains 2010/2020 intègre notamment une desserte de la gare nouvelle par deux lignes de tramway (L1 et L3).

Le projet d'aménagement du Quartier gare TGV, conformément aux orientations inscrites au SCOT, a pour principaux objectifs de :

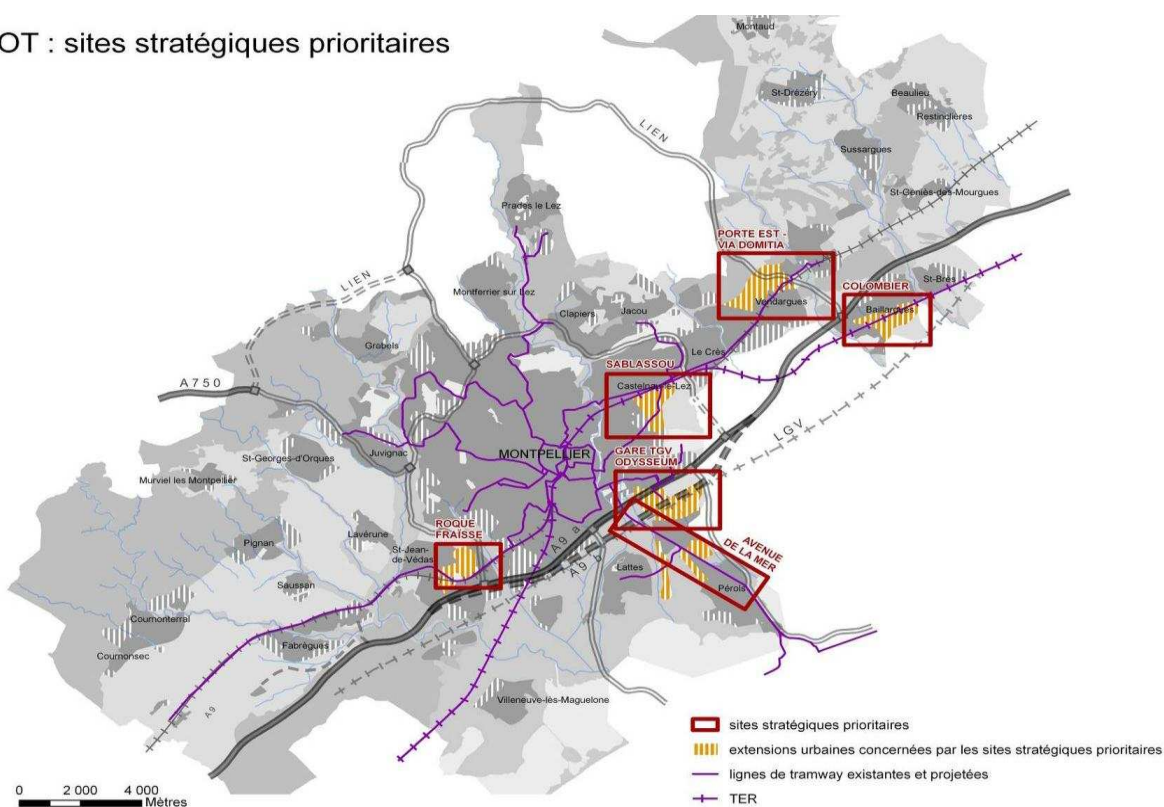
- créer un véritable pôle urbain d'échelle métropolitaine combinant activités, habitat,



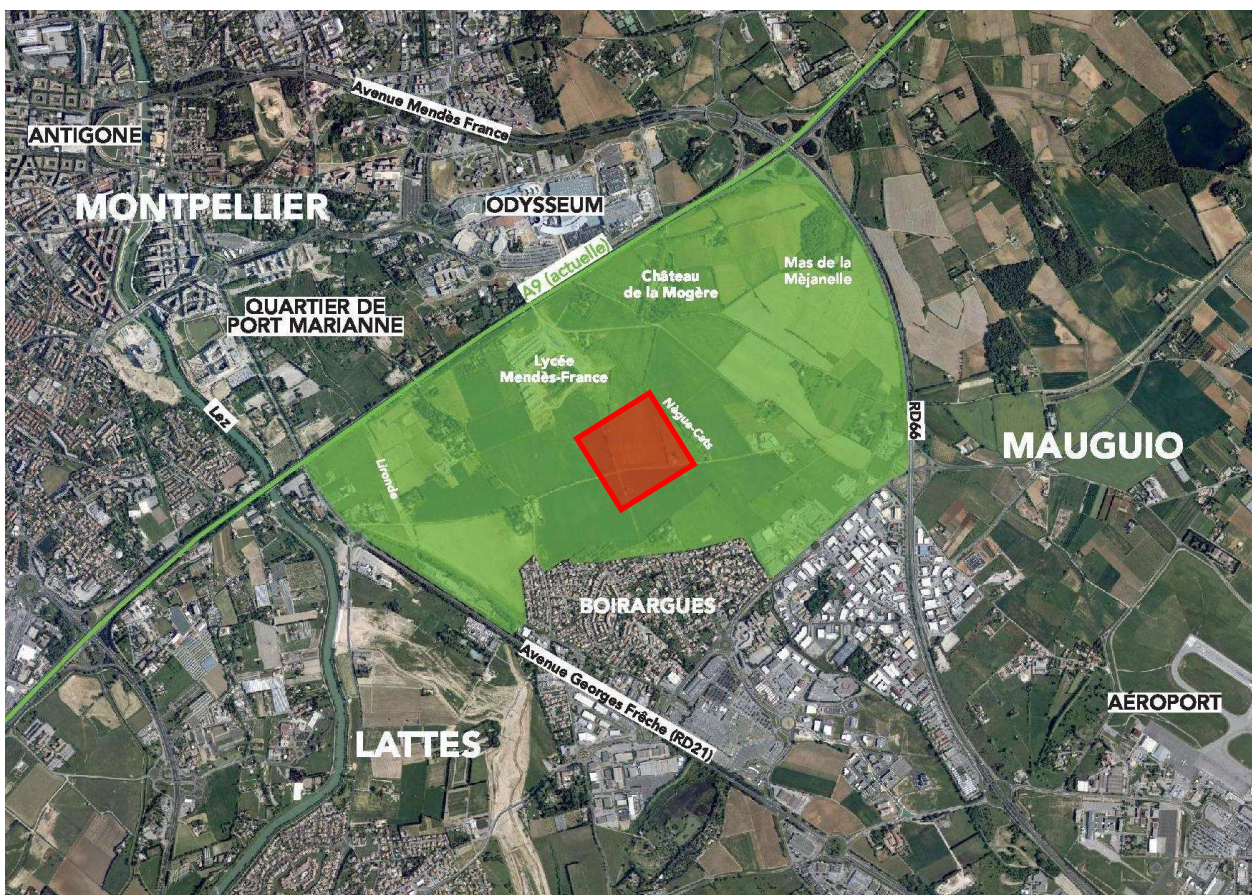
commerce et loisirs ;

- constituer le cœur d'un « hub » de dimension régional formé par les deux gares ferroviaires et par l'aéroport, étroitement connecté au Port de Sète ;
- réaliser et promouvoir un pôle d'affaires de niveau européen, anticipant l'évolution des besoins des entreprises et de leurs salariés et profitant de la desserte exceptionnelle par le TGV, le tramway et les grandes infrastructures routières ;
- relier le complexe Odysseum à la nouvelle gare TGV et créer les articulations nécessaires entre le nouveau quartier de la gare et les quartiers environnants (notamment ceux de Port Marianne sur Montpellier et ceux de Lattes) ;
- préserver et valoriser les paysages remarquables liés au domaine de la Mogère et au vallon de la Lironde ;
- intégrer les infrastructures dans leur environnement futur ;
- adopter une approche ambitieuse en matière de développement durable.

#### SCOT : sites stratégiques prioritaires



Le projet de la nouvelle gare s'inscrit dans l'opération d'aménagement « OZ Montpellier Nature urbaine » sur un site de 350 ha. Ce projet urbain de nouvelle génération est emblématique du dynamisme de la ville et de son développement vers la mer.



### 1.3 Présentation générale

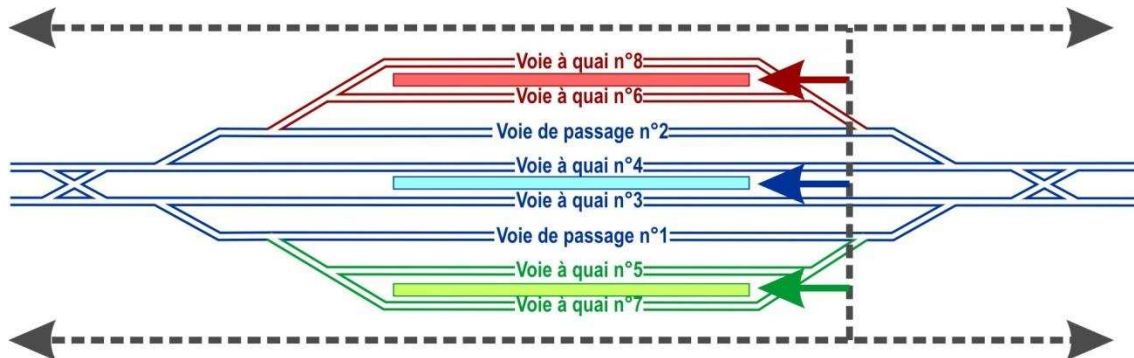
La nouvelle gare comprend la construction d'un bâtiment voyageurs (BV) et des aménagements et installations extérieurs indissociables de l'équipement et des différentes composantes de l'offre de mobilité :








- Le transport à grande vitesse (TAGV) ;
- Le transport Régional (TR) ;
- Le tramway (TRAM) ;
- Les bus urbains ;
- Les cars interurbains ;
- Les véhicules légers particuliers, collectifs ou partagés ;
- Les modes doux : vélos et piétons.

Le **bâtiment voyageur** (BV) ou Cœur de gare regroupera les espaces de services aux voyageurs (ventes de billets, accueils, information-voyageurs intermodale), les services d'accompagnements au voyage (commerces et services à la personne), les locaux d'exploitation de la gare (équipes commerciales, escales). L'ensemble de l'équipement sera aménagé en totale accessibilité à toutes les personnes atteintes d'un handicap.

Le **plan de voies** de la gare a une emprise de 400 x 90m, composé de :

- Deux voies passantes sans arrêt dédiés à la grande vitesse (fret et voyageurs),
- Encadrées par six voies desservant 3 quais traversant, permettant la succession de TAGV à intervalle rapproché dans chaque sens et/ou la possibilité de faire arriver des trains régionaux,
- D'un quai central,
- De deux quais latéraux.



LEGENDE	
<b>Lignes et quais</b>	
	Phase 1
	Phase 2
	Phase 3
<b>Infrastructure accès secours et avitaillement</b>	
	Rampe phase 1
	Rampe phase 2
	Rampe phase 3
	Voirie et tunnel d'accès (hors périmètre)

Plusieurs **accès** permettront la desserte de la gare ; ils seront définis en coopération avec le projet urbain en cours d'étude.

Le circuit des prises en charges et déposes rapides des VP et taxis s'effectuera de part et d'autre du faisceau de voies.

Deux horizons de dimensionnement ont été établis :

- 2020, pour la mise en œuvre de son programme de construction prévu à 2017, intégrant ainsi l'offre générée par la mise en service du CNM ; Soit un flux global de 4,8 millions de voyageurs/an ;
- 2050, pour le dimensionnement de l'emprise à réserver pour l'évolution envisagée du trafic « voyageurs » sur plus de 30 ans. Ce dimensionnement intègre ainsi la montée en charge de l'équipement ; Soit une perspective de flux global de 10 millions de voyageurs/an.

## 1.4 Enjeux du projet

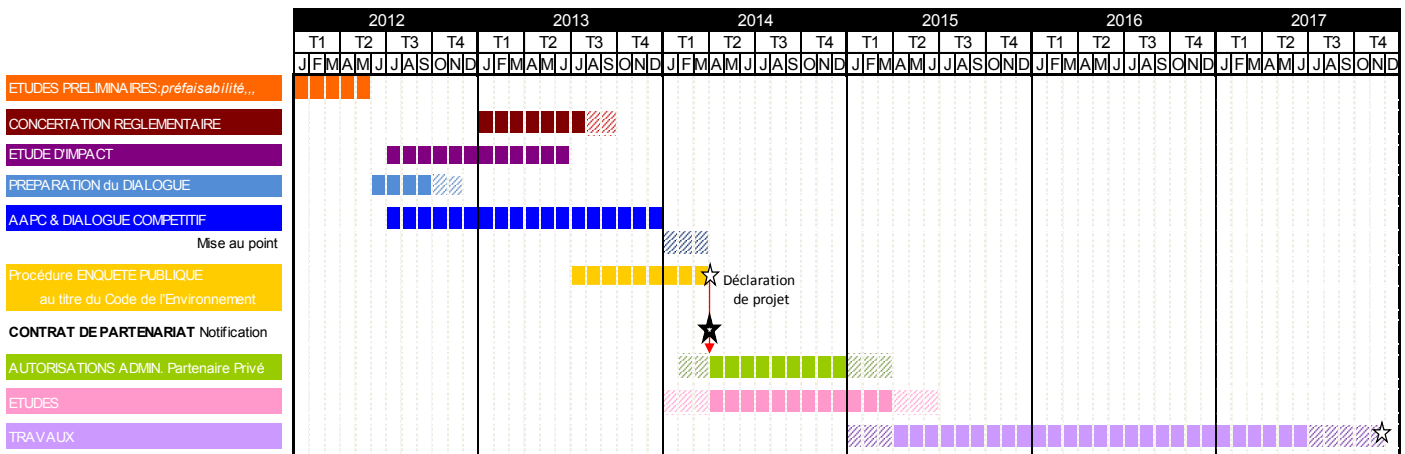
Outre le territoire de l'Aire Métropolitaine de Montpellier, la zone d'influence de la gare s'étend sur tout le territoire du Département de l'Hérault et de la Région Languedoc-Roussillon.

A l'échelle régionale, les principaux enjeux sont liés au fort taux d'accroissement de la population et à l'intermodalité.

A l'échelle métropolitaine de Montpellier, ils sont liés :

- Au fort accroissement de la population générant un développement urbain et de l'agglomération orienté côté mer Méditerranée décrit par le SCOT.
- A l'accroissement du transport ferroviaire local et interrégional, voire national et européen.
- A la réalisation d'un nouveau quartier porteur d'activités économiques et territoire d'une nouvelle centralité. La gare nouvelle deviendra une porte d'entrée sur la ville, vitrine de l'aire urbaine. L'équipement sera significatif dans le tissu urbain et devra être parfaitement accessible pour tous.

## 1.5 Planning prévisionnel de l'opération



Quelques dates clés :

- Mai 2013 : Concertation préalable au titre de l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme par RFF.
- Fin 2013 : Enquête publique en vue de l'obtention de la déclaration de projet
- 1<sup>er</sup> semestre 2014 : Signature du Contrat de partenariat Gare
- 2015 – 2017 : « Réalisation » concomitamment au contrat CNM
- Fin 2017 : Mise en service de la nouvelle gare de Montpellier

## 1.6 Coût

La convention cadre du financement du Contournement de Nîmes Montpellier a permis la signature, en avril 2012, d'une convention de financement spécifique pour la gare nouvelle de Montpellier.

Celle-ci s'élève à 150 millions d'euros courants (135 M€ aux conditions économiques de juillet 2011).

## 2. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

La phase de concertation a lieu en même temps que la consultation du partenariat public-privé pour la réalisation de la nouvelle gare.

La concertation a pour objectif d'informer et de consulter les habitants concernant leurs attentes, afin d'alimenter la réflexion des candidats au PPP.

De plus, ce projet de gare nouvelle s'inscrit dans un territoire en mutation, porté par le projet urbain de l'Agglomération de Montpellier. L'association des habitants permet ainsi de réaliser un projet répondant à leurs besoins et qu'ils s'approprient.

Ce dispositif de concertation a lieu pendant une phase délicate du projet ; en effet, compte tenu de la période de consultation, il n'est pas possible de communiquer sur les propositions des candidats en lice. Cependant, RFF a souhaité associer les citoyens, y compris pendant cette période.

Ambitieux, ce dispositif traduit le souhait de RFF de favoriser une concertation tournée vers l'échange et l'aide à la décision. Un tiers neutre, « garant » de la concertation, veillera au bon déroulement du dispositif.

L'ambition pour RFF en matière de concertation est :

- D'informer, dialoguer avec les parties prenantes et les habitants.
- Que ce dialogue respecte les règles de confidentialité induites par le dialogue compétitif avec les architectes en compétition ;
- De respecter les exigences réglementaires en matière de participation du public ;
- De respecter les contraintes calendaires du projet de gare (Obtention de la Déclaration de projet), en lien avec la mise en service du CNM.











La concertation dans le cadre du projet Gare nouvelle de Montpellier comporte un volet **volontaire** d'ateliers citoyens<sup>1</sup> ainsi qu'un volet **réglementaire** d'information et de participation large des habitants (exposition, réunions publiques,...). La démarche globale repose sur un lien fort entre les deux types de concertation :

- la concertation volontaire prépare et alimente la concertation réglementaire. Les publics concernés par chaque phase sont différents : la concertation volontaire concerne un public restreint, formé en vue de développer son expertise citoyenne, tandis que la concertation réglementaire concerne un public large qui sera consulté sur le projet.
- les deux phases enrichissent le projet en permettant à toutes les parties prenantes de construire une réflexion en profondeur.

---

<sup>1</sup> Ce terme renvoie à la notion de « mini-publics » et peut prendre plusieurs noms : conférence de citoyens, conférences de consensus, cellules de planification... Quel que soit le nom utilisé, il s'agit d'une forme de consultation visant à aider à construire une expression. Cette forme de consultation constitue une aide au décideur.

## 2.1 Calendrier de la concertation

	Mars	Avril	Mai	Juin
<b>Concertation volontaire (atelier citoyen)</b>	 Présentation 16/03	 Rencontres experts 13/04	 Recommandations 25/05	  
<b>Concertation réglementaire (article L. 300-2 du Code urb.)</b>		 Réunion publique Agglo	6/05   Ateliers Socio-pro Réunion publique RFF	6/06
<b>Bilan de la concertation</b>				 30/06

La concertation et les étapes après cette concertation sont prévues comme suit :

Quoi	Quand	Durée
<b>Concertation avec le public</b>	Mai 2013	1 mois
<b>Réunion de lancement de la concertation</b>	6 Mai 2013	1 mois
<b>Réunion publique (concertation)</b>	30 mai 2013	1 mois
<b>Rédaction du bilan de la concertation</b>	Juin 2013	1 mois
<b>Signature du bilan de la concertation par le Président de RFF</b>	30 juin 2013	
<b>Communication sur le projet lauréat</b>	Début 2014	

## 2.2 La concertation volontaire (atelier citoyen)

### - Le mandat

RFF confie à un groupe de citoyens tirés au sort le soin de faire des recommandations aux architectes en compétition pour élaborer le projet de gare nouvelle de Montpellier.

Ces recommandations compléteront le cahier des charges technique établi par RFF et ses partenaires et donneront le point de vue et les points d'attention des citoyens.

L'enjeu est de concrétiser l'apport des citoyens à un projet, c'est-à-dire de permettre l'expression d'une expertise citoyenne, alors même que des obligations de confidentialité interdisent la diffusion d'informations.

### - La méthode

Quarante citoyens recrutés, pour tenir compte de deux variables :

- Géographique : les habitants choisis habitent les différentes communes directement concernées par le projet et celles qui sont plus éloignées.
- Sociodémographique : sexe, âge et CSP.

Certains de ces participants sont porteurs d'un handicap moteur/visuel.

La diversité de profils vise à faire naître un avis citoyen construit.

Le travail en groupe se déroule pendant trois samedis : le 16 mars, le 13 avril et le 25 mai.

L'objectif de ces trois journées en groupe est d'avoir une discussion en profondeur.

- La première journée est consacrée à la présentation du projet par RFF et aux bases du travail en groupe.
- La deuxième journée est consacrée à l'échange avec des intervenants extérieurs.
- Enfin, la dernière journée est consacrée à la formulation des recommandations du groupe pour le président de RFF (décideur) et les candidats sélectionnés (concepteur, constructeur et mainteneur).

### 2.3 La concertation réglementaire

Le projet de gare nouvelle de Montpellier, en tant qu' « opération d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique », doit faire l'objet d'une concertation, en application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme.

La concertation réglementaire a pour objectif d'informer et de faire participer le plus largement possible pour contribuer à la définition du projet et des critères de celui-ci, en vue d'aider à la décision. Il s'agit également de demander à un public large de donner son avis sur les propositions faites par l'atelier citoyen.

Cette démarche de concertation préalable à l'Enquête Publique, décidée par le Président de RFF, est prévue à partir de mai 2013. Elle fait l'objet d'une consultation en amont des collectivités concernées : l'agglomération d'une part, compétente en matière d'aménagement et d'urbanisme et les communes, en particulier celles qui ne sont pas membres de l'agglomération et proches du projet d'autre part, pour information.

Cette concertation réglementaire, d'une durée d'un mois, est un dispositif qui repose sur :

- une large information du public
- une expression du public par :
  - la mise en place d'une exposition présentant le projet et de registres,
  - la tenue d'une réunion publique,
  - la mise en place d'un questionnaire,
  - des ateliers socio-professionnels à destination des acteurs socio-économiques : entreprises, architectes, membres du conseil économique, social et environnemental régional, ouverts au public.

Le bilan de la phase de concertation (volontaire et réglementaire) sera joint au dossier d'enquête publique.

## 2.4 Le lien entre démarche volontaire et réglementaire

La concertation volontaire menée par RFF autour du projet gare, en plus de la concertation réglementaire illustre le souhait d'associer la population locale dans la réflexion sur les attentes pour une Gare nouvelle. Cette concertation volontaire joue un rôle essentiel dans l'appropriation et la compréhension d'un projet qui, pour l'instant et au moment de la tenue de l'enquête publique, ne propose que peu « d'images » auxquelles le public peut se raccrocher. Le projet architectural et les illustrations qui en découlent sont les éléments les plus accessibles pour le public, ceux-ci seront disponibles à l'issue du dialogue PPP, après la tenue de l'enquête publique. L'organisation d'un atelier citoyens lors de la concertation volontaire permettra d'expliquer les particularités de calendrier, de la genèse du pôle d'échanges multimodal et permettra aux participants de formuler leurs recommandations. Elle compensera par une démarche de co-construction l'absence d'images sur la gare.

Le bilan de la concertation fera ressortir l'ensemble de cette démarche (intérêt, enjeux, organisation) et l'articulation des calendriers de concertation entre le projet Gare et le projet Oz.

Cette démarche de concertation volontaire s'accorde avec les attentes de la réglementation qui vise à renforcer l'information de la population et sa participation à la définition de projet ayant des incidences sociales et économiques sur son territoire. Elle appuie et renforce la concertation réglementaire. En ce sens, les deux concertations (volontaire et réglementaire) préparent l'enquête publique en permettant d'expliquer la construction du projet.

L'enquête publique envisagée fin 2013-début 2014 a pour objectif de présenter le projet et ses impacts sur l'environnement ainsi que les mesures prises pour en limiter les effets au titre du Code de l'Environnement. Les adaptations du projet pour prendre en compte les enjeux environnementaux, mais aussi socio-économiques sont des éléments à faire ressortir. Les apports de la concertation, qu'elle soit réglementaire ou volontaire, sont des éléments essentiels pour la compréhension de l'évolution du projet et son inscription réfléchie dans un territoire. L'enquête publique permet également au public d'exprimer son opinion sur le projet.

L'organisation préalable de la concertation volontaire et réglementaire permet autant d'explicitier la construction du projet, de prendre en compte des attentes spécifiques de la population que de désamorcer d'éventuelles incompréhensions ou oppositions. De plus, la réforme de l'enquête publique (Décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique) a mis notamment l'accent sur l'articulation de l'enquête publique avec les concertations éventuellement conduites en amont. L'intégration du bilan de la concertation volontaire et réglementaire dans le dossier d'enquête publique s'inscrit bien dans ce contexte.

Le chevauchement de la concertation volontaire avec la concertation réglementaire répond à une volonté d'enrichir la réflexion en allant en profondeur dans les échanges avec le public.

Le recours à l'atelier citoyen répond à la volonté de RFF de toucher un public et de le faire travailler différemment (en valorisant la construction d'un avis collectif issu d'échanges) de ce qu'il est possible de faire habituellement dans le cadre d'une consultation large (*via* des expositions, réunions publiques,...) qui permet essentiellement l'expression d'avis individuels.



Ce lien constitue l'affirmation de la volonté de RFF d'une démarche participative avec les différents acteurs et le témoignage de la transparence sur son projet malgré la procédure de consultation du PPP en cours.

Lors de la réunion publique de la concertation organisée par RFF, les membres de l'atelier citoyen pourront présenter leur travail (les recommandations issues des deux précédentes journées).

## **2.5 Le garant : présent sur l'ensemble de la concertation**

Un garant sera présent tout au long des différentes phases du dispositif de concertation. Personne neutre et indépendante des parties prenantes du débat, le garant veille au bon déroulement de la concertation et au respect de la participation des différents acteurs de la concertation et du public.

Plus particulièrement, il a pour rôle d'observer et d'analyser le déroulement de la concertation, de favoriser la participation et l'expression des participants à la concertation et d'assurer un rôle de recours afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation.

## **2.6 Une concertation en partenariat avec l'Agglomération de Montpellier**

Le projet Gare nouvelle de Montpellier s'inscrit dans un vaste projet d'aménagement urbain intitulé « Oz Montpellier Nature urbaine », porté par l'Agglomération. La gare constitue l'élément central de ce projet.

L'organisation de la concertation de la gare en articulation avec la concertation portée par l'Agglomération autour du projet Oz crée des conditions favorables pour la compréhension des aménagements du quartier gare et les spécificités de chacun des projets.

RFF interviendra au cours de la réunion publique de l'Agglomération prévue mi-avril.

## **2.7 Les outils mis en place pour la concertation réglementaire**

Le dispositif de concertation se décline en plusieurs actions d'information et d'expression du public:

1. Lancement de la concertation :
  - Action de communication sur le futur site de la gare nouvelle
2. Information sur le lancement de la concertation :
  - Affichage dans les panneaux d'information municipaux.
  - Affichage publicitaire dans plusieurs lieux.
  - Annonces presse locale.
3. Concours de dessin « Dessine la gare de demain » auprès des enfants
4. Dispositif d'information :
  - Une exposition sur le projet sur plusieurs sites.

- Plaquette d'information mise à disposition sur les lieux d'exposition et de la réunion publique.
- Le site internet du projet.

5. Dispositif d'expression :

- Registres sur les lieux d'exposition.
- Rubrique dédiée sur le site internet et adresse électronique.
- Réunion publique le 30 mai 2013

6. Relations presse :

- Régulières,
- Spécifiques :
  - Conférence de presse au moment du lancement de la concertation le 6 mai 2013
  - Conférence de presse de « bilan de la concertation » en fin de concertation (à confirmer)

7. Diffusion au public du bilan de la concertation :

- Sur le site Internet RFF du projet.
- A l'Hôtel de l'Agglomération, en mairies.

Le Président

**Décision portant validation du bilan de la concertation préalable**

**Projet de Gare nouvelle Montpellier – Sud de France**

**Le Président de Réseau ferré de France,**

Vu le code des transports, et notamment ses articles L.2111-9 à L.2111-25,

Vu le décret n°97-144 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France, et notamment son article 39,

Vu le décret du 19 décembre 2012 portant nomination du Président de Réseau ferré de France,

Vu la délibération du conseil d'administration de Réseau ferré de France en date du 29 novembre 2007 portant délégation de pouvoirs au Président et fixant les conditions générales des délégations au sein de l'établissement,

Vu les articles L.300-2 et R.300-1 à R.300-3 du Code de l'Urbanisme,

Vu la décision du 22 avril 2013 portant organisation de la concertation préalable relative au projet de gare nouvelle de Montpellier,

**Etablit le bilan de la concertation préalable relative au projet de Gare nouvelle Montpellier - Sud de France telle que figurant au document annexé à la présente décision. Ce bilan clôt la concertation préalable organisée du 6 mai au 6 juin 2013 selon les modalités et pour les objectifs définis le 22 avril 2013.**



Jacques RAPOPORT

# 3

## Mise en œuvre



# 3

## Mise en œuvre



### **Les Plans de Déplacements de Secteurs** ..... p. 176

- > Coeur d'Agglomération
- > Plaine Ouest
- > Piémonts et Garrigues
- > Vallée du Lez
- > Cadoule et Bérange
- > Littoral



### **Traduire localement le PDU : les Plans Locaux de Déplacements** ..... p. 202



### **La programmation du PDU** ..... p. 204

- > Calendrier de réalisation de l'AXE 1 :  
Construire la ville des courtes distances
- > Calendrier de réalisation de l'AXE 2 :  
Accélérer la transition vers de nouvelles mobilités ; limiter le réflexe automobile
- > Calendrier de réalisation de l'AXE 3 :  
Déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la métropole
- > Estimation financière des principales actions  
portées par Montpellier Agglomération



### **Suivre et évaluer le PDU** ..... p. 214

- > Animer un observatoire du PDU dans le cadre de l'observatoire territorial
- > Réaliser une nouvelle enquête ménages déplacements
- > Des indicateurs permettant d'évaluer les objectifs du PDU
- > Les indicateurs propres à l'évaluation environnementale





## Les Plans de Déplacements de Secteurs

Les Plans de Déplacements de Secteurs (PDS) constituent le volet territorial du Plan de Déplacements Urbains.

Ils localisent, à l'échelle de chacun des 6 secteurs définis à l'occasion du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), les principales infrastructures de transport existantes ou en projet qui contribuent à l'organisation territoriale des mobilités, en relation avec l'urbanisation actuelle du territoire et les développements urbains en cours ou à venir. Pour ce faire, ils repèrent en particulier les sites d'extension urbaine potentielle, qui ont vocation à accueillir de nouveaux quartiers, générateurs de déplacements.

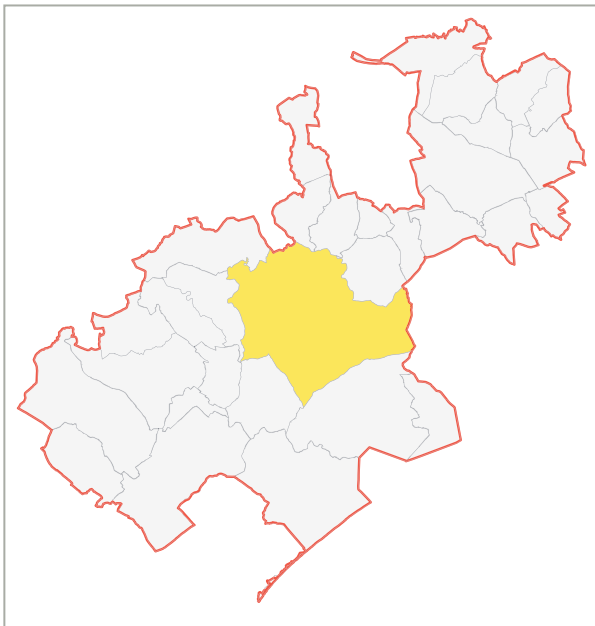
Ils précisent la hiérarchisation du réseau de voirie, dont les principes ont été établis par le SCoT, en proposant une organisation fonctionnelle qui optimise la capacité des grandes infrastructures existantes, favorise le rabattement des flux automobiles vers les pôles d'échanges de transports publics et permette la mise en œuvre de zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre) au sein des villages et des quartiers. Cette hiérarchisation du réseau de voirie a vocation à être détaillée, à l'échelle de chaque commune, à l'occasion de l'élaboration des Plans Locaux de Déplacements (PLD).

D'autre part, ils identifient et qualifient les principaux pôles d'échanges de transports publics. Compte tenu de leur contexte urbain, les pôles de proximité sont préférentiellement orientés pour assurer une bonne accessibilité à pied ou à vélo. Installés au contact des principales infrastructures routières, les pôles d'agglomération (pouvant associer une desserte ferroviaire) sont, quant à eux, préférentiellement destinés à capter les flux de rabattement automobile vers le réseau de transports publics.

Les PDS localisent aussi le réseau armature de transports publics associant le réseau ferroviaire et les développements du réseau de tramway tel qu'imaginé au terme du projet global. Ils proposent également des principes de rabattement des autres transports suburbains ou interurbains sur ce réseau armature ; ces principes devant être confirmés ou précisés en fonction de l'avancement des études propres à chaque projet, axe de transport ou bassin de mobilité.

Ils localisent enfin les principaux itinéraires cyclables d'échelle intercommunale ; en particulier les voies vertes à vocation dominante de loisir. Il est à noter que les aménagements cyclables de type urbain sont intégrés au référentiel technique correspondant aux voies de niveaux 1, 2 et 3. A ce titre, ils ne font pas l'objet d'un repérage particulier ; celui-ci pouvant intervenir à l'échelle communale avec des Plans Locaux de Déplacements (PLD).

## Cœur d'Agglomération



### Conforter l'élargissement du centre-ville par le maillage du réseau de tramway

Pour adapter la centralité montpelliéraine aux enjeux démographiques et de fonctionnalités métropolitaines auxquels elle doit répondre, l'élargissement du centre-ville est une nécessité. Il s'inscrit dans la continuité du projet urbain montpelliérain, vers Antigone et le Lez. L'emplacement de la nouvelle mairie, au bord du Lez, contribue à l'affirmation de cette nouvelle échelle de la centralité, tout en s'appuyant sur le maillage des nouvelles infrastructures (ligne de tramway, pont de la République, etc.). Ainsi, une continuité urbaine de qualité sera assurée, et perceptible, entre le centre historique et les grands projets urbains de l'avenue Georges Frêche, du quartier de la gare TGV ou d'Odysseum.

Ainsi, le projet urbain « de Montpellier à la mer », labellisé EcoCité, intègre pleinement cette continuité.

A l'horizon du réseau à 6 lignes, le cœur d'agglomération bénéficiera d'une excellente couverture en transports publics. Ce développement permet une réorganisation globale du réseau de tramway avec une diamétralisation différente des lignes dans la traversée du centre,

améliorant les temps de parcours, et la création d'une ligne circulaire (ligne 4 « Circulade ») assurant la connexion entre les lignes radiales. Ainsi, la ligne 2 reliera le Corum à la gare St Roch par la place de la Comédie alors que la ligne 3 circulera sur le boulevard de Strasbourg pour accéder aux rives du Lez.

Le développement de ce réseau aura un rôle majeur dans l'organisation urbaine à venir, avec notamment le renforcement des prescriptions urbaines autour des stations de tramway.

### Gare St Roch, nouvelle gare TGV : concevoir une centralité d'échelle métropolitaine à partir de la grande vitesse

La restructuration de la gare historique Montpellier Saint-Roch a vocation à renforcer les fonctionnalités urbaines et multimodales de ce pôle d'échanges grâce à des aménagements favorisant l'intermodalité entre le train, le tramway, le vélo, la marche à pied et l'automobile, avec notamment la réalisation du parking Nouveau Saint Roch.

La nouvelle gare TGV Montpellier-Odysseum qui sera créée à l'horizon 2016 au niveau du site Méjanelle Pont Trinquat, intégrera, dès sa conception, la recherche d'une intermodalité performante (desserte tramway, connexion avec l'aéroport, aménagements urbains de qualité, parkings, etc.). Un nouveau quartier d'envergure sera développé autour du pôle d'échanges avec, en particulier, un pôle d'affaires ayant vocation à accueillir des activités d'échelle métropolitaine.

La complémentarité entre ces pôles d'échanges ferroviaires sera affirmée avec une spécialisation relative dans l'accueil des flux TER et TGV tout en proposant des correspondances quai à quai entre TER et TGV en gare nouvelle. Une connexion performante sera assurée entre les deux gares par une desserte en tramway.





### Accompagner la densification du réseau de transports publics

La 5ème ligne de tramway, entre Lavérune et Clapiers-Prades le Lez, ainsi que la 6ème ligne de tramway, reliant Antigone à Castelnau Sablassou renforceront la couverture territoriale du cœur d'agglomération en offrant une desserte performante des secteurs urbains périphériques.

En complément, le réseau de bus sera redéployé pour desservir efficacement les quartiers situés au-delà des zones d'influence du tramway. Des aménagements d'amélioration de la « performance bus » seront étudiés pour renforcer cette offre, notamment dans les secteurs les plus denses et en accès aux pôles d'échanges multimodaux.

Au-delà des sites d'extension urbaine situés à proximité des lignes de tramway (Route de la Mer, Malbosc, Ovalie, Les Grisettes, etc.), le réinvestissement urbain autour de ces axes de transport constitue un objectif prioritaire du SCoT.

Dans cette optique, les politiques urbaines mises en œuvre ; notamment au travers des opérations Nouveau Saint Roch, Restanque et Campus, sont de nature à valoriser la desserte par le tramway avec une densification raisonnée des espaces urbains mutables.

### Réaliser le système de contournement pour limiter les trafics de transit en ville

La réalisation du système de contournement issu du Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) et la requalification de l'A9a accompagnée de la création de nouveaux échangeurs (aux droits d'Odysseum, de la Route de la Mer et des Prés d'Arènes) doit permettre de réduire le trafic automobile en centre-ville grâce au report attendu des flux de transit.

A l'intérieur du contournement, la hiérarchisation fonctionnelle du réseau de voiries permet d'identifier les axes ayant vocation à supporter des niveaux de trafic relativement importants, et ce, afin d'optimiser

les capacités du réseau de voiries tout en limitant la circulation dans les secteurs les plus résidentiels.

En complément, une armature de niveau 3 est constituée par les boulevards de ceinture et certaines pénétrantes qui y sont connectées (route de Ganges, rue de la Vieille Poste, axe Liberté – Prés d'Arènes, avenue de Toulouse).

### Maîtriser la circulation et le stationnement en centre-ville

Le plan de circulation envisagé s'appuie sur une « ceinture de protection du centre ville » qui a pour fonction de maîtriser la circulation vers et à l'intérieur du centre-ville en canalisant les flux de transit, et un « anneau de distribution » à double sens autour de l'Écusson, pour favoriser les connexions inter quartiers et accéder aux parkings du centre-ville.

Pour le stationnement, l'objectif est d'apporter une réponse aux différents besoins (résidents / pendulaires / visiteurs) en équilibrant l'offre sur voirie et en ouvrage. L'idée est de maintenir le nombre de places, les espaces de stationnement sur voiries pouvant être réaffectés à d'autres usages si une offre en ouvrage est disponible à proximité. Pour tendre vers une meilleure répartition du stationnement et l'adapter à l'évolution des besoins, des parkings périphériques pourront être réalisés, notamment au niveau de l'Avenue Raymond Dugrand (Ilot H). Le jalonement dynamique des parkings, basé sur un accès en quadrants, sera développé pour orienter plus rationnellement les usagers.

Par ailleurs, les zones de stationnement réglementées pourront être étendues, avec du stationnement payant ou à durée limitée (zones bleues) dans les cœurs de quartiers (Malbosc, etc.), tout en maintenant une offre attractive pour les résidents.

Plus globalement, la mutualisation des espaces de stationnement sera recherchée.

## Renforcer la performance et le confort des modes actifs

Les projets d'urbanisation nouvelle ou les aménagements liés au réseau de tramway intègrent systématiquement la prise en compte des cheminements piétons et cyclables, avec souvent plus de 50% de l'espace public affecté aux autres modes que la voiture.

Cette stratégie de redistribution de l'espace public au profit des modes actifs et des transports publics se concrétisera en particulier par la requalification des grandes voies pénétrantes (avenue de Toulouse, route de Lavérune, route de Nîmes, route de Mende, route de Sète, etc.), dont la dimension urbaine mérite d'être affirmée.

Conjointement aux plans de circulation et de stationnement, un plan local de modération des vitesses sera proposé. Il vise à sécuriser et apaiser la circulation dans les quartiers en généralisant les zones 30 et zones de rencontre, les principaux axes inter-quartiers conservant une vitesse limitée à 50km/h. L'expérimentation de phases « tout piétons », améliorant les conditions de la marche à pied pourra également intervenir sur certains carrefours, en priorité à proximité des stations de tramway.

Des cheminements à créer ou à préserver pourront par ailleurs être identifiés dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme, notamment pour la traversée des grandes copropriétés.

En complément, le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) affirme la priorité accordée à la résorption des principaux points noirs d'accessibilité, à la cohérence avec les aménagements liés aux transports et aux équipements recevant du public.

## Compléter le maillage cyclable par le réseau vert

Au delà des actions à mener pour favoriser les modes actifs dans les déplacements de proximité, un réseau vert se constitue progressivement autour de la ville de Montpellier. La « Marathonienne » en est l'emblème, avec une boucle de 42 km qui prend appui sur les cours d'eau (Lez, Mosson) et certains espaces verts (parc de Grammont). Cet itinéraire pourra ensuite être complété par des sections radiales (aqueduc Saint Clément) et des aménagements plus ponctuels.

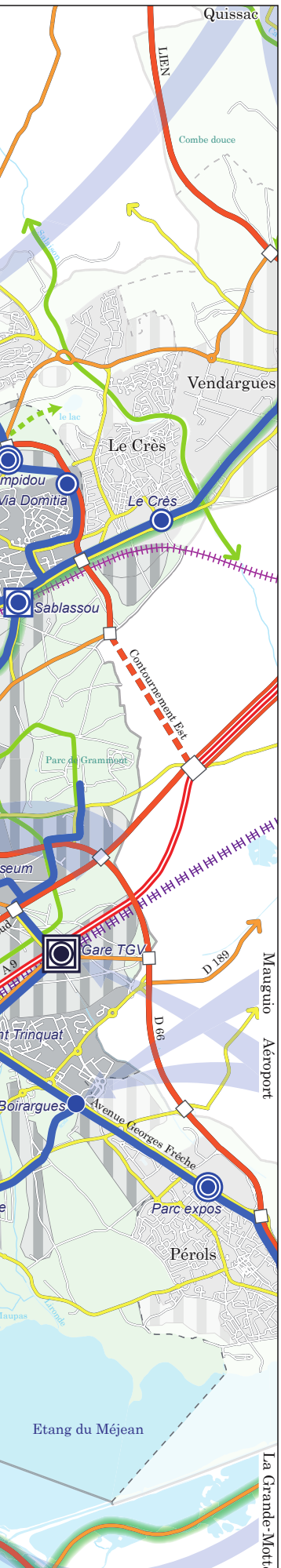
## Organiser la gestion des marchandises en ville

La qualité de l'organisation des livraisons de marchandises est déterminante pour l'activité économique du cœur d'agglomération et, en particulier, pour son rayonnement commercial.

Une étude spécifique sera conduite à cet effet, afin de préciser les dispositions à mettre en œuvre localement. Celles-ci pourront inclure des mesures de contrôle d'accès, notamment sur critère environnemental, la création d'espaces logistiques urbains à proximité des centres de vie (Marché Gare, Saint Roch, Parking Arceaux, Pagézy, etc.) et la mise en place de consignes et bureaux de ville dans le centre-ville et les nouveaux quartiers.

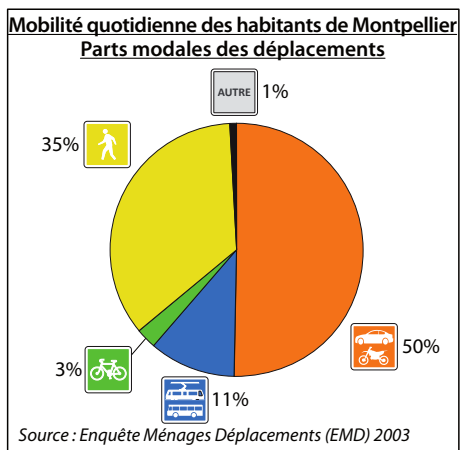
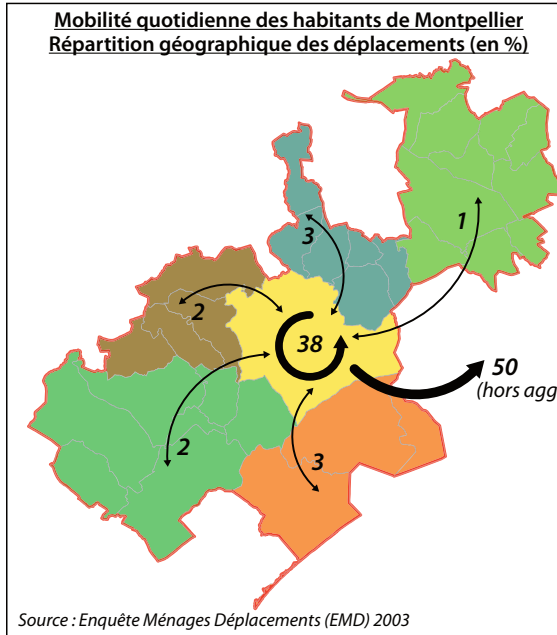


# Plan de déplacements de secteur Coeur d'Agglomération

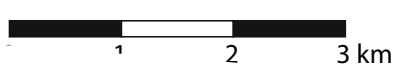


**Ville de Montpellier**

- Superficie : 5 600 ha
- Nombre d'habitants en 2006 : 251 634
- Croissance annuelle 99/06 : +1,59%
- Nombre de déplacements quotidiens : 1 950 000

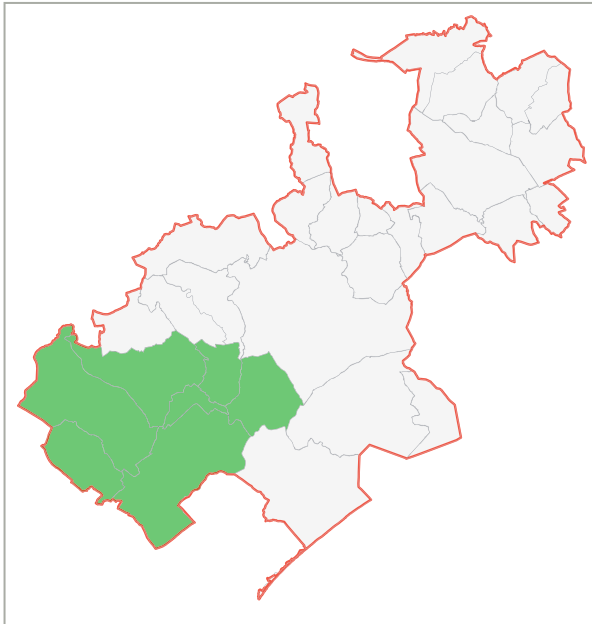


- Réseau armature des transports publics**
- ||||| future Ligne à Grande Vitesse
  - +++++ ligne ferroviaire existante (TER)
  - lignes de tramway existantes ou projetées
  - principes de rabattement des transports publics sur le réseau armature
  - principaux axes d'amélioration de la performance bus
- Pôles d'échanges multimodaux (PEM)**
- ◻ PEM TGV
  - ◻ PEM TER
  - ◻ PEM d'agglomération
  - ◻ PEM de proximité
  - PEM de correspondances
- Espaces publics de voirie existants ou projetés (et aménagements cyclables associés)**
- === voies de niveau 5
  - == voies de niveau 4
  - ◻ principaux échangeurs
  - voies de niveau 3 (pistes cyclables, sas vélos...)
  - voies de niveau 2 (bandes cyclables, sas vélos...)
  - voies de niveau 1 (zones 30, zones de rencontre, doubles sens cyclables...)
- Liaisons cyclables à vocation principale de loisir**
- itinéraires interrégionaux (véloroutes voies vertes)
  - principes de liaisons complémentaires
  - voies vertes
- Urbanisation existante  
 extensions urbaines potentielles prévues au SCOT  
 espaces naturels et agricoles  
 cours d'eau / étangs  
 limites communales





### Plaine Ouest



#### Développer des projets urbains durables autour du tramway

Le secteur de Roque Fraisse, à Saint Jean de Védas est identifié comme site stratégique au SCoT. Particulièrement bien desservi par le tramway, ce site permet d'envisager la création d'un écoquartier ambitieux, associant compacité et mixité urbaines (services, espaces de loisirs tels qu'un parc sur le site des carrières, etc.). En matière de déplacements, il s'agit notamment d'assurer la connexion avec le centre-ville de Saint Jean de Védas et la station de tramway tout en limitant la circulation automobile dans le quartier, au profit des piétons et des cycles. Pour cela, une réflexion sur la gestion économe du stationnement (présent en quantité limitée, mutualisé spatialement et/ou temporellement), la modération des vitesses, la performance et le confort des cheminements piétons et cyclables est à mener.

Plus à l'Ouest, l'extension de la ligne 2 du tramway constitue également une opportunité de requalification et de réinvestissement urbains autour des stations de Fabrègues.

#### Etendre le réseau de tramway vers Cournonsec

Le projet d'extension du réseau de tramway, sur les emprises de l'ancienne voie ferrée d'intérêt local de Montpellier à Paulhan, doit doter le secteur d'une nouvelle offre de transport public à haut niveau de service. La création d'une liaison directe entre Sabines et Saint Cléophas ainsi qu'un nombre limité de stations en périphérie permettent d'envisager une exploitation de type « express » garantissant des vitesses élevées et des temps de parcours compétitifs. Le rabattement automobile sera préférentiellement orienté vers les stations projetées à Cournonsec et Fabrègues-collège ; la station de Fabrègues-centre assurant une desserte urbaine de proximité.

La 5ème ligne de tramway, reliant Lavérune, le centre-ville de Montpellier, le campus universitaire et au-delà, Clapiers et Prades, constituera également une offre attractive pour ce secteur. Le terminus de Lavérune, situé à proximité immédiate du cœur de village et accessible en vélo depuis les communes alentour (notamment par la piste cyclable longeant la RD5), pourra aussi accueillir un rabattement en transport public.

Une desserte tangentielle en bus sera par ailleurs étudiée entre les PEM Mosson (lignes 1 et 3) et Fabrègues (ligne 2) pour les communes de Saint Georges d'Orques, Pignan et Saussan.

#### Articuler tramway et réseau routier grâce à des parcs relais au contact du COM

Le Contournement Ouest de Montpellier (COM), identifié au Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA), a vocation, par une voie rapide (2x2 voies et échanges dénivelés), à assurer la continuité du réseau routier national entre les autoroutes A750 et A9. Les études conduites par l'Etat ont permis de préciser son tracé, articulé au système de contournement, et ses conditions d'intégration urbaine

et paysagère. Son calendrier de réalisation, prévoyant initialement une mise en service avant 2015, connaît un décalage en raison des liens fonctionnels avec le projet de l'A9, lui-même retardé. Sa réalisation dans la période du PDU constitue un impératif afin de garantir la cohérence et l'efficacité de l'organisation multimodale des déplacements.

Les parcs relais d'agglomération « Porte de Lavérune » (rond point Maurice Gennevaux) et « Porte de Sète », seront créés à proximité immédiate du COM pour faciliter l'accès automobile au réseau armature depuis l'Ouest de l'agglomération.

S'agissant de voiries de niveau 3 le réseau sera complété au sud de l'A 750 avec la Liaison Inter Communale à l'Ouest de Montpellier (LICOM). Cet axe nouveau, nord-sud, de 6 km environ qui relia la RD27E6 à la RD27E7, s'inscrira dans le réseau local en structurant les dessertes existantes. Ce projet n'est donc pas directement relié à l'A750 au nord. Il s'inscrit dans une démarche d'amélioration des dessertes locales existantes et de déviation des villages, en évitant la fonction de rocade de l'agglomération qui sera assurée par ailleurs par le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM). La section entre la RD 27e7 à Fabrègues et la RD5e5 à Pignan a été déclarée d'utilité publique. La recherche d'un tracé consensuel sur le territoire de Saint Georges d'Orques se poursuit.

Des aménagements favorables au covoiturage (emplacements de stationnement réservés) peuvent également venir compléter l'offre de transports publics, notamment aux abords des échangeurs de l'A9.

## Compléter le maillage cyclable entre les communes

La vallée de la Mosson est un élément important du réseau vert à l'échelle de l'agglomération. Un aménagement de

type voie verte pourrait utilement être réalisé le long du cours d'eau, notamment à Lavérune, connecté avec la ligne 5 du tramway et en lien avec le projet d'Agriparc. Sur la suite du linéaire, un franchissement de l'A9 reste à trouver pour accéder au Pont de Villeneuve puis aux plages.

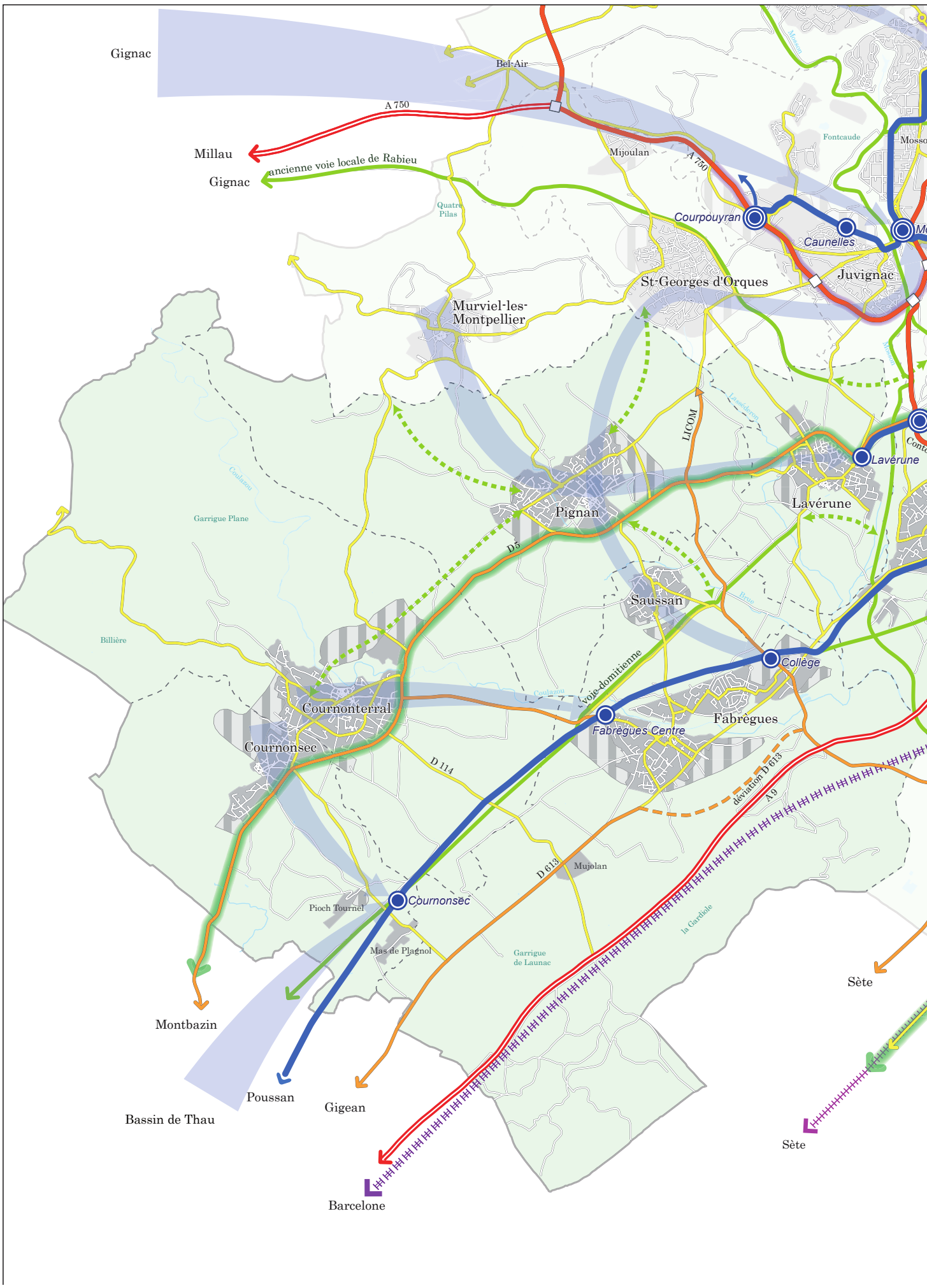
L'ancienne voie ferrée d'intérêt local entre Mèze et Montpellier constitue également une emprise privilégiée pour l'aménagement de cheminements piétons et cyclables, notamment entre Pignan et Cournonterral. D'autres liaisons locales pourraient venir compléter ce maillage à l'échelle du secteur, le long de la voie domitienne ou en utilisant les chemins ruraux entre Saussan, Pignan et Saint Georges d'Orques par exemple.

Conformément aux orientations du schéma départemental, le développement des itinéraires cyclables implique de porter une attention particulière aux liaisons permettant d'accéder aux établissements scolaires, en particulier autour du collège de Fabrègues.

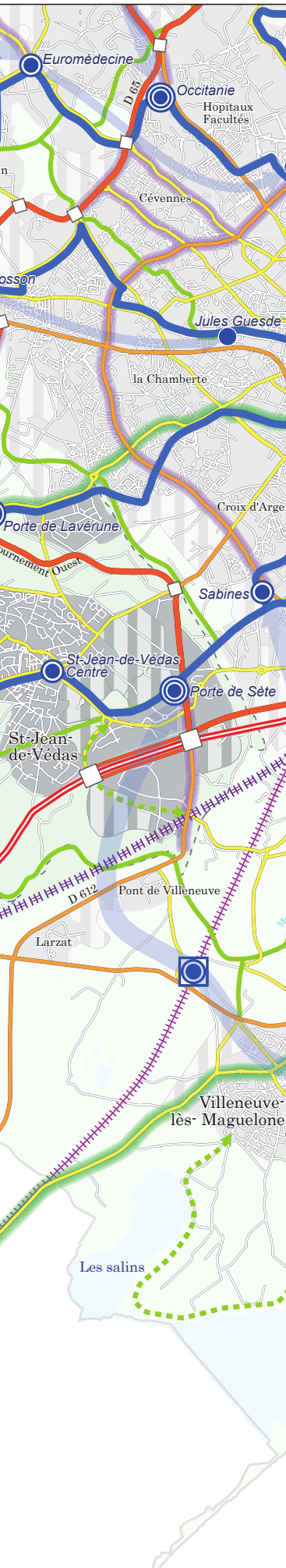
## Renforcer la zone logistique de Saint Jean de Védas

Le SCoT a identifié la zone logistique de Saint Jean de Védas comme site privilégié pour l'accueil des programmes industriels et de logistique urbaine. Avec le PDU, ce « pôle logistique d'agglomération » rayonnant sur tout l'Ouest du territoire est conforté.

Par une accessibilité renforcée depuis l'A9 et les RD 612 et 613, ce site a vocation à accueillir des flux importants de marchandises (surfaces d'entreposage, plates-formes de transporteurs, etc.) pour que ceux-ci soient ensuite acheminés vers les distributeurs locaux et les sites logistiques de proximité au moyen de véhicules plus adaptés aux contraintes urbaines.



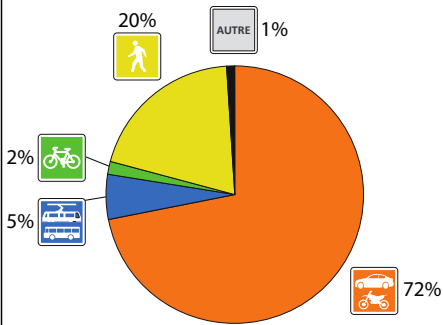
# Plan de déplacements de secteur Plaine Ouest



## Caractéristiques du secteur

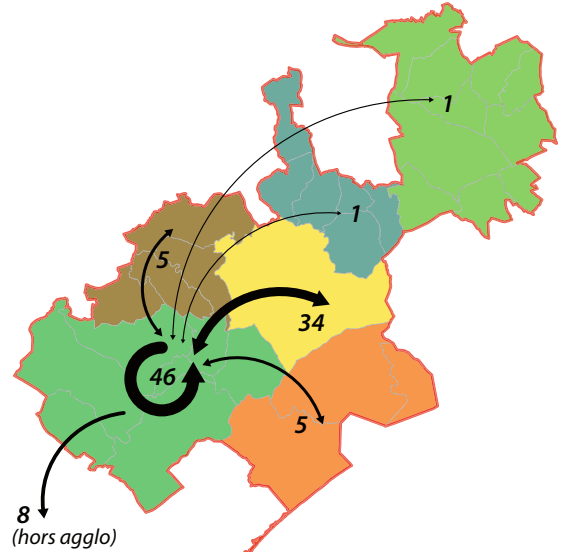
- Superficie : 11 800 ha
- Nombre d'habitants en 2006 : 32 606
- Croissance annuelle 99/06 : +0,86%
- Nombre de déplacements quotidiens : 130 000

## Mobilité quotidienne des habitants du secteur Parts modales des déplacements



Source : Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2003

## Mobilité quotidienne des habitants du secteur Répartition géographique des déplacements (en %)



Source : Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2003

## Réseau armature des transports publics

- future Ligne à Grande Vitesse
- ligne ferroviaire existante (TER)
- lignes de tramway existantes ou projetées

- principes de rabattement des transports publics sur le réseau armature
- principaux axes d'amélioration de la performance bus

## Pôles d'échanges multimodaux (PEM)

- ◉ PEM TGV
- ◉ PEM TER
- ◉ PEM d'agglomération
- ◉ PEM de proximité
- ◉ PEM de correspondances

## Espaces publics de voirie existants ou projetés (et aménagements cyclables associés)

- voies de niveau 5
- voies de niveau 4
- ◻ principaux échangeurs
- voies de niveau 3 (pistes cyclables, sas vélos...)
- voies de niveau 2 (bandes cyclables, sas vélos...)
- voies de niveau 1 (zones 30, zones de rencontre, doubles sens cyclables...)

## Liaisons cyclables à vocation principale de loisir

- itinéraires interrégionaux (véloroutes voies vertes)
- principes de liaisons complémentaires
- voies vertes

- ▒ urbanisation existante
- ▒ extensions urbaines potentielles prévues au SCOT
- ▒ espaces naturels et agricoles
- ▒ cours d'eau / étangs
- limites communales

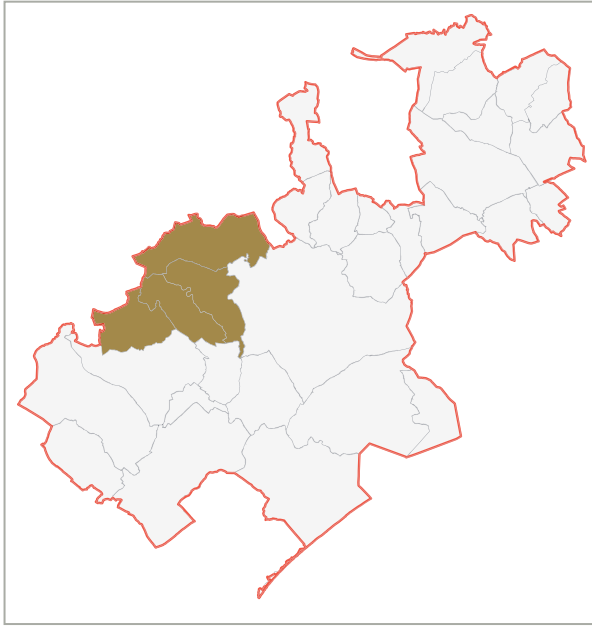


Communauté d'Agglomération de Montpellier





### Piémonts et Garrigues



#### Caunelle, Gimel, Naussargues Bel-Air : intégrer les transports publics au cœur des projets urbains

Un des principaux secteurs d'extension identifiés au SCoT pour le secteur Piémonts et Garrigues concerne la ZAC Caunelle à Juvignac, au contact direct de la station de tramway (ligne 3). Ce projet prévoit la création d'un écoquartier d'environ 1300 logements collectifs et individuels groupés, équipements publics et commerces de proximité. Sa conception favorisera les modes alternatifs à la voiture, notamment par une offre de stationnement limitée, la réalisation de cheminements piétons et la création d'un espace public (place) intégrant la station de tramway.

Au Sud Est de Grabels, le projet urbain de Gimel, à proximité immédiate de la station de tramway Euromédecine constitue également une opportunité, à terme, pour le secteur. Optimisant la qualité de la desserte offerte par le tramway, ce futur quartier a vocation à mêler logements et équipements publics autour d'un grand parc urbain.

A plus long terme, le site de Naussargues Bel Air est appelé à recevoir un projet urbain d'ampleur exceptionnelle, apte à valoriser la grande qualité de desserte permise par l'A750 et la Liaison Intercantonnale d'Évitement Nord de Montpellier (LIEN). Dans cette logique, une offre de transport public performante devra être intégrée ; celle-ci pouvant prendre appui sur un prolongement de la ligne 3 du tramway ou toute autre solution compatible avec la configuration du site.

#### Mettre le LIEN au service d'une modération de la circulation dans la traversée des villages

La mise en service du LIEN entre l'échangeur de Bel Air (A750) et Saint Gély du Fesc (connexion à la Route de Ganges) offre un itinéraire alternatif à la traversée des centres urbains des communes. Les voies de desserte locale, en cœurs de villages et dans les zones d'extension, pourront alors bénéficier d'aménagements plus favorables aux circulations de proximité, comme par exemple l'éventuelle création d'une zone rencontre en traversée de Grabels.

Par ailleurs, la RD 102 entre Murviel-lès-Montpellier et son raccordement au niveau de la RD 619 sera inscrite dans le programme des études de sécurisation des itinéraires du Département.

#### Favoriser l'intermodalité grâce aux pôles d'échanges des lignes 1 et 3 du tramway

Le pôle d'échange Euromédecine (ligne 1) constitue le point d'accès privilégié au réseau armature de transports publics depuis Grabels (RD127).

Son accessibilité à pied et à vélo sera améliorer la réalisation d'un maillage efficace de cheminements piétons et cyclables intégré aux projets urbains environnants (Gimel, Euromédecine, la Valsière) ; renforçant ainsi sa vocation de pôle de proximité.

Complémentaire, il s'agira d'améliorer la performance des lignes de bus en correspondance avec le tramway. A l'approche de la station Euromédecine, des aménagements ponctuels sont par exemple à étudier (couloir bus, priorité aux carrefours) afin de rendre la chaîne intermodale (bus + tram) plus efficace. Dans cette même optique, l'organisation d'une correspondance est à envisager au droit de la station de Saint Eloi afin de permettre, sur un même point, l'accès en bus à deux lignes de tramway (1 et 5).

Depuis Juvignac, la mise en service de la ligne 3 offrira un accès direct au cœur d'agglomération.

Cette ligne permettra également de renforcer le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) Mosson (lignes 1 et 3 à pleine fréquence) pour les automobilistes mais aussi et surtout pour les usagers des transports publics. En effet, ce pôle d'échanges sera un point de contact privilégié pour les échanges entre transports publics.

Ainsi, l'expérimentation de Cars à Haut Niveau de Service sur l'A750 depuis le Cœur d'Hérault constituera un élément majeur du système de rabattement avec la réservation d'une voie sur l'autoroute ; aménagement d'un site propre pouvant également profiter aux bus de rabattement locaux.

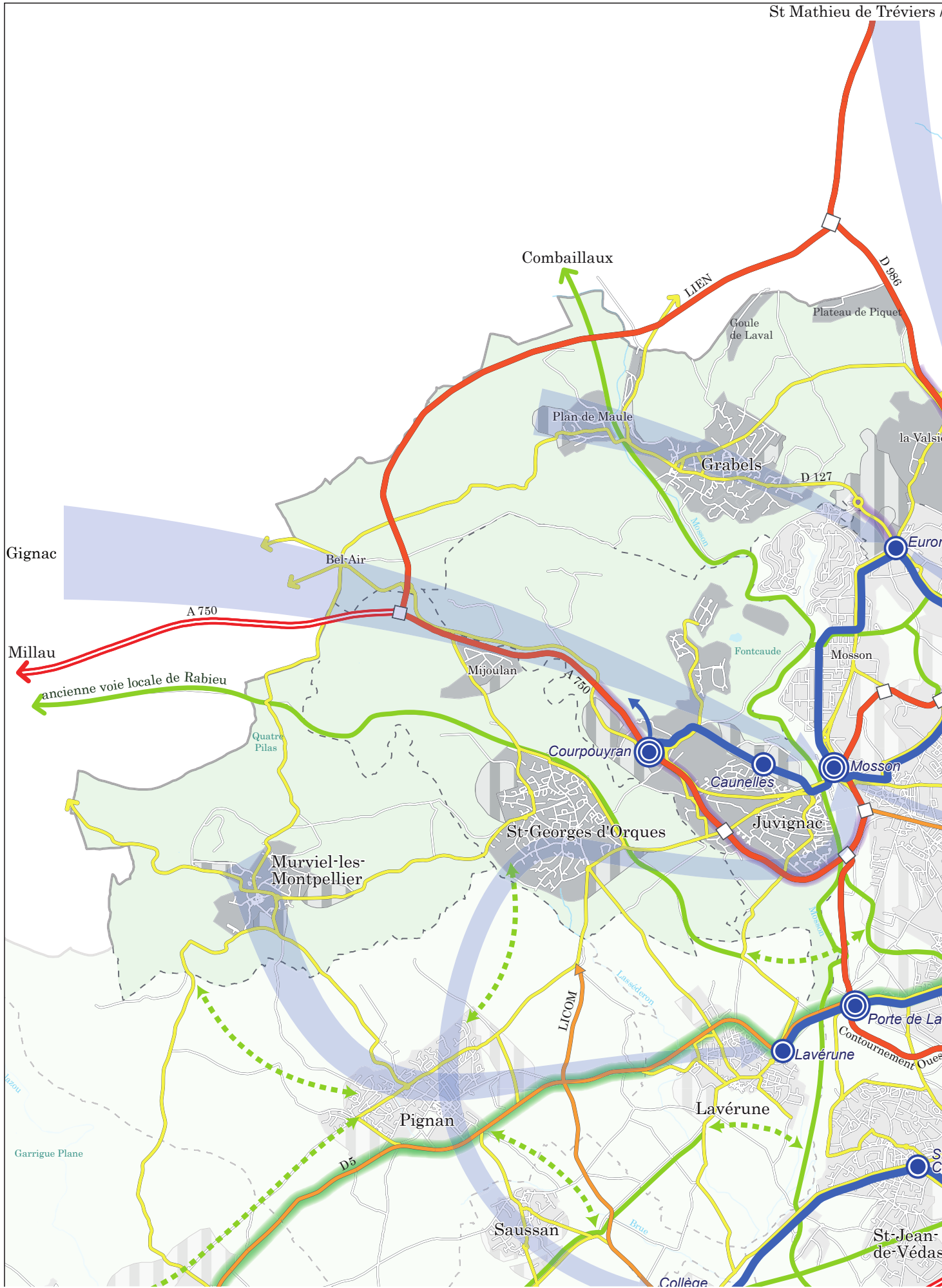
Dans cette même logique, une desserte tangentielle peut être envisagée entre Fabrègues (ligne 2) et le PEM Mosson (lignes 1 et 3) en offrant des points d'accès multiples au réseau armature des transports publics.

Un prolongement de la ligne 3 vers l'échangeur de Courpouyan sera étudié dans l'optique de proposer un point de rabattement automobile sur le réseau armature, en amont de la zone de congestion du trafic qui pénalise l'accès au PEM Mosson depuis l'A750.

## Valoriser la vallée de la Mosson et l'ancienne voie ferrée de Rabieux

La Mosson, dans la traversée de Grabels et Juvignac, constitue à la fois un milieu sensible et remarquable, mais également un lien naturel à valoriser afin d'irriguer un véritable réseau vert d'itinéraires pédestres et cyclables. Les cheminements existants pourraient ainsi être prolongés le long de cette vallée, en lien notamment avec les démarches de gestion du cours d'eau et de mise en valeur du patrimoine local, comme le moulin de la Grave, le Pont Roman et le domaine Bonnier de la Mosson. Il s'agira d'organiser une mise en réseau d'itinéraires communaux, en prenant appui sur le réseau vert montpellierain.

Par ailleurs, l'aménagement d'une voie verte est prévu au schéma cyclable départemental sur le parcours de l'ancienne voie ferrée d'intérêt local entre Montpellier et Rabieux. Cet itinéraire orienté vers le Cœur d'Hérault permettra, localement, de relier l'écoparc du Mas Dieu - Quatre Pilas à la vallée de la Mosson et au réseau vert de Montpellier, en passant par le terroir viticole de Saint-Georges d'Orques et ses domaines de Fourques et de l'Engarran.



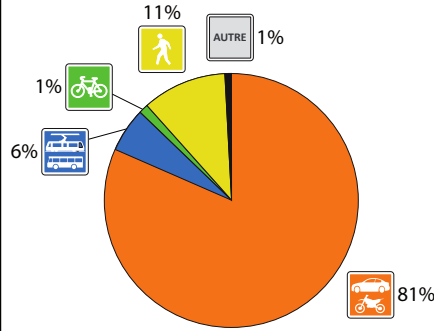
# Plan de déplacements de secteur Piémonts et Garrigues



## Caractéristiques du secteur

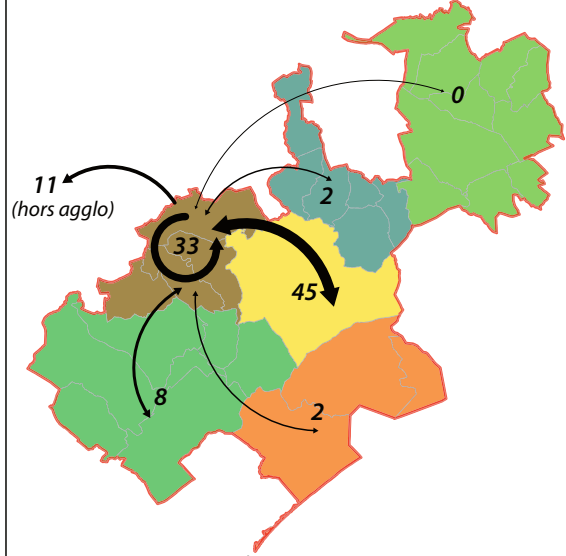
- Superficie : 4 700 ha
- Nombre d'habitants en 2006 : 18 806
- Croissance annuelle 99/06 : +1,77%
- Nombre de déplacements quotidiens : 75 000

## Mobilité quotidienne des habitants du secteur Parts modales des déplacements



Source : Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2003

## Mobilité quotidienne des habitants du secteur Répartition géographique des déplacements (en %)



Source : Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2003

## Réseau armature des transports publics

- ▬▬▬▬▬▬▬▬ future Ligne à Grande Vitesse
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ ligne ferroviaire existante (TER)
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ lignes de tramway existantes ou projetées
- ➔ principes de rabattement des transports publics sur le réseau armature
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ principaux axes d'amélioration de la performance bus

## Pôles d'échanges multimodaux (PEM)

- ◻◻◻◻◻◻◻◻ PEM TGV
- ◻◻◻◻◻◻◻◻ PEM TER
- ◻◻◻◻◻◻◻◻ PEM d'agglomération
- ◻◻◻◻◻◻◻◻ PEM de proximité
- ◻◻◻◻◻◻◻◻ PEM de correspondances

## Espaces publics de voirie existants ou projetés (et aménagements cyclables associés)

- ▬▬▬▬▬▬▬▬ voies de niveau 5
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ voies de niveau 4
- ◻ principaux échangeurs
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ voies de niveau 3 (pistes cyclables, sas vélos...)
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ voies de niveau 2 (bandes cyclables, sas vélos...)
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ voies de niveau 1 (zones 30, zones de rencontre, doubles sens cyclables...)

## Liaisons cyclables à vocation principale de loisir

- ▬▬▬▬▬▬▬▬ itinéraires interrégionaux (véloroutes voies vertes)
- ➔➔➔➔➔➔➔➔ principes de liaisons complémentaires
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ voies vertes

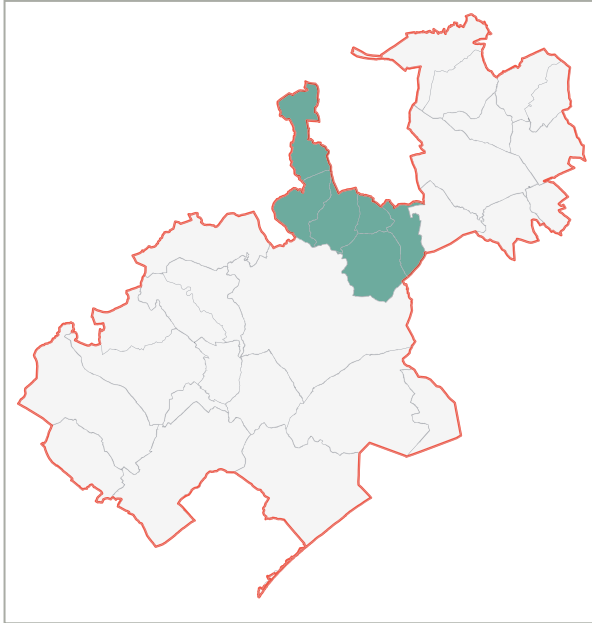
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ urbanisation existante
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ extensions urbaines potentielles prévues au SCOT
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ espaces naturels et agricoles
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ cours d'eau / étangs
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ limites communales



Communauté d'Agglomération de Montpellier  
Plan de Déplacements Urbains 2010 - 2020



### Vallée du Lez



#### Castelnau Sablassou : renforcer un pôle d'échanges majeur au cœur d'un projet urbain stratégique

Le secteur de Castelnau Sablassou constitue l'un des sites stratégiques du SCoT. Il est appelé à recevoir de nouveaux quartiers mixtes intégrant le projet de Pôle Régional de Gérontologie et prenant appui sur la création d'un pôle d'échanges multimodal, assurant l'interconnexion de l'actuelle ligne 2 du tramway et de son parking relais avec le TER par l'aménagement d'une nouvelle halte ferroviaire.

L'attractivité de ce pôle d'échanges sera également renforcée par la réalisation de la ligne 6 qui desservira, à terme, les nouveaux quartiers en direction du Millénaire. Ce nœud de communication a vocation à structurer une véritable polarité urbaine accessible à pied et à vélo et intégrant de multiples services et commerces de proximité.

#### Utiliser la Liaison Intercantonale d'Évitement Nord (LIEN) pour « protéger » la Vallée du Lez

La réalisation partielle du système de contournement permet d'ores et déjà de délester les voies locales d'une partie du trafic de transit. Son bouclage, intégrant le

raccordement du LIEN à l'A750 au niveau de Juvignac et à l'A9 au niveau de Baillargues ainsi que les connexions Est et Ouest du contournement à l'A9a, doit permettre, du fait de capacités et d'une lisibilité accrues, de renforcer son attractivité, d'organiser une nouvelle répartition des trafics et d'engager une réflexion sur les espaces publics villageois.

Le réaménagement de la partie Nord du contournement (RD65) s'inscrit notamment dans cette perspective en permettant une réappropriation des espaces publics au profit de la vie locale. Les échanges dénivelés compacts rendent possible un maillage continu et de plain pied pour les liaisons de proximité, comme l'illustre l'aménagement de l'échangeur urbain du Fesquet à Clapiers.

De la même manière, les voies de contournement, associées à une limitation plus stricte des trafics et vitesses automobiles empruntant les axes de la vallée du Lez (RD17 et RD112), permettront de renforcer la vie locale et la sécurité de tous les déplacements à Prades et Montferrier. Elles favoriseront également la requalification de la RD613 qui, dans la traversée du Crès, a vocation à recevoir le prolongement du réseau de tramway en direction de Castries, dans le cadre d'un aménagement urbain adapté.

#### Renforcer l'offre de transports publics grâce aux lignes 2, 5 et 6 du tramway

La ligne 2 du tramway circule depuis 2006 sur les communes de Castelnau, le Crès et Jacou, offrant une desserte urbaine du centre de Castelnau (avenue de l'Europe) et périurbaine au-delà de la station Notre Dame de Sablassou (avec voie unique et distances plus importantes entre les arrêts).

Le projet de ligne 5 entre Lavérune et la vallée du Lez prévoit des arrêts sur les communes de Clapiers, Montferrier et Prades le Lez. En préfiguration, l'organisation d'une desserte renforcée par une ligne de bus à haut niveau de service (avec notamment l'aménagement ponctuel de voies réservées et de priorités aux carrefours) est à envisager. Cette hypothèse devra notamment être abordée en cohérence avec

l'évolution des densités de populations desservies dans la zone d'influence de la ligne.

Enfin, la ligne 6 entre Antigone et Sablassou et le prolongement du réseau de tramway jusqu'à Castries, renforceront la connexion entre le secteur et le centre de Montpellier tout en offrant une desserte de proximité pour les communes du Crès et Vendargues. Sur cet axe, il pourra, là aussi, être envisagé l'organisation d'une desserte renforcée par une ligne de bus à haut niveau de service, en préfiguration d'un aménagement définitif, coordonné avec les projets urbains du secteur.

A l'horizon du réseau de tramway à 6 lignes, le secteur bénéficiera d'une offre particulièrement étoffée en transports publics. Comme pour prolongement de la ligne 2 à l'Ouest de l'Agglomération sur l'ancienne voie ferrée de Paulhan, la réutilisation de l'ancienne voie ferrée de Sommières en direction de Castries pourra donner lieu à un mode d'exploitation spécifique de type « tramway express ». Il s'agira, principalement de rechercher à optimiser les temps de parcours par des vitesses élevées et donc un nombre d'arrêts limité.

## Diversifier les possibilités de rabattement pour accompagner le développement du réseau armature

Pour favoriser l'accès au réseau armature, une offre de transports publics de proximité sera étudiée, sous forme de rabattements locaux ou reliant deux terminus tramway comme entre Clapiers et Jacou par exemple.

L'amélioration des cheminements piétons et cyclables pour accéder aux pôles d'échanges constitue également un enjeu fort (raccourcis, zones partagées, etc.).

Ainsi, pour accompagner l'extension du tramway vers Clapiers, Montferrier et Prades le Lez par exemple, des actions en matière d'espaces publics, de réinvestissement urbain seront nécessaires. La cohérence des programmations en matière d'urbanisme et de transport pourra être assurée par l'établissement d'un contrat d'axe.

Parallèlement, les flux automobiles seront orientés vers les pôles d'échanges d'agglomération situés au contact

des grandes infrastructures routières : P+tram Pompidou et Clapiers pour la partie Est ; P+tram Occitanie au débouché de la Route de Ganges pour la partie Nord.

Des espaces de stationnement pourront également être réservés au covoiturage afin d'accompagner ou de compléter l'offre de transports publics, notamment sur des sites où ces pratiques se développent « spontanément » (à Prades-le-Lez ou à Clapiers par exemple).

## Conforter la vallée du Lez comme itinéraire structurant du réseau vert

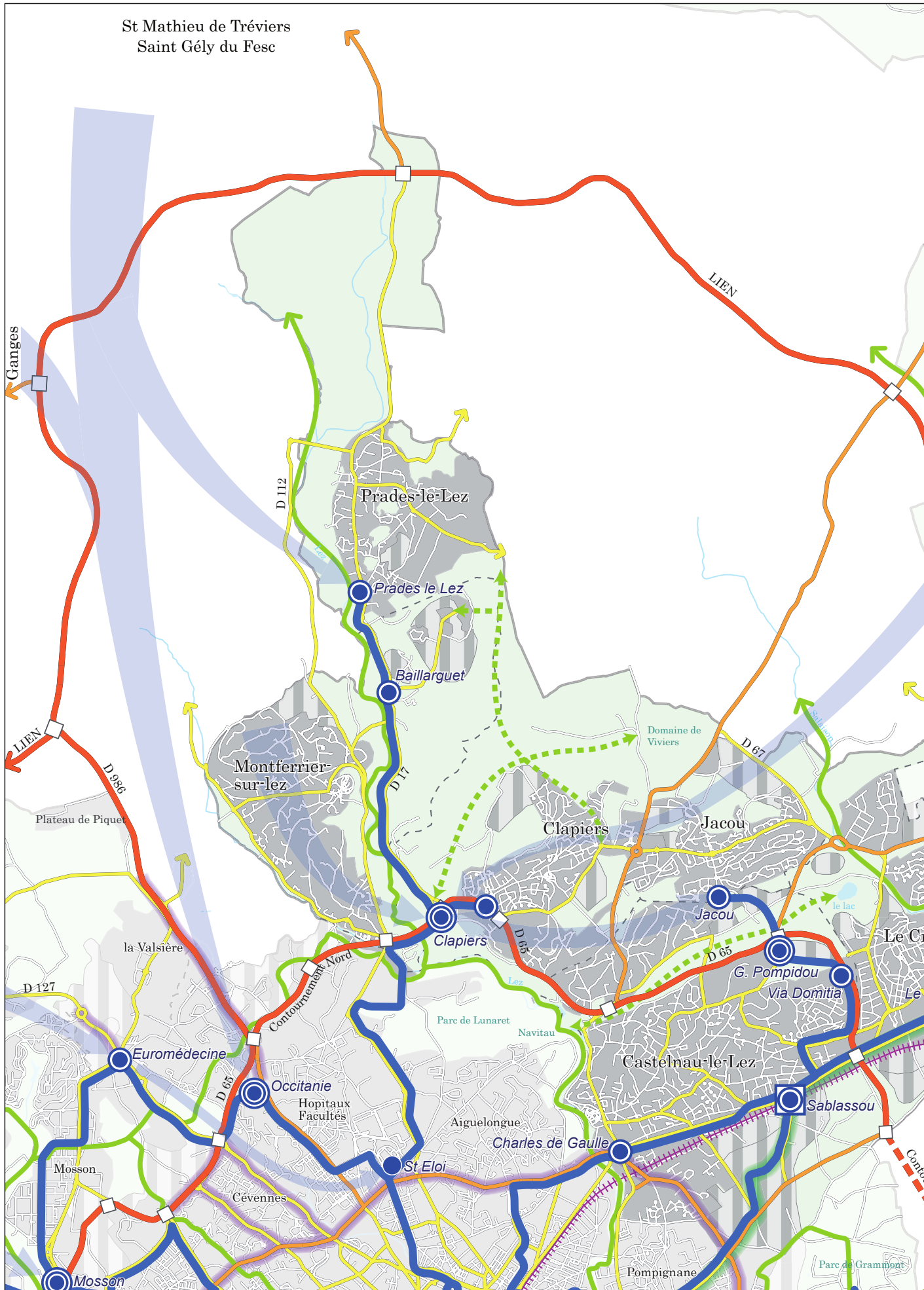
Au-delà des aménagements cyclables liés au réseau de voirie, l'axe Nord/Sud de la vallée du Lez est l'itinéraire « naturel » de la source à la mer, avec des possibilités de connexion entre les cœurs de villages de Prades, de Montpellier (itinéraire « la Marathonienne » du réseau vert) ou de Castelnaud-le-Lez. Comme pour la vallée de la Mosson, il s'agira de valoriser un parcours remarquable par des aménagements parfaitement intégrés et respectueux de la sensibilité des sites traversés.

Plusieurs communes ont d'ores et déjà identifié des emplacements réservés dans les PLU pour aménager les berges du Lez en respectant les contraintes naturelles (gestion des crues, protection de la ripisylve) et en valorisant leur patrimoine (moulins, parc Montplaisir, Domaine de Restinclières).

Une continuité cyclable pourra également être étudiée dans le cadre de la mise en œuvre de l'Agriparc de Clapiers-Jacou entre le domaine de la Valette (berges du Lez) et le domaine de Viviers.

Par ailleurs, l'aménagement d'un itinéraire cyclables structurant le long du Vallon des Courtarelles pourra compléter ce maillage depuis Navitau en direction du lac du Crès et de la vallée du Salaison.

St Mathieu de Tréviérs  
Saint Gély du Fesc



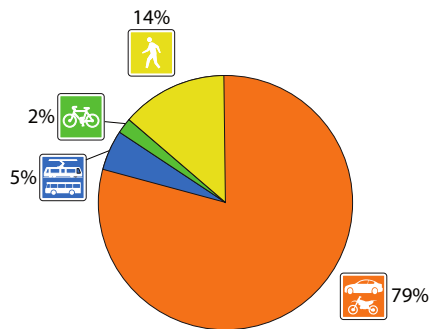
# Plan de déplacements de secteur Vallée du Lez



## Caractéristiques du secteur

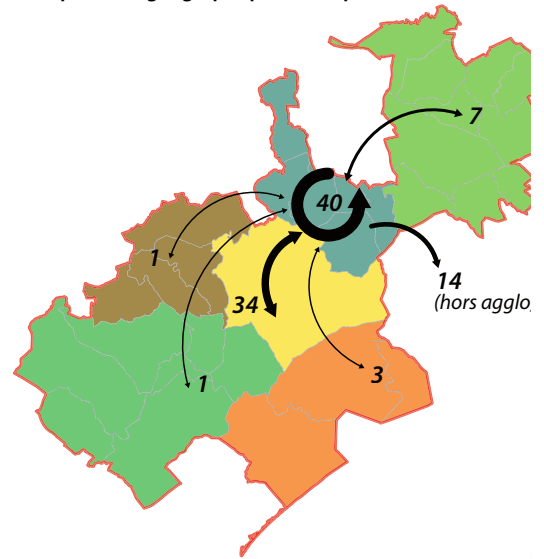
- Superficie : 4 450 ha
- Nombre d'habitants en 2006 : 39 919
- Croissance annuelle 99/06 : +0,69%
- Nombre de déplacements quotidiens : 190 000

## Mobilité quotidienne des habitants du secteur Parts modales des déplacements



Source : Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2003

## Mobilité quotidienne des habitants du secteur Répartition géographique des déplacements (en %)



Source : Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2003

### Réseau armature des transports publics

- ⋮⋮⋮⋮⋮⋮ future Ligne à Grande Vitesse
- +++++ ligne ferroviaire existante (TER)
- lignes de tramway existantes ou projetées

- ➔ principes de rabattement des transports publics sur le réseau armature
- principaux axes d'amélioration de la performance bus

### Pôles d'échanges multimodaux (PEM)

- ◻ PEM TGV
- ◻ PEM TER
- ◻ PEM d'agglomération
- ◻ PEM de proximité
- PEM de correspondances

### Espaces publics de voirie existants ou projetés (et aménagements cyclables associés)

- ==== voies de niveau 5
- ==== voies de niveau 4
- ◻ principaux échangeurs
- voies de niveau 3 (pistes cyclables, sas vélos...)
- voies de niveau 2 (bandes cyclables, sas vélos...)
- voies de niveau 1 (zones 30, zones de rencontre, doubles sens cyclables...)

### Liaisons cyclables à vocation principale de loisir

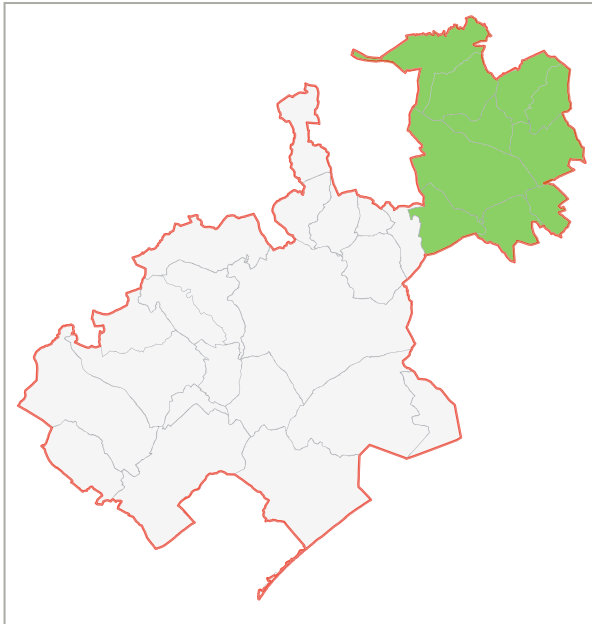
- ➔ itinéraires interrégionaux (véloroutes voies vertes)
- ➔ principes de liaisons complémentaires
- voies vertes

- urbanisation existante
- extensions urbaines potentielles prévues au SCOT
- espaces naturels et agricoles
- cours d'eau / étangs
- limites communales





### Cadoule et Bérange



#### Réaliser l'A9b, la déviation de la RN113 et la Liaison Intercantonnale d'Évitement Nord (LIEN) : des projets indispensables au système de déplacements multimodal

L'accessibilité, notamment routière, reste une préoccupation majeure pour ce secteur où de nombreuses infrastructures doivent être réalisées. Le projet de dédoublement de l'autoroute A9 entre Saint-Brès et Fabrègues est remis en cause au profit d'un projet de déplacement court de l'A9 entre Saint Jean de Védas et le contournement Est de Montpellier. Cette évolution entraîne des délais de réalisation supplémentaires et doit s'accompagner de réflexions relatives aux échanges entre la Liaison Intercantonnale d'Évitement Nord (LIEN), la RN113 et l'autoroute.

#### Le TER et le tramway, vecteurs du développement urbain

La plaine de Colombier, au Sud de Baillargues et de la RN113, fait l'objet d'un projet urbain ambitieux organisé autour du futur pôle d'échanges multimodal dont l'aménagement, à partir de la halte TER actuelle, doit structurer l'organisation de nouveaux quartiers mixtes. Identifié comme site stratégique au SCoT, ce projet est emblématique de la stratégie territoriale de localisation des principaux développements urbains au contact immédiat du réseau armature de transport public. Il s'agit, à Baillargues, de valoriser la qualité de desserte par le TER qui permet un accès à la gare de Montpellier Saint-Roch en moins de 10 minutes.

Par ailleurs, le prolongement du tramway vers Castries pourra donner lieu à un contrat d'axe pour coordonner les programmations en matière de transport et d'urbanisme ; réflexions déjà engagées à proximité des anciennes gares de Vendargues et Castries, au travers d'études du PLU et des projets de requalification des RD610 et RD613. Il s'agira plus largement de permettre un réinvestissement urbain favorisant la compacité, les cheminements piétons et cyclables, tant pour les zones à dominante résidentielle actuelles ou futures (Meyrargues) que pour les zones d'emplois (ZI du Salaison et plateforme économique Via Domitia).

La déviation de la RN113 au Nord de la voie actuelle, dont le projet est amené à évoluer en fonction de celui de l'A9, constitue en soi un enjeu majeur pour le territoire. En effet, la nouvelle voie doit permettre une réduction des flux de transit dans les traversées de Baillargues et Saint Brès. L'axe historique pourra alors bénéficier d'un réaménagement plus favorable aux circulations de proximité, en lien notamment avec le pôle TER de Baillargues et le développement urbain de ces communes.

Le bouclage du LIEN sur l'A9 permettra quant à lui de canaliser les flux en provenance des communes plus au Nord, fonction renforcée par la déviation de Castries (RD610). Ces voies favoriseront également l'accès au pôle d'échanges tramway.

L'échangeur de Baillargues-Vendargues, localisé à l'articulation de ces projets routiers, devra être complété pour permettre l'ensemble des échanges, éviter les itinéraires automobiles complexes dans les zones urbanisées, et ainsi améliorer la sécurité dans ce secteur tout en réduisant les nuisances pour les riverains.

## Améliorer la performance de la desserte en transport public avec le pôle d'échanges TER et le prolongement de la ligne 2 de tramway

La mise en place du cadencement régional prévu dès 2012 améliorera sensiblement l'offre de transports publics pour le secteur. L'aménagement d'un pôle d'échange multimodal à l'emplacement de la halte ferroviaire de Baillargues accompagnera cette desserte, en accueillant, en plus des piétons, cycles et voitures, des rabattements en transports publics depuis les communes voisines.

L'attractivité de cette offre dépend également de l'accessibilité du site. Un nouveau barreau de la RD26 sera réalisé entre le rond point Philippe Lamour et le pôle d'échanges. Cet aménagement, identifié comme une voie de niveau 3 en connexion avec l'échangeur autoroutier de Baillargues-Vendargues s'accompagne de la suppression du passage à niveau n°33, au droit de la halte TER.

Il est à noter par ailleurs que la halte de Valergues, facilement accessible pour les communes desservies par la RD105 notamment, peut constituer un point de rabattement complémentaire sur le réseau TER.

D'autre part, la réutilisation des emprises ferroviaires de la ligne Montpellier-Sommières permettra de prolonger la ligne de tramway entre Castelnaud-Sablassou et Castries : cette ligne empruntera la RD613 jusqu'au Crès puis l'ancienne voie ferrée à partir de Vendargues. Pour garantir un temps de parcours attractif, les stations seront peu nombreuses mais situées au plus près des besoins : dans les centres de village au niveau des anciennes gares de Vendargues et Castries et à proximité immédiate du LIEN pour un rabattement de plus longue distance en voiture et en transports publics.

Ces infrastructures majeures, associées à une adaptation des horaires et des types de services en fonction des contextes locaux (expérimentation de transport à la demande, etc.), permettront d'améliorer très nettement l'offre alternative à la voiture pour les habitants du secteur.

## Affirmer l'ancienne voie ferrée de Sommières comme armature du réseau vert

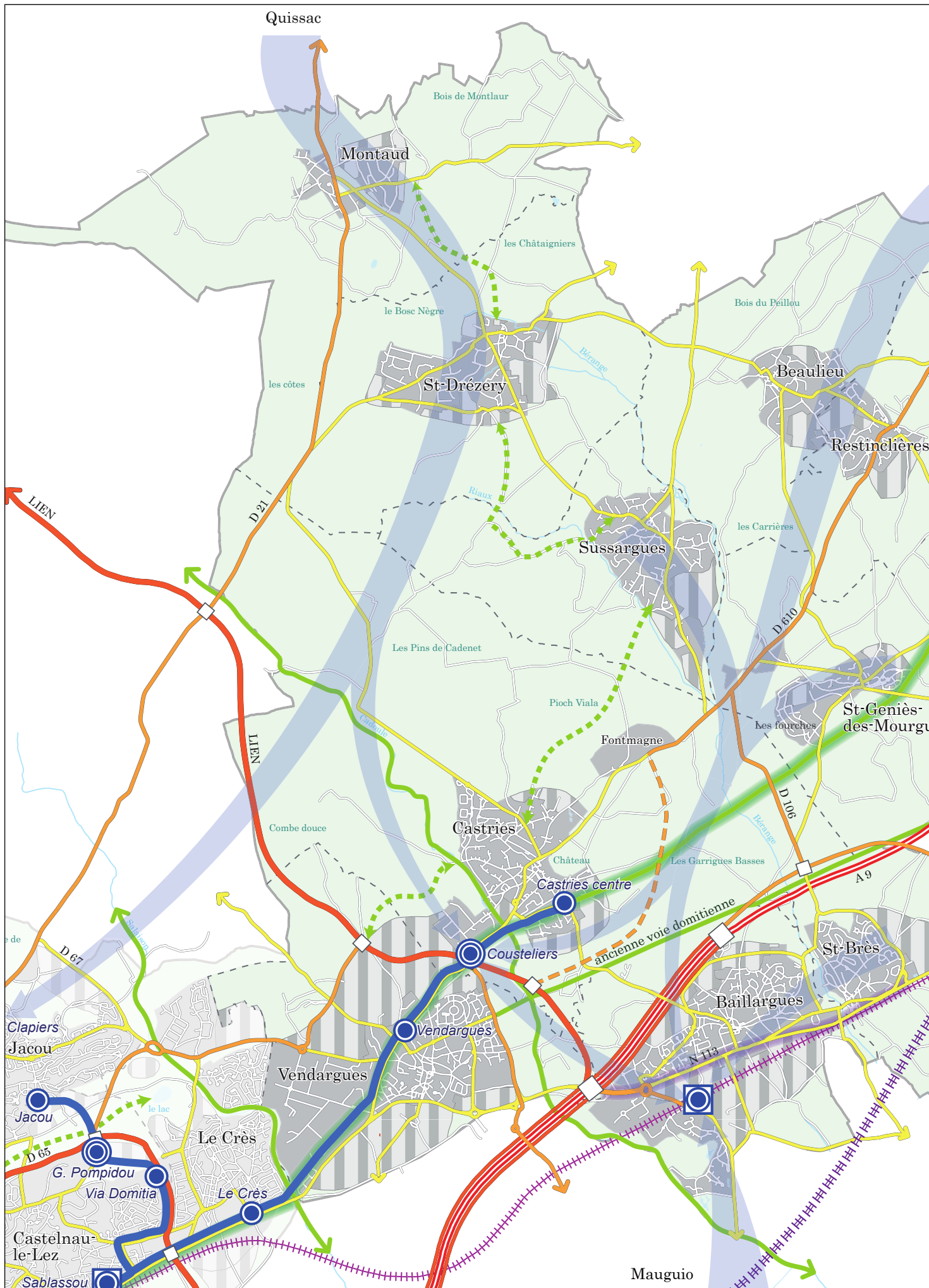
L'ancienne voie ferrée d'intérêt local reliant Montpellier à Sommières est identifiée au Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes comme une section du grand itinéraire « du Léman à la Mer ». Cette continuité pourra être assurée par des aménagements parallèles au tramway jusqu'à Castries et au-delà par l'aménagement d'une voie verte, reliée au réseau du Département du Gard.

Une liaison perpendiculaire à cet axe pourrait également être aménagée le long de la Cadoule, en reliant les centres villageois (Castries, Vendargues), les zones d'activités (Cousteliers, St Antoine), et des sites de tourisme et de loisirs (domaine de Massane, Aqueduc du Château). D'autres liaisons intercommunales pourraient compléter ce réseau, entre Montaud, Saint-Drézéry, Sussargues, Castries et Vendargues par exemple.

## Développer un « pôle logistique d'agglomération » avec les parcs d'activités Via Domitia et Salaison

Le site de la « Porte Est » (regroupant la ZI du Salaison et son extension au travers du projet Via Domitia), est identifié comme site stratégique à vocation économique au SCoT. Son accessibilité routière, renforcée grâce au LIEN et à la réalisation du nouveau barreau de liaison avec la RD65, conforte son rôle de « porte logistique d'agglomération ». Ce site a ainsi vocation à recevoir des fonctions de dégroupage liées aux besoins d'une logistique endogène ; la distribution des marchandises se faisant ensuite dans l'agglomération au moyen de véhicules plus adaptés au contexte urbain.

Sa desserte par le fer est également un atout à valoriser à terme par l'organisation d'une chaîne intermodale de la logistique urbaine pouvant, par exemple, intégrer des solutions de type « tramway-cargo ».



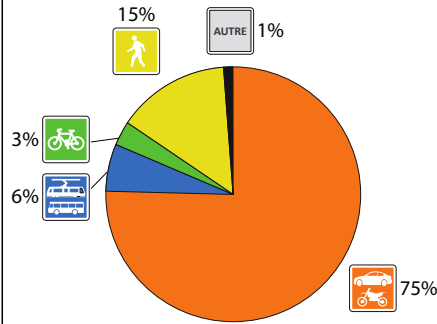
# Plan de déplacements de secteur Cadoules et Bérange



## Caractéristiques du secteur

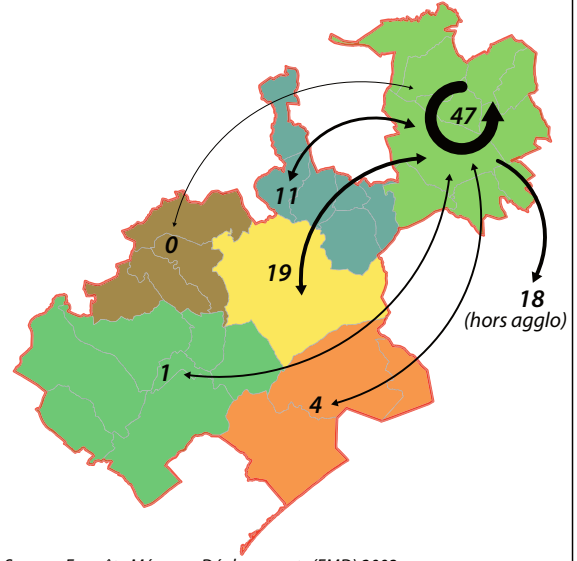
- Superficie : 10 150 ha
- Nombre d'habitants en 2006 : 29 265
- Croissance annuelle 99/06 : +1,02%
- Nombre de déplacements quotidiens : 115 000

## Mobilité quotidienne des habitants du secteur Parts modales des déplacements



Source : Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2003

## Mobilité quotidienne des habitants du secteur Répartition géographique des déplacements (en %)



Source : Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2003

## Réseau armature des transports publics

- future Ligne à Grande Vitesse
- ligne ferroviaire existante (TER)
- lignes de tramway existantes ou projetées

- principes de rabattement des transports publics sur le réseau armature
- principaux axes d'amélioration de la performance bus

## Pôles d'échanges multimodaux (PEM)

- PEM TGV
- PEM TER
- PEM d'agglomération
- PEM de proximité
- PEM de correspondances

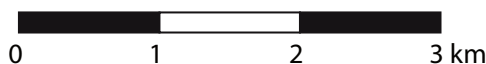
## Espaces publics de voirie existants ou projetés (et aménagements cyclables associés)

- voies de niveau 5
- voies de niveau 4
- principaux échangeurs
- voies de niveau 3 (pistes cyclables, sas vélos...)
- voies de niveau 2 (bandes cyclables, sas vélos...)
- voies de niveau 1 (zones 30, zones de rencontre, doubles sens cyclables...)

## Liaisons cyclables à vocation principale de loisir

- itinéraires interrégionaux (véloroutes voies vertes)
- principes de liaisons complémentaires
- voies vertes

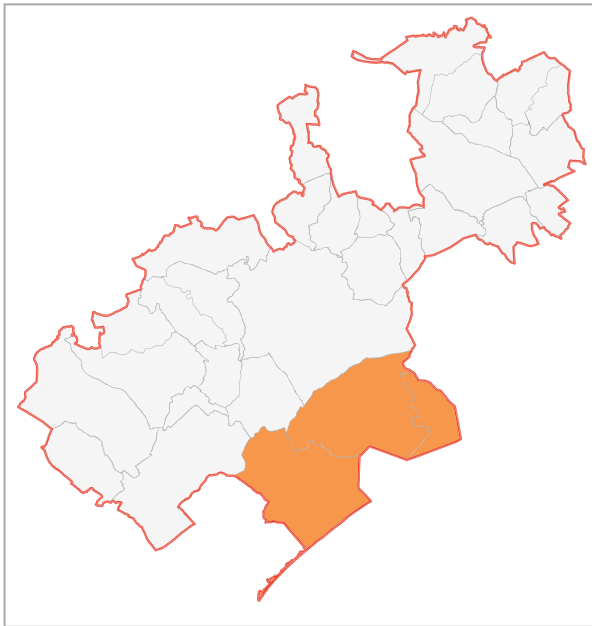
- urbanisation existante
- extensions urbaines potentielles prévues au SCOT
- espaces naturels et agricoles
- cours d'eau / étangs
- limites communales



Communauté d'Agglomération de Montpellier  
Plan de Déplacements Urbains 2010 - 2020  
extrait du document projet



### Littoral



#### Le tramway, vecteur du projet EcoCité

La réalisation de la ligne 3 du tramway, dont la mise en service est prévue dès 2012, concrétise, de Montpellier à la mer, le premier acte d'un projet de transformation urbaine d'un axe jusqu'alors marqué par l'échelle et l'usage automobiles. Conçu dans le prolongement du SCoT, ce projet urbain pilote a été sélectionné par le Ministère de l'Ecologie dans le cadre de la démarche EcoCité. Il consiste à engager, sur l'axe de l'ancienne RD21, la reconquête urbaine de zones commerciales monofonctionnelles en intégrant, dans sa conception, un très haut niveau d'ambition en matière de développement durable et de performance environnementale. A ce titre, le tramway a vocation à constituer un vecteur de transformation des mobilités et, plus largement, un levier de développement d'une ville plus intensive, économe en espace, en déplacements et en énergie.

Implanté au centre de l'avenue Georges Frêche, le tramway implique une redéfinition des échelles de l'espace public permettant d'optimiser la marche à pied dans le parcours d'accès aux stations et de concevoir un espace urbain propice aux circulations douces (piétons et cycle). Plus

globalement, l'environnement immédiat des stations est appelé à polariser des lieux de « condensation urbaine » ; c'est-à-dire les principaux points de densité et de mixité urbaine.

S'agissant des enjeux de transformation des mobilités liées au grand commerce, le tramway peut constituer l'occasion d'expérimenter une nouvelle chaîne intermodale du transport de marchandises en ville. En amont, il sera question d'étudier la faisabilité de solutions de type « tram cargo » comme mode de livraison des commerces. En aval de l'acte d'achat, il sera question d'organiser des points relais permettant la livraison de colis dans les stations et pôles d'échanges du réseau de tramway ; l'ensemble de ces initiatives et expérimentations ayant vocation à enrichir l'innovation de la démarche EcoCité.

#### La gare TGV, au cœur du projet métropolitain

La création de la gare nouvelle Montpellier Odysseum est programmée en lien avec la réalisation de la ligne à grande vitesse Nîmes – Montpellier dont la mise en service est prévue à l'horizon 2016. Cette gare nouvelle, desservie par le réseau de tramway, s'inscrit au cœur du projet urbain d'agglomération. Elle a vocation à susciter le développement d'un quartier d'affaires de niveau européen et à polariser une nouvelle centralité d'échelle métropolitaine. Dans cette optique, il est prévu de pouvoir faire circuler des TER sur la ligne nouvelle et d'assurer des correspondances en gare avec le TGV afin d'optimiser les capacités de desserte métropolitaine et régionale de la gare Montpellier Odysseum. Enfin, le réseau de tramway doit permettre d'assurer des liaisons renforcées entre les deux gares et contribuer au fonctionnement d'un véritable « hub » de transports à rayonnement régional intégrant, à terme, l'aéroport Montpellier Méditerranée.

L'aménagement du futur quartier de la gare TGV impliquera la conception d'un maillage dense d'espaces publics favorable aux déplacements de proximité à pied ou à vélo depuis Montpellier et Lattes. La trame viaire

à constituer veillera, par ailleurs, à assurer une bonne accessibilité à la gare depuis les voies primaires tout en intégrant les emprises nécessaires au développement, en surface, d'un réseau de transport public structurant.

## Adapter le réseau de voirie autour de l'Avenue Georges Frêche et de la gare nouvelle « Montpellier Odysseum »

Avec le déplacement de l'A9, la requalification de l'autoroute actuelle doit permettre la réalisation de nouveaux échangeurs afin d'améliorer l'accessibilité au secteur Odysseum gare TGV et d'éviter la concentration des trafics sur le seul échangeur Montpellier Est. Ces nouveaux aménagements intégreront des caractéristiques urbaines (principe de « carrefours places » dénivelés) compatibles avec le développement des transports publics notamment.

Le maillage viaire du secteur prendra également appui sur la réalisation d'un nouveau boulevard urbain, au Nord de Lattes, permettant, tout à la fois, de structurer l'accessibilité au secteur Sud de la gare TGV (depuis la RD66 et l'avenue Georges Frêche) et d'assurer des liaisons Est-Ouest en évitement du centre de Lattes ; cette fonction de liaison passant notamment par la réalisation d'un nouveau franchissement du Lez au droit du quartier de la Céreirède.

## Renforcer le rabattement vers le réseau armature tramway et TER

Avec la ligne 3 du tramway, mise en service en 2012, le secteur bénéficiera de nouveaux points de rabattement au réseau armature de transport public pour les communes de Lattes et Pérols ainsi que depuis l'aéroport, le Pays de l'Or et les plages. Il est à souligner le caractère stratégique du prolongement de la ligne 3 en direction des plages via Carnon dont les modalités de mise en œuvre devront être précisées en fonction du cadre juridique lié au périmètre de transports urbains. L'objectif, à terme, consiste à permettre une desserte rapide entre le cœur d'agglomération et ses plages afin de limiter la pression automobile sur un cordon littoral fragile et de promouvoir les alternatives écomobiles.

A Villeneuve-lès-Maguelone, le cadencement TER prévoit un train par heure tout au long de la journée ; ce qui représente une amélioration significative pour l'accès quotidien au cœur d'agglomération, mais aussi pour les pratiques touristiques et de loisirs. Une attention particulière devra être portée à l'accessibilité piétonne et cyclable de ce pôle d'échanges.

En complément de cette desserte structurante, une offre de rabattement en transports publics sera étudiée entre les pôles d'échanges Porte de Sète (ligne 2) et Garcia Lorca (ligne 4). Cette ligne pourra desservir le secteur Larzat - Pont de Villeneuve, la halte ferroviaire, le centre de Villeneuve, la station Lattes-centre (ligne 3) et le quartier de La Céreirède. Pour le quartier de Maurin, la double desserte, vers Sabines et Lattes-centre pourra être renforcée.

L'accès aux plages et plus largement les pratiques de tourisme et de loisirs étant importantes sur le secteur, une offre de VéloMagg' VTT sera développée complémentarément aux transports publics et au plus près des besoins : halte ferroviaire de Villeneuve, station Pérols - Étang de l'Or, etc.

## Accéder au littoral par les vallées du Lez et de la Mosson

En complément des aménagements cyclables associés aux voiries, les cours d'eau structurent le réseau vert local. Ainsi, la piste cyclable longeant le Lez est identifiée au schéma régional des Véloroutes Voies Vertes comme l'axe littoral « du Léman à la Mer ». Elle sera poursuivie dans l'optique d'une continuité vers La Grande Motte et Sète. La valorisation de l'accès au littoral depuis la vallée de la Mosson sera également recherchée en liaison avec les aménagements réalisés sur la RD185.



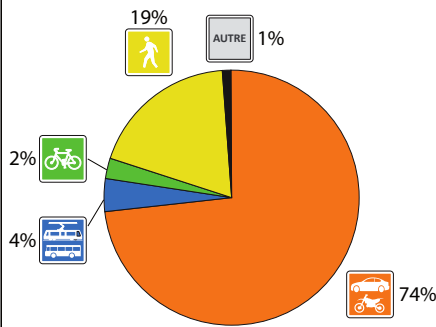
# Plan de déplacements de secteur Littoral



## Caractéristiques du secteur

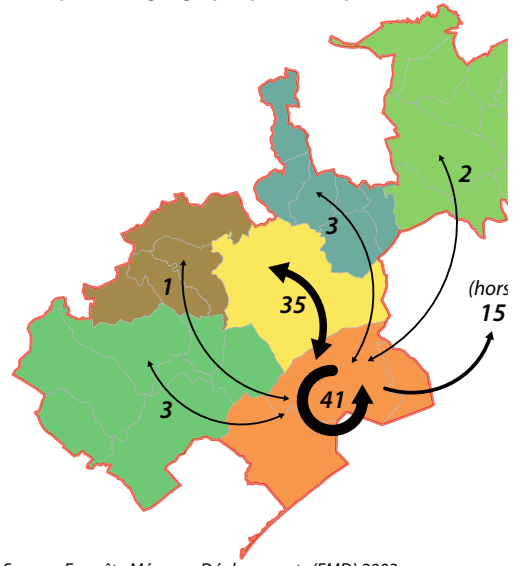
- Superficie : 7 200 ha
- Nombre d'habitants en 2006 : 33 910
- Croissance annuelle 99/06 : +2,34%
- Nombre de déplacements quotidiens : 190 000

## Mobilité quotidienne des habitants du secteur Parts modales des déplacements



Source : Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2003

## Mobilité quotidienne des habitants du secteur Répartition géographique des déplacements (en %)



Source : Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2003

### Réseau armature des transports publics

- ▤▤▤▤▤▤▤▤ future Ligne à Grande Vitesse
- +++++ ligne ferroviaire existante (TER)
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ lignes de tramway existantes ou projetées

- principes de rabattement des transports publics sur le réseau armature
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ principaux axes d'amélioration de la performance bus

### Pôles d'échanges multimodaux (PEM)

- ◻ PEM TGV
- ◻ PEM TER
- ◻ PEM d'agglomération
- ◻ PEM de proximité
- ◻ PEM de correspondances

### Espaces publics de voirie existants ou projetés (et aménagements cyclables associés)

- ▬▬▬▬▬▬▬▬ voies de niveau 5
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ voies de niveau 4
- ◻ principaux échangeurs
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ voies de niveau 3 (pistes cyclables, sas vélos...)
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ voies de niveau 2 (bandes cyclables, sas vélos...)
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ voies de niveau 1 (zones 30, zones de rencontre, doubles sens cyclables...)

### Liaisons cyclables à vocation principale de loisir

- ▬▬▬▬▬▬▬▬ itinéraires interrégionaux (véloroutes voies vertes)
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ principes de liaisons complémentaires
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ voies vertes

- ▬▬▬▬▬▬▬▬ urbanisation existante
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ extensions urbaines potentielles prévues au SCOT
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ espaces naturels et agricoles
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ cours d'eau / étangs
- ▬▬▬▬▬▬▬▬ limites communales



Communauté d'Agglomération de Montpellier





# Traduire localement le PDU : les Plans Locaux de Déplacements

Les Plans Locaux de Déplacements (PLD) ont vocation à préciser, à l'échelle communale, les orientations du PDU. Outils de mise en œuvre du PDU, ils visent à programmer des actions adaptées aux spécificités locales et compatibles avec les objectifs du PDU.

Sur la base d'une réflexion globale sur l'organisation locale des déplacements, ils permettent d'articuler finement, de mettre en cohérence, les enjeux d'urbanisme et de mobilité, notamment au travers des PLU et des projets d'aménagements urbains.

Ils déclinent également de façon opérationnelle les orientations du PDU qui relèvent de compétences communales, en particulier celles liées au pouvoir de police du Maire (réglementation du stationnement, de la circulation, des livraisons, etc.).

## Encourager l'élaboration de PLD et accompagner les démarches

Le Plan Local de Déplacements, véritable « feuille de route » locale en faveur des écomobilités, pourra combiner plusieurs plans d'actions complémentaires prenant appui sur les compétences communales et sur une hiérarchisation fine du réseau de voirie local, à savoir :

1. établissement d'un « plan piéton » intégrant une programmation des aménagements prioritaires (en lien avec le PAVE) et d'éventuelles réservations d'emprises ou servitudes à intégrer au PLU ;
2. établissement d'une programmation des aménagements cyclables prioritaires ;
3. mise au point d'un « plan de modération des vitesses » proposant une localisation et une programmation des zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes) ;
4. « plan espaces publics » proposant des typologies d'aménagements adaptées aux objectifs du plan de modération des vitesses et favorables à la sécurité et à la cohabitation des usagers de la voirie ;
5. définition d'un « plan stationnement » localisant les zones réglementées et proposant des modalités de gestion (zones bleues, tarification, etc.) ;
6. définition d'un « plan marchandises » identifiant les itinéraires poids lourds et leur réglementation et localisant les emplacements de livraison ;
7. établissement d'un « plan écomobilités » proposant des actions en faveur des scolaires ou du covoiturage.

L'Agglomération proposera un accompagnement technique et financier des programmes d'études liés à l'élaboration des Plans Locaux de Déplacements en veillant à garantir l'atteinte des objectifs du PDU et la cohérence des actions mises en œuvre à l'échelle intercommunale.

## ➔ La programmation du PDU

Si la Communauté d'Agglomération de Montpellier, en sa qualité d'autorité organisatrice, dispose de la compétence pour approuver le PDU, la mise en œuvre de ce document nécessite l'implication d'un grand nombre de partenaires.

Ainsi, la Communauté d'Agglomération de Montpellier, le Département, la Région, l'État et les Communes de l'agglomération seront notamment appelés à participer à la mise en œuvre des actions programmées par le PDU, voire à en être les maîtres d'ouvrage. Cette diversité d'acteurs et d'actions implique également une diversité de financements.

Pour chaque axe du projet et les principales actions liées à sa mise en œuvre, une programmation prévisionnelle est établie à court (2010-2015), moyen (2015-2020) et long terme (au-delà de 2020) afin de bien prendre en compte les différents enjeux liés à chaque aménagement ou équipement.

Les principales actions sont planifiées à chacun de ces horizons, en mentionnant les maîtres d'ouvrage et les partenaires financiers de chacune d'elles.

Dans la mesure où plusieurs maîtrises d'ouvrage sont concernées, la programmation prévisionnelle aura vocation à être précisée au fur et à mesure de la mise en œuvre du PDU, de même que les modalités des interventions financières des partenaires identifiés.

Enfin, l'estimation financière des principales actions portées par l'Agglomération pour répondre aux objectifs du PDU en termes d'investissements et de couverture des coûts d'exploitation est précisée.

Les Plans de Déplacements de Secteurs

**Traduire localement le PDU : les Plans Locaux de Déplacements**

**La programmation du PDU**

Suivre et évaluer le PDU



## Calendrier de réalisation de l'axe 1 : Construire la ville des courtes distances

Actions	Maître d'ouvrage	Partenaires	Horizon de réalisation		
			Phase 1 2010 2015	Phase 2 2015 2020	Phase 3 > 2020
<b>Promouvoir la ville des proximités</b>					
Établir des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) en cohérence avec les réseaux de transports publics et les ERP	Communes	Montpellier Agglomération Département Hérault Transport			
Mettre en œuvre le schéma directeur d'accessibilité des transports publics	Mise en accessibilité du réseau de transport	Montpellier Agglomération Hérault Transport			
	Aménagements complémentaires	Montpellier Agglomération Hérault Transport Gestionnaires de voiries			
Généraliser les zones 30	Gestionnaires de voiries				
Expérimenter les zones de rencontre	Gestionnaires de voiries				
Stationnement vélos	Généraliser les normes de stationnement dans les PLU	Communes			
	Équiper la voirie de places de stationnement	Communes			
	Doter les pôles d'échanges de « vélo parcs » sécurisés	Région/SNCF Hérault Transport Montpellier Agglomération			
	Aménager des espaces de stationnement pour les deux-roues dans les établissements scolaires (ou à proximité immédiate)	Communes Département Région			

Calendrier prévisionnel, susceptible d'ajustements ultérieurs

Actions		Maître d'ouvrage	Partenaires	Horizon de réalisation		
				Phase 1 2010 2015	Phase 2 2015 2020	Phase 3 > 2020
<b>Assurer performance, confort et sécurité aux modes actifs</b>						
Grands itinéraires cyclables	Aménager l'axe « rétro-littoral » section Sommières - Castries (SRVVV)	Département	Région			
	Mettre en continuité les itinéraires le long des principales routes départementales (RD65, RD112, RD17, RD132, RD5, etc.)	Département	Communes			
	Aménager les principales voies vertes des réseaux communaux	Communes	à définir			
Développer l'aménagement de sas vélos aux carrefours		Gestionnaires de voiries				
Expérimenter les tourne-à-droite vélos aux carrefours à feux		Gestionnaires de voiries				
Expérimenter les phases de vert intégral pour les piétons (à proximité du tramway)		Gestionnaires de voiries	Montpellier Agglomération			
Réserver, dans les PLU, les emprises foncières nécessaires au maillage des cheminements de proximité		Communes				
<b>Outils de mise en œuvre</b>						
Établir les Plans Locaux de Déplacements		Communes	Montpellier Agglomération (cofinancement études)			
Mettre en place des contrats d'axes en lien avec les projets de tramway		Montpellier Agglomération Communes	Département			
Mettre en œuvre et animer un « groupe de travail PDU » (lieu d'échanges techniques et de retours d'expériences sur les projets locaux)		Montpellier Agglomération	Communes Département, etc			

Calendrier prévisionnel, susceptible d'ajustements ultérieurs



## Calendrier de réalisation de l'axe 2 : Accélérer la transition vers de nouvelles mobilités ; limiter le réflexe automobile

Actions	Maître d'ouvrage	Partenaires	Horizon de réalisation		
			phase 1 2010 2015	phase 2 2015 2020	phase 3 > 2020
<b>Agir en amont sur le stationnement</b>					
Développer les zones bleues en péri-urbain pour favoriser l'animation commerciale	Communes				
Intégrer, dans les PLU, des normes plafonnant l'offre de stationnement pour les bâtiments d'activités en fonction de l'offre de transport	Communes				
Promouvoir dans les opérations d'aménagement des formes de stationnement résidentiel mutualisées	Communes				
Dans les parkings en ouvrage, favoriser les usagers « petits rouleurs » (résidents, longs séjours, etc.)	Gestionnaires de parkings				
Identifier les emplacements nécessaires aux livraisons de marchandises	Communes				
<b>Maîtriser la circulation de la voiture en ville</b>					
Mettre en œuvre de nouveaux plans de circulation intégrant le développement du réseau de tramway	Communes	Montpellier Agglomération			
Adapter le plan de jalonnement aux nouveaux plans de circulation	Montpellier Agglomération	Communes			
Établir un plan « marchandises en ville » favorable aux solutions écomobiles	Communes	Montpellier Agglomération			
<b>Miser sur les alternatives écomobiles</b>					
Poursuivre le développement de l'offre de service Vélomagg'	Montpellier Agglomération				
Expérimenter un nouveau service Vélomagg' à assistance électrique	Montpellier Agglomération				
Accompagner les démarches « écomobiles » à l'école (Carapattes, actions de sensibilisation, etc.)		à définir			
Développer les Plans de Déplacements Entreprises (PDE) Favoriser les PDIE à l'échelle des parcs d'activités	Montpellier Agglomération	Communes AOT			
Promouvoir les nouveaux usages automobiles	Expérimenter une offre de service d'autopartage avec des véhicules électriques	Opérateur(s)	Montpellier Agglomération Communes		
	Équiper les parkings publics de services écomobiles	Gestionnaires de parkings			
	Aménager des aires de covoiturage	Gestionnaires de voirie	AOT		

Calendrier prévisionnel, susceptible d'ajustements ultérieurs

Actions	Maître d'ouvrage	Partenaires	Horizon de réalisation		
			phase 1 2010 2015	phase 2 2015 2020	phase 3 > 2020
<b>Promouvoir une approche multimodale des déplacements</b>					
Réaliser l'Enquête Ménages Déplacements	À définir	État, Région, Département, Hérault Transport, Montpellier Agglomération Communes			
Créer une Agence des Mobilités	Mettre en place une gestion et une régulation dynamique des trafics multimodaux	Montpellier Agglomération	AOT Gestionnaires de voirie		
	Mettre en œuvre le jalonnement dynamique des pôles d'échanges				
	Informier et conseiller les particuliers et les entreprises				
Développer les tarifications combinées	AOT				
Développer l'interopérabilité et la dématérialisation des titres de transports	AOT				

Calendrier prévisionnel, susceptible d'ajustements ultérieurs



## Calendrier de réalisation de l'axe 3 : Déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la métropole

Actions		Maître d'ouvrage	Partenaires	Horizon de mise en service		
				Phase 1 2010 - 2015	Phase 2 2015 - 2020	Phase 3 > 2020
<b>Poursuivre le développement du réseau armature des transports publics</b>						
Réaliser les projets de grandes infrastructures ferroviaires	Contournement de Nîmes Montpellier (CNM)	RFF (PPP)	Europe, État, Région, CG30, Agglomérations de Nîmes et Montpellier Agglomération			
	Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)	RFF	à définir			
Mettre en œuvre le cadencement TER		Région	SNCF, RFF			
Mettre en place un service TER origine/terminus Lunel - Sète		RFF	État, Région			
Expérimenter des lignes de cars interurbains à haut niveau de service	Axe Cœur d'Hérault - PEM Mosson	Département Hérault Transport	À définir			
	Autres axes	Département Hérault Transport	À définir			
Étendre la couverture du territoire par le réseau tramway	Réalisation de la ligne 3	Montpellier Agglomération	État, Région, Département Communes			
	Mise en service de la ligne 4 (« Circulade »)	Montpellier Agglomération	État, Région, Département Communes			
	Extension vers Cournonsec	Montpellier Agglomération	État, RFF, Région, Département, Communes			
	Réalisation de la ligne 5	Montpellier Agglomération	État, Région, Département Communes			
	Extensions vers gare TGV et Grammont	Montpellier Agglomération	État, Région, Département Communes			
	Extension de la ligne 3 vers les plages	AOT	à définir			
	Réalisation de la ligne 6 : Antigone - Sablassou	Montpellier Agglomération	État, RFF, Région, Département, Communes			
	Extension vers Castries	Montpellier Agglomération	État, RFF, Région, Département, Communes			
	Extension vers Juvignac Ouest	Montpellier Agglomération	État, Région, Département Communes			

Calendrier prévisionnel, susceptible d'ajustements ultérieurs

Les Plans de Déplacements de Secteurs

Traduire localement le PDU : les Plans Locaux de Déplacements

**La programmation du PDU**

Suivre et évaluer le PDU

Actions		Maître d'ouvrage	Partenaires	Horizon de mise en service		
				phase 1 2010 - 2015	phase 2 2015 - 2020	phase 3 > 2020
<b>Structurer la multimodalité par le réseau armature</b>						
Aménager les pôles d'échanges d'échelle métropolitaine	PEM Montpellier Saint Roch	SNCF	État, RFF, Région, Hérault Transport, Montpellier Agglomération, Commune			
	PEM TGV Montpellier Odysseum	RFF	État, SNCF, Région, Hérault Transport, Montpellier Agglomération, Communes			
	PEM de Baillargues	RFF/Région	Hérault Transport Département, Montpellier Agglomération, Commune			
	PEM de Castelnau Sablassou	à définir	RFF, SNCF, Région, Département, Hérault Transport, Montpellier Agglomération, Commune			
	PEM de Villeneuve lès Maguelone (modernisation et mise en accessibilité)	à définir	RFF, SNCF, Région, Département, Hérault Transport, Montpellier Agglomération, Commune	à définir		
<b>Optimiser les lieux d'échanges et les temps de correspondances</b>						
Généraliser l'information sur les temps d'attente		AOT				
Développer l'offre de services et de commerces		AOT	Communes			
<b>Adapter l'offre de transport aux enjeux territoriaux</b>						
Réaliser des aménagements favorisant la performance des bus sur les principaux points de congestion du trafic		Gestionnaires de voirie	Montpellier Agglomération			
Organiser les dessertes locales des communes	expérimenter le transport à la demande	Montpellier Agglomération	Communes			
	adapter l'offre de transport à l'évolution urbaine et renforcer l'offre en soirée	Montpellier Agglomération				

Calendrier prévisionnel, susceptible d'ajustements ultérieurs





## Calendrier de réalisation de l'axe 3 : Déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la métropole

Actions		Maître d'ouvrage	Partenaires	Horizon de mise en service		
				phase 1 2010 - 2015	phase 2 2015 - 2020	phase 3 > 2020
<b>Réaliser les grandes infrastructures routières de contournement et de liaison</b>						
Niveau 5 déplacement de l'A9	Réalisation de l'A9b	État	à définir			
	Réaménagement de l'échangeur Baillargues/Vendargues (intégrant la connexion avec le LIEN)	État	à définir			
Niveau 4 Contournement sud - requalification de l'A9a (liaison A750 - A9)	mise aux normes urbaines et environnementales	État	à définir			
	création de l'échangeur gare TGV Odysseum	État	à définir			
	création de l'échangeur de l'avenue Georges Frêche	État	à définir			
	création de l'échangeur de la Restanque	État	à définir			
Niveau 4 Contournement ouest (liaison A750 - A9)	Réalisation du COM	État	à définir			
Niveau 4 Contournement Nord et Est	Réaménagement du contournement nord (RD65) section Lyre - Clapiers	Département				
	Réaménagement du contournement nord (RD65) section Clapiers - Le Crès	Département				
	Réalisation du contournement est (section bd Philippe Lamour - A9)	Département			cf. A9	
Niveau 4 LIEN	Section Bel Air - Saint Gély	Département				
	Section Castries - A9	Département			cf. A9	
Niveau 3	Déviations RN113 au niveau de Saint Brès/Baillargues	État	RFF			
	LICOM entre Fabrègues et Saint Georges d'Orques	Département				
	Déviations de Castries (RD610)	Département				
	RD26 - PEM de Baillargues (nouveau barreau routier)	à définir	à définir			
	RD26 - PEM de Baillargues (suppression du PN 33)	RFF	à définir			
	Liaison Lattes Nord - gare TGV - RD66	Département ou commune				
	Liaison Le Crès - LIEN (RD65)	Département				
	Liaison Fabrègues - Villeneuve (aménagement ponctuels de la RD185)	Département				
	requalification de la RD 612 Villeneuve - Saint Jean de Védas	Département			à programmer	
	Déviations de Fabrègues (RD 613)	Département			à programmer	

## Estimation financière des principales actions portées par Montpellier Agglomération

Les modalités de financement prévues impliquent un investissement financier et humain important de la part de l'Agglomération de Montpellier.

La Communauté d'Agglomération de Montpellier est en mesure de présenter l'engagement financier des principales opérations relevant de sa compétence.

Bien qu'il ne s'agisse ici que d'estimations qui pourront évoluer au fur et à mesure des études détaillées, ce tableau permet déjà de visualiser les principales dépenses d'investissement de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Il ne préjuge pas des cofinancements potentiels qui pourraient intervenir postérieurement ainsi que de l'évolution possible des ressources des maîtres d'ouvrages et partenaires.

Il constitue dès lors un programme susceptible d'évoluer au fur et à mesure de la mise en œuvre du PDU.

Les principaux coûts d'exploitation prévisionnels relevant de la Communauté d'Agglomération ainsi que leurs recettes prévisionnelles sont présentés ci-après, étant précisé que d'autres acteurs intervenant dans la mise en œuvre du PDU seront susceptibles de prendre à leur charge les coûts d'exploitation d'ouvrages dont ils sont propriétaires ou gestionnaires.

A toutes fins utiles, il est précisé que les financements des autres collectivités ont été nécessairement pris en compte en amont de l'élaboration du PDU afin de garantir la faisabilité financière de ces aménagements.

S'agissant des actions qui seront mises en œuvre par la Communauté d'Agglomération, les principaux coûts d'exploitation sont les suivants :

Coûts d'exploitation	Situation 2010	Prévisions 2020
Fonctionnement des transports publics	48M€	69,3 M€ soit + 21,3 M€ par rapport à 2010)*
Entretien des voiries d'agglomération, des plates-formes tramway et du jalonnement (intégration des plateformes liées aux extensions du réseau tramway hors nouvelles voiries d'intérêt communautaire)	1,2M€	3 M€ soit + 1,8 M€ par rapport à 2010

\* avec une augmentation de la part relative des compensations financières sociales et scolaires qui passent de 20 à 25% du budget de fonctionnement Transports Publics

S'agissant des sources de financements, affectés tant aux investissements qu'à l'exploitation, leurs évolutions sont envisagées comme suit :

Sources de financement	Situation 2010	Evolutions prévisionnelles
Versement Transport	66 M €	+ 2% en 2011, + 3% en 2012, + 4% à partir de 2013
Recettes (recettes usagers en tenant compte du développement du réseau et des évolutions de parts modales conduisant à une augmentation de la fréquentation)	30 M €	50 M € en 2020, soit +20 M€ par rapport à 2010
Dotations transport de l'Etat	1,2 M €	1,38 M € en 2020, soit +180k€ par rapport à 2010

A ces sources de financement s'ajoute le budget général de l'Agglomération. En effet, la situation financière de l'Agglomération étant saine, elle permettra de mobiliser à la fois de l'autofinancement, des subventions et ressources propres d'investissement, ainsi que de l'emprunt, dans des proportions équilibrées.

Ces données sont produites à titre indicatif et sont susceptibles d'évoluer au fur et à mesure de la réalisation des projets prévus par le PDU. Elles seront affinées projet par projet au cours de la mise en œuvre du PDU en fonction des études techniques.



## La programmation du PDU

Action	Estimation globale en 2010
<b>Réseau de transport public</b>	
Réseau de tramway - ligne 3	530 M€
Réseau de tramway - ligne 4 « Circulade »	11 M€
Réseau de tramway - ligne 1 extension vers Grammont	35 M€
Réseau de tramway - ligne 1 extension vers gare TGV	60 M€
Réseau de tramway - ligne 2 extension vers Cournonsec	70 M€
Réseau de tramway - ligne 2 extension vers Castries	50 M€
Réseau de tramway - ligne 3 extension vers les plages	45 M€ (vers Palavas) ou 110 M€ (vers Carnon et La Grande-Motte)
Réseau de tramway - ligne 3 extension vers Courpouyran	15 M€
Réseau de tramway - ligne 5 Lavérune - Clapiers	294 M€
Réseau de tramway - ligne 6 Antigone - Sablassou	75 M€
Réseau de tramway - ligne 5 extension vers Prades	40 M€
Schéma Directeur d'Accessibilité - mise en accessibilité des arrêts, pôles d'échanges, agence commerciale	9,4 M€
Pôles d'échanges - aménagement de vélo parcs sécurisés	0,9 M€
Réseau de bus • 100% GNV ou Euro 5 • 100 % accessibles	16 M€
Aménagements favorisant la performance des bus sur les principaux axes de congestion du trafic	18 M€ (estimation Egis)
Expérimentation de services de transport à la demande (TAD)	300 K€/ an pendant 2 ans
<b>Information multimodale et intermodalité</b>	
Dématérialisation et interopérabilité des titres de transport	3 M€
Equipement des arrêts et véhicules par des bornes d'information voyageurs	2 M€
Création de l'Agence des Mobilités	non chiffré
Agence des Mobilités - gestion, jalonnement et régulation dynamique des trafics multimodaux	1,5 M€ 300 k€/an
Agence des Mobilités - information et conseil des particuliers et des entreprises	300 k€/an
Agence des Mobilités - expérimentation d'antennes multiservices dans les Maisons d'Agglomération	350 K€
<b>Ecomobilités</b>	
Service Vélo magg' • développement (automatisation) • expérimentation d'une offre de vélos à assistance électrique (VLS, bornes de rechargement)	1 M€
Covoiturage : promotion et aménagement d'emplacements réservés	50 K€/an
Expérimentation des PDE à l'échelle des parcs d'activités	50 K€/an
Soutien aux projets d'écomobilité scolaire	20 K€/an
<b>Prospective et études</b>	
Actualisation de l'Enquête Ménages Déplacements	1 M€
Accompagnement des études de PLD	50 K€/an
Accompagnement des études de zones de rencontre	50 K€/an
Suivi du PDU (dont qualité de l'air)	50 K€/an
Réalisation du Compte Déplacements	non chiffré

## Réaliser le compte déplacements

Le compte déplacements vise à faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité les coûts pour l'utilisateur et ceux qui en résultent pour la collectivité. Il est rendu obligatoire par la loi SRU pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La mise en place d'un compte déplacements présente plusieurs intérêts dans le cadre du projet PDU :

- concrétiser le volet financier de l'observatoire du PDU,
- donner une vision objective du coût des investissements, qu'il s'agisse de voiries ou de transport public
- rationaliser le comportement des usagers par rapport au coût des déplacements.

Pour permettre un suivi efficace, le compte déplacements doit être mis à jour régulièrement et ses principaux résultats diffusés aux élus comme aux usagers des transports et de la voirie.

La mise en place du compte déplacements de l'Agglomération de Montpellier se fera de façon progressive, avec un premier volet qui concernera principalement le transport public.



## Suivre et évaluer le PDU

### Animer un observatoire du PDU dans le cadre de l'observatoire territorial

Le PDU n'est pas figé, il a vocation à évoluer pour s'adapter aux évolutions du contexte et pour mieux cibler les actions prioritaires. Ainsi, évaluer la mise en œuvre du PDU et mesurer l'efficacité de ses actions sont indispensables pour corriger et adapter les mesures proposées.

#### L'observatoire du PDU

L'observatoire du PDU est l'outil qui permet de suivre annuellement la mise en œuvre du PDU et d'évaluer le plan au terme des 5 années prévues par la loi.

Composé d'indicateurs ciblés sur les orientations du PDU, il est intégré à l'observatoire territorial existant. Ainsi, les indicateurs ne concernent pas le seul domaine des déplacements mais s'appuient également sur d'autres thèmes, en particulier l'analyse des dynamiques urbaines (densification autour du réseau armature par exemple) et les données environnementales.

Cet observatoire, piloté par la Communauté d'Agglomération de Montpellier, permet en outre de poursuivre la dynamique partenariale du PDU avec les acteurs du projet, contribuant ainsi à la mise en cohérence des actions engagées. Un groupe de suivi technique sera constitué, associant les principales maîtrises d'ouvrages. Il précisera également les indicateurs retenus pour le suivi et l'évaluation du PDU.

#### Des indicateurs ciblés et fiables

Il s'agit d'identifier un nombre limité d'indicateurs, pertinents et opérationnels dans leurs recueil et

traitement. Ces indicateurs sont définis sur la base des critères suivants :

- simplicité : l'objet n'est pas d'avoir un éclairage approfondi et exhaustif, mais de sélectionner les questions les plus pertinentes,
- fiabilité : l'outil de mesure doit être précis et non sujet à interprétation,
- faisabilité : les indicateurs doivent s'appuyer au maximum sur des données déjà recueillies par ailleurs.

Localement, certaines données sont collectées régulièrement comme l'accidentologie (DDTM), la qualité de l'air (Air LR), le suivi des DSP relatives au transport public et au stationnement (TaM), etc. Pour d'autres thèmes, des campagnes de mesures ou d'analyses particulières pourront être mobilisées.

Pour chacun des indicateurs, les éléments suivants doivent être précisés clairement :

- définition et mode de calcul,
- sources utilisées,
- mode de constitution ou recueil de données à mettre en place,
- périmètre de définition,
- périodicité,
- état de référence.

### Réaliser une nouvelle enquête ménages déplacements

Les enquêtes ménages déplacements (EMD) permettent de connaître l'évolution des pratiques de mobilité des habitants à l'échelle d'une agglomération. Dans le cadre du suivi du PDU, il s'agira notamment d'évaluer la répartition modale, en lien avec l'objectif d'accroissement de la part des modes alternatifs à la voiture et en tenant compte du développement du réseau armature des transports publics.

Cette méthode d'enquête, normée, permet à la fois des comparaisons spatiales (entre territoires) et temporelles (ces enquêtes sont en moyenne réalisées tous les 10 ans). Elles sont utilement complétées par des « enquêtes cordon » qui apportent une connaissance plus globale des flux de déplacements, les personnes enquêtées ne résidant pas nécessairement sur le territoire d'enquête. La première EMD a été réalisée en 2003, soit deux ans après la mise en service de la première ligne de tramway, et couvrait un territoire de 48 communes autour de Montpellier.

L'aire d'étude de cette nouvelle EMD est à définir avec les différents partenaires, acteurs de la mobilité : Ville

de Montpellier, Conseil Général, Conseil Régional, État. Elle pourrait être élargie au département, avec des exploitations spécifiques sur le territoire de l'agglomération.

Une nouvelle EMD, 10 ans après, permettra notamment d'appréhender les premiers impacts de la restructuration et le développement du réseau de tramway (lignes 3 et 4 - Circulade) et le cadencement TER.

De nombreux indicateurs pourront en être extraits pour connaître l'évolution globale des mobilités, tels que les horaires de déplacements, les flux, la part d'accompagnement scolaire en voiture, etc.

## Des indicateurs permettant d'évaluer les objectifs du PDU

Les indicateurs de suivi et d'évaluation du PDU seront précisés dans le cadre du groupe de travail technique. Une première série d'indicateurs, directement liés aux thématiques abordées dans le PDU est cependant proposée ci-dessous.

Cette liste est sujette à évolution lors de la mise en place effective de l'observatoire, dont une des premières missions sera la validation « pratique » de ces propositions, la déclinaison de certains indicateurs secondaires associés, ainsi que les modes de calcul précis.

Ainsi, les indicateurs proposés seront renseignés pour établir un état initial qui permettra :

- de servir de point de référence,
- de préciser le contenu de l'observatoire, en vérifiant la faisabilité et la pertinence des indicateurs, avec la possibilité de les faire évoluer.

Orientations du projet	Indicateurs pressentis
Axe 1 - Promouvoir la ville des proximités	Part de SHON réalisée dans la zone d'influence du réseau armature (pour le logement et le bureau)
Axe 1 - Agir sur les vitesses pour favoriser la cohabitation entre les modes	Nombre et surfaces de zones 30 et de zones de rencontre
Axe 1 - Assurer performance, confort et sécurité aux modes actifs	Nombre d'accidents impliquant un piéton ou un cycliste
Axe 2 - Agir en amont sur le stationnement	Offre sur voirie/en ouvrage et fréquentation (part résidents / abonnés) Évolution de la tarification
Axe 2 - Maîtriser la circulation de la voiture en ville	Part modale de la voiture particulière dans les corridors du tramway Développement du jalonnement dynamique
Axe 2 - Miser sur les alternatives écomobiles	Suivi quantitatif de l'offre et des usages écomobiles
Axe 2 - Promouvoir une approche multimodale des déplacements	Part d'abonnements à tarification combinée
Axe 3 - Poursuivre le développement du réseau armature des transports publics	Offre et fréquentation du réseau armature (V/K)
Axe 3 - Favoriser l'intermodalité	Offre et fréquentation des P + tram d'Agglomération Taux de correspondances Niveau d'équipement des pôles d'échanges
Axe 3 - Performance, fréquence, amplitude : adapter l'offre de transport aux enjeux territoriaux	Offre (y compris temps de parcours) et fréquentation du réseau de bus
Axe 3 - Organiser la chaîne intermodale du transport de marchandises	Fonctionnement des pôles logistiques (indicateur à définir au regard de l'étude marchandises en cours)
Préciser à l'échelle communale, les orientations du PDU	Nombre de Plans Locaux de Déplacements réalisés
Accessibilité des transports publics	Part d'arrêts accessibles
Accessibilité de la voirie et des espaces publics	Nombre de PAVE approuvés



### Les indicateurs propres à l'évaluation environnementale

Thématiques	Critères	Indicateurs pressentis
Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre (GES)	Émission de gaz à effet de serre	Estimation des émissions de CO <sub>2</sub>  Estimation des émissions de gaz à effet de serre par kilomètre parcouru
	Consommation d'énergie	Estimation des consommations pour le secteur des transports
Qualité de l'air	Émissions de polluants atmosphériques dues aux déplacements	Estimation des PM (10 et 2.5), NOx et Benzène
	Impact sanitaire de la pollution atmosphérique	Mesures ponctuelles pour les nouvelles infrastructures (avant, après)
Pourcentage d'habitants exposés au dépassement des valeurs limites		
Nuisances sonores	Évolution du bruit sur le territoire	Suivi de la localisation des zones de bruit et des zones calmes des communes couvertes par le PPBE  Mesures de bruit « avant / après » la réalisation des grandes infrastructures  Linéaire des différentes catégories de voies selon le classement sonore des infrastructures  Évolution de la superficie des zones calmes identifiées dans le PPBE
		Part de la population exposée à la valeur limite réglementaire de 68 dB(A)
Milieux naturels et paysages	Consommation d'espace	Rapport entre la surface artificialisée par les infrastructures de transports et les espaces naturels (en %)
		Rapport entre les espaces artificialisés par les infrastructures de transports et les espaces agricoles (en %)

La consolidation, tous les 5 ans de ces indicateurs, associée aux résultats de l'enquête ménages déplacements et de l'évaluation environnementale, constitueront les indicateurs d'évaluation du PDU.

## Liste des abréviations

AOT	Autorité Organisatrice de Transport
CHNS	Cars à Haut Niveau de Service
CNM	Contournement de Nîmes Montpellier
COM	Contournement Ouest de Montpellier
DEM	Déviation Est de Montpellier
DVA	Dossier de Voirie d'Agglomération
EMD	Enquête Ménages Déplacements
ERP	Etablissement Recevant du Public
GEMDAM	Gestion Multimodale des Déplacements de l'Agglomération de Montpellier
GES	Gaz à Effet de Serre
GNV	Gaz Naturel pour Véhicules
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LGV	Ligne à Grande Vitesse
LIEN	Liaison Intercantonale d'Évitement Nord
LNMP	Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
PAVE	Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics
PDE	Plan de Déplacements d'Entreprise
PDS	Plan de Déplacement de Secteur
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEM	Pôle d'Echanges Multimodal
PID	Panneau d'Information Dynamique
PLD	Plan Local de Déplacements
PLH	Plan Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PPP	Partenariat Public Privé
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDA	Schéma Directeur d'Accessibilité
TAD	Transport à la Demande
TaM	Transports de l'agglomération de Montpellier
TER	Transport Express Régional
TGV	Train à Grande Vitesse
VAE	Vélo à Assistance Electrique

### Maîtrise d'oeuvre

EGIS Mobilité (mandataire), Patrick Denis Conseil, Nicolas Boudier (architecte), Francis Beaucire (géographe), ECOVIA (environnement), Interface Transports (marchandises), Benesty-Taithe-Panassac (avocats), Stratis (conception graphique)

### Photos :

Montpellier Agglomération, Région Languedoc-Roussillon, Stratis, Groupement Egis-Mobilité, Air-LR, CERTU, X.





## Montpellier Agglomération

50 place Zeus CS 39 556  
34 961 MONTPELLIER CEDEX 2  
Tél.: 33 (0) 4 67 13 60 00  
Fax: 33 (0) 4 67 13 61 01  
[www.montpellier-agglo.com](http://www.montpellier-agglo.com)

Avec le soutien de





**Montpellier**  
**Agglomération**

*Pôle Développement Territorial*  
*Direction du Foncier et de l'Aménagement Opérationnel*  
*Service Aménagement*

Monsieur Jacques RAPOPORT,  
Président de Réseau Ferré de France  
92 avenue de France  
75648 Paris cedex13

Réf.: IG/CF/YN/EG/FB/LG- cm 2014

Objet : enquête publique de la gare nouvelle *Montpellier Sud de France* – avis de la Communauté d'Agglomération de Montpellier

Montpellier, le 14 NOV. 2014

Monsieur le Président,

Suite à votre demande dans le cadre de l'enquête publique citée en objet, j'ai le plaisir de porter à votre connaissance les éléments suivants.

La Communauté d'Agglomération est favorable au projet de Pôle d'Echange Multimodal (PEM) - gare nouvelle *Montpellier Sud de France*.

C'est pourquoi, elle a initié et conduit les procédures permettant de déclarer d'intérêt général l'opération d'aménagement accompagnant la gare, de modifier le PLU de la Ville de Montpellier et d'instaurer une ZAC.

Elle a également conduit une étude hydraulique sur l'ensemble du bassin versant du Nègue-Cats, depuis sa naissance juste au Nord d'Odysseum, jusqu'à l'étang des Salins puis l'étang de l'Or ; cette démarche lui a permis d'assurer une coordination avec l'ensemble des maîtres d'ouvrages pour intégrer les prescriptions définies par l'État et aboutir à ce que l'urbanisation du secteur de la gare n'aggrave pas la situation à l'aval, mais au contraire permette de réduire les risques d'inondations pour des occurrences centennales.

Conformément à ses engagements, la Communauté d'Agglomération a récemment approuvé, par délibérations du 31 juillet et du 1er octobre derniers, la réalisation des aménagements permettant d'assurer la desserte et la viabilité de la gare suivant des modalités adaptées aux différentes échéances de montée en puissance de sa fréquentation.

Les dispositions que nous avons décidé de mettre en œuvre permettront aussi de connecter la gare nouvelle à la gare St Roch.

De plus, nous avons engagé les échanges avec le Président de *Pays de l'Or Agglomération* (POA), pour anticiper les liaisons à assurer entre cette gare et *l'Aéroport Montpellier Méditerranée*.

La Communauté d'Agglomération a par ailleurs souhaité engager dès à présent la réalisation d'un pôle économique, sur ce secteur, en continuité immédiate de la gare nouvelle, autour des grandes infrastructures. Ce pôle sera la tête de pont du projet *Montpellier Métropole Numérique*, pour lequel la Communauté d'Agglomération vient d'obtenir, le 12 novembre dernier, le label national « *Métropole French Tech* ». Ce projet immobilier stratégique pour le développement économique de notre agglomération, future Métropole, comprend notamment la réalisation d'un bâtiment « phare », à la fois cluster et hôtel d'entreprises dédié au numérique.

Vous trouverez en pièce jointe, en appui à ces éléments, les délibérations du conseil communautaire relatives aux engagements de l'Agglomération vis-à-vis du projet de la gare nouvelle et de son environnement urbain, notamment la délibération n° 12474 du 31 juillet dernier qui a permis d'arrêter nos positions sur le sujet, celle n° 11738 du 25 juillet 2013 relative au prolongement de la ligne 1 de tramway et celle n° 12549 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative à la réalisation de la dalle de franchissement de l'autoroute A9 déplacée pour permettre l'accès à la partie supérieure du bâtiment voyageur.

Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

La Vice-présidente Déléguée aux transports et à la mobilité,  
Isabelle Gianiel

PJ :

Délibération n°12549 du 1/10/2014  
Délibération n°12474 du 31/07/2014  
Délibération n°12471 du 31/07/2014  
Délibération n°12472 du 31/07/2014  
Délibération n°11738 du 25/07/2013



**SEANCE ORDINAIRE DU 30 OCTOBRE 2012**

\*\*\*\*\*

Extrait du Registre des Délibérations

**L'An deux mille douze et le trente octobre à dix-heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont assemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. J.-P. MOURE.**

**Nombre de membres en exercice : 90**

**Etaient présents :**

**M. B. ABOU, M. J.-M. ALAUZET, M. H. ALLOUCHE, M. F. ANDREU, M. F. ARAGON, M. M. ASLANIAN, Mme E. BECCARIA, Mme A. BENEZECH, Mme A. BENOARGHA JAFFIOL, Mme N. BIGAS, Mme S. BLANPIED, Mme S. BONIFACE-PASCAL, M. C. BOUILLE, M. T. BREYSSE, Mme R. BUONO, M. R. CAIZERGUES, Mme T. CAPUOZZI-BOUALAM, Mme M. CASSAR, Mme M. CASTRE, M. P. CHASSING, Mme J. CLAVERIE, M. P. COMBETTES, M. J.-P. COULET, Mme M. COUVERT, M. M. DELAFOSSE, Mme G. DELONCLE, M. T. DEWINTRE, M. P. DUDIEUZERE, M. S. FLEURENCE, M. M. FRAYSSE, Mme J. GALABRUN BOULBES, M. J.-L. GELY, M. M. GERVAIS, M. J.-P. GRAND, Mme I. GUIRAUD, M. L. JAOL, M. B. JEAN, M. M. LANDIER, M. J.-M. LEGOUGE, M. M. LEVITA, M. J.-M. LUSSERT, M. R. MAILHE, Mme H. MANDROUX, M. J. MARTIN, M. H. MARTIN, M. J. MARTINIER, M. P. MAUREL, M. J.-L. MEISSONNIER, M. C. MEUNIER, Mme P. MIENVILLE, Mme N. MIRAOU, M. C. MORALES, M. J.-P. MOURE, M. A. MOYNIER, M. M. PASSET, M. E. PASTOR, M. G. PASTOR, M. Y. PELLET, M. Y. PINASSEAU, M. L. POUGET, Mme F. PRUNIER, M. C. QUIOT, Mme H. QVISTGAARD, M. R. REVOL, Mme D. SANTONJA, M. P. SAUREL, M. N. SEGURA, M. R. SUBRA, M. C. SUDRES, M. P. THINES, M. F. TSITSONIS, M. P. VIGNAL, M. A. ZYLBERMAN, M. G. VALLS suppléant de M. A. BARRANDON, M. R. SALHI suppléant de Mme F. BERGER, Mme M. RIZZOLI suppléant de M. P. BONNAL, M. R. CALVAT suppléant de M. J.-M. CASTET.**

**Pouvoir(s):**

**M. J.F. AUDRIN à Mme I. GUIRAUD, Mme A. BOYER à Mme G. DELONCLE, Mme P. DANAN à Mme H. QVISTGAARD, Mme F. DOMBRE-COSTE à M. P. VIGNAL, M. M. DUFOUR à M. P. THINES, Mme C. FOURTEAU à M. M. LEVITA, M. R. JOUVE à M. F. ANDREU, Mme R. SOUCHE à M. J.-L. GELY, M. J. TOUCHON à M. M. DELAFOSSE, Mme C. TROADEC-ROBERT à M. M. PASSET.**

**Absent(es):**

**Mme C. LABROUSSE, M. A. SIVIEUDE, M. C. VALETTE**

## **TRAMWAY, TRANSPORTS, DÉPLACEMENTS – TRAMWAY EXTENSION DE LA LIGNE 1 À LA GARE TGV - APPROBATION DU PROGRAMME INITIAL DE L'OPÉRATION ET DE L'ENVELOPPE PRÉVISIONNELLE - PROPOSITIONS DES MODALITÉS DE CONCERTATION**

M. R. SUBRA, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, délégué au Tramway, Transports, Déplacements, rapporte :

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

Pour le développement d'un réseau de transport public maillé et adapté à l'échelle de la métropole montpelliéraine, le PDU propose de combiner l'échelle des transports publics urbains à celle des transports départementaux et des transports ferroviaires régionaux et nationaux. Le réseau armature de transport public prend notamment appui sur le réseau ferroviaire en structurant les lieux d'intermodalité actuels ou futurs. Dans cet objectif il s'articule étroitement avec la gare nouvelle de Montpellier qui a vocation à constituer un pôle d'échange multimodal d'échelle métropolitaine desservi par les trains à grande vitesse, mais aussi par les trains régionaux, les cars interurbains et le tramway connecté à la gare Montpellier Saint Roch

La création de la gare nouvelle en complément de la gare Montpellier Saint Roch s'inscrit dans la réalisation du « Contournement Nîmes Montpellier » (CNM), à l'échéance de 2017. Cette nouvelle ligne à grande vitesse mettra Montpellier à moins de 3 heures de Paris. Elle permettra non seulement de favoriser le développement des trains à grande vitesse, mais aussi d'augmenter l'offre de trains régionaux d'au moins 30 % en libérant des « sillons » sur la ligne classique.

Ainsi, au total, RFF estime que ces deux gares accueilleront un flux évalué à 17 millions de voyageurs par an à l'horizon 2050 (en tenant compte de l'impact de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan qui prolongera la CNM).

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

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

Le projet du nouveau quartier « Oz Montpellier Nature urbaine », conçu par KCAP et qui s'étendra sur 350 hectares au sud d'Odysseum, à l'ouest de la RD 66 et à l'est de l'avenue Georges Frêche sur les territoires de Montpellier et de Lattes, permet de desservir la gare nouvelle en transport public par un maillage du réseau de tramway. Le quartier de Boirargues bénéficiera particulièrement de ce maillage réalisé à la fois depuis la ligne 1 et aussi à plus long terme depuis la ligne 3.

La desserte en transport public de la future gare TGV et d'une première phase du nouveau quartier, et de son pôle d'affaire qui s'organiseront autour de la gare et entre celle-ci et le lycée Pierre Mendès-France, peut être envisagée par un prolongement de la ligne 1 depuis Odysseum.

Ce projet correspond à l'objectif poursuivi par la Communauté d'Agglomération de Montpellier de développer son réseau de tramways afin de constituer une ossature structurante desservant ses grands équipements et son territoire, en cohérence avec le développement de tous les modes qui offrent une alternative à l'usage de la voiture particulière.

La Communauté d'Agglomération de Montpellier a réussi le pari de créer un réseau de transport en commun performant et reconnu. Elle entend poursuivre et mener son développement avec la même détermination, motivée par les objectifs d'amélioration de la vie quotidienne des citoyens et de préservation de l'environnement.

### **1 – Objectifs de l'opération**

Les objectifs de l'opération sont les suivants :

**poursuivre la construction d'un réseau maillé performant de transports publics afin de diminuer la dépendance automobile**

Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération a fixé un objectif prioritaire : diminuer la dépendance automobile. Le PDU a fixé un objectif volontariste d'augmenter de 25% la fréquentation des transports publics en réduisant de 10% la part modale de l'automobile à l'horizon 2020.

Pour ce faire, la priorité est notamment de définir un maillage constitué d'une ou plusieurs lignes structurantes et de définir les zones préférentielles de développement urbain en fonction de leur desserte par le réseau de tramway.

L'extension de la ligne 1 de tramway s'inscrit à terme dans cet objectif de maillage du réseau, améliorant la coordination des différents modes au niveau des nœuds du réseau.

Elle engage une maîtrise importante des trafics automobiles en assurant une desserte directe et cadencée de la future gare TGV, en relation avec la gare Saint Roch.

**s'intégrer dans une stratégie urbaine globale**

Le territoire montpelliérain doit faire face au défi d'une attractivité et d'une croissance démographique exceptionnelles depuis plusieurs années. Cette pression démographique restera importante et les besoins qui en découlent en matière de services collectifs, d'accompagnement social et d'aménagement du territoire sont donc particulièrement forts.

En terme de développement, le projet du territoire de l'agglomération prévoit de canaliser la ville future en orientant la croissance urbaine vers les zones accessibles en moyen de transports publics.

L'armature de réseau de transports publics de l'agglomération de Montpellier a en effet été conçue comme la colonne vertébrale du développement du territoire pour les dix années à venir.

L'extension de la ligne 1 de tramway dans le nouveau quartier « Oz » sur le territoire de Montpellier, répond à cet objectif.

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

L'extension de la ligne 1 de tramway relie la future gare TGV et le nouveau quartier « Oz Montpellier Nature Urbaine » aux secteurs très dynamiques en terme d'emplois, de recherche, d'enseignement et commerciaux actuellement desservis par la ligne 1 entre Odysseum, l'hyper-centre de Montpellier et le secteur Hôpitaux-Facultés. Avec le réseau maillé prévu à 5 lignes de tramway en 2017, 60% de la population et 64% des emplois de l'agglomération desservis par le tramway bénéficieront d'un accès direct à la future gare TGV.

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

**permettre de relier efficacement les deux gares entre elles :**

Nombre de voyageurs seront amenés à emprunter les deux gares, notamment dans leurs transferts entre trains régionaux et trains à grande vitesse. Il convient donc de leur assurer les meilleures conditions pour effectuer ce trajet. L'objectif est de concevoir un service de transport suffisamment rapide, régulier, ponctuel, confortable et sécurisé pour diminuer au maximum les effets de rupture de trajet des voyageurs transitant par les deux gares.

En outre, l'atteinte de cet objectif doit permettre d'assurer le meilleur accès à la gare nouvelle en transport en commun.

**s'intégrer au nouveau quartier « Oz Montpellier Nature Urbaine »**

Les aménagements de ce nouveau quartier et de la ligne de tramway doivent participer de la même unité et de la même cohérence urbaines, afin notamment que les espaces publics, les cheminements des piétons et des cycles soient traités en harmonie et en continuité les uns par rapport aux autres.

Dans cet esprit, les aménagements liés au prolongement de la ligne de tramway doivent non seulement participer à la mise en relation des différentes composantes du nouveau quartier entre elles (la gare nouvelle, le lycée, le pôle d'affaires, les premiers logements, les commerces, les parcs...), mais aussi entre ce quartier et les autres équipements de la ville, en assurant le franchissement de l'actuelle autoroute A9 en direction d'Odysseum, des quartiers de Port Marianne et, plus loin, du Centre-Ville et des autres quartiers de Montpellier.

**2 – programme de l'opération, calendrier et enveloppe financière prévisionnelle**

- L'opération de l'Extension de la Ligne 1 à la Gare TGV peut être envisagée sur une longueur d'environ 1 km depuis Odysseum, sur une plateforme assurant notamment les circulations piétons – cycles, avec la réalisation des ouvrages de franchissement des autoroutes actuelle et future, jusqu'à son terminus sur la dalle de la future gare TGV au-dessus des voies du futur CNM. Elle comporte 2 stations pour assurer la desserte de la gare nouvelle et d'une première phase du futur quartier « Oz Montpellier Nature Urbaine », à proximité du lycée Pierre Mendès France. Le tracé pourra être amendé et complété pendant toutes les phases de concertation et d'élaboration du projet, jusqu'à sa mise à l'enquête publique.
- Pour une mise en service en 2017, le calendrier prévisionnel de l'opération prévoit un achèvement des procédures administratives en 2014 et un démarrage des travaux en 2015.
- L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération est fixée au montant total de 40 Millions d'euros H.T. (valeur octobre 2012). Elle intègre l'ensemble des dépenses, à savoir :
  - les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre
  - les études complémentaires nécessaires à l'opération
  - les acquisitions foncières
  - les infrastructures (voiries, ouvrages d'art,...)
  - les aménagements urbains
  - les voies ferrées
  - les lignes aériennes,
  - le matériel roulant,
  - les équipements système
  - l'extension de l'atelier-dépôt existant des Hirondelles pour le remisage et la maintenance des rames supplémentaires,

### **3 – modalités de concertation**

Le processus de réalisation de l'Extension de la Ligne 1 à la Gare TGV, entre dans le champ d'application des articles L.300-1 à L.300-4 du Code de l'Urbanisme qui définissent les règles de concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées par la réalisation de l'opération. Le Conseil Municipal de la ville de Montpellier devra se prononcer sur les objectifs de l'opération et sur les modalités de concertation avec la population, proposés par la Communauté d'Agglomération de Montpellier maître d'ouvrage de l'opération.

Les propositions de modalités de concertation qui répondent aux objectifs d'informer le public, de recueillir son avis, de pouvoir autant que possible le prendre en compte et de valider l'intérêt du projet auprès du public, sont les suivantes :

- article(s) d'information dans les journaux d'information des collectivités concernées par l'opération,
- exposition publique avec ouverture d'un registre dans la ville de Montpellier pour que le public fasse part de ses avis et de ses suggestions,
- réunion publique annoncée par voie de presse,
- réunion(s) de concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre de Métiers et la Chambre d'Agriculture.

### **4 – instauration d'un périmètre d'études**

Préalablement au déroulement des procédures de déclaration d'intérêt général et de déclaration d'utilité publique, il est essentiel de pouvoir opposer un sursis à statuer aux demandes d'autorisation de travaux, de constructions ou d'installations sur les propriétés riveraines du tracé envisagé, ces demandes pouvant être susceptibles de compromettre la réalisation du tramway, de la rendre plus onéreuse, ou de se révéler préjudiciables aux propriétaires.

Dans ce cadre, il est possible d'instituer un périmètre d'études selon les dispositions de l'article L.111-10 du Code de l'Urbanisme, pour permettre de préserver la faisabilité de la réalisation de l'extension de la ligne 1 de tramway, et de prendre les mesures conservatoires en matière d'urbanisme et d'aménagement.

Le périmètre d'études proposé est défini par une bande de 100 mètres axée sur le tracé envisagé sur la ville de Montpellier..

Après prise en considération par la ville de Montpellier, ce périmètre d'études sera reporté, à titre d'information, sur les documents graphiques de son plan local d'urbanisme. Le Maire devra ensuite consulter la Communauté d'Agglomération de Montpellier, dans les conditions prévues à l'article L.421-2-2 du code de l'urbanisme, sur toute demande d'occupation ou d'utilisation du sol dans la bande comprise dans le périmètre d'études.

En conséquence, il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- approuver le programme initial de l'opération extension de la ligne 1 à la gare TGV, ainsi que son coût prévisionnel,
- approuver l'instauration d'un périmètre d'études relatif au projet d'extension de la ligne 1 à la gare TGV, défini par une bande de 100 mètres axée sur le tracé envisagé,
- approuver les propositions d'objectifs de l'opération et de modalités de concertation exposées ci-dessus,
- dire que le Conseil de Communauté d'Agglomération devra ultérieurement approuver les objectifs de l'opération et adopter les modalités de concertation, au vu de l'avis de la ville de Montpellier,
- dire que les crédits nécessaires sont inscrits au Budget de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, chapitre 908,
- autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à signer tout document relatif à cette affaire.

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte.

Certifié Exécutoire  
Publié le :  
Déposé En Préfecture  
Le : 31/10/12  
Numéro de l'acte :

034-243400017-20121030-lmc140669-DE-1-1

Pour extrait certifié conforme à  
l'original.  
Le Président,

M. Jean-Pierre MOURE.





**SEANCE ORDINAIRE DU 20 DÉCEMBRE 2012**

\*\*\*\*\*

Extrait du Registre des Délibérations

**L'an deux mille douze et le vingt décembre à dix-huit heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. J.-P. MOURE.**

**Nombre de membres en exercice : 90**

**Etaient présents :**

**M. B. ABOU, M. J.-M. ALAUZET, M. H. ALLOUCHE, M. F. ANDREU, M. F. ARAGON, M. M. ASLANIAN, M. J.F. AUDRIN, M. A. BARRANDON, Mme E. BECCARIA, Mme A. BENOUARGHA JAFFIOL, Mme F. BERGER, Mme N. BIGAS, Mme S. BLANPIED, Mme S. BONIFACE-PASCAL, M. P. BONNAL, Mme A. BOYER, M. T. BREYSSE, Mme R. BUONO, M. R. CAIZERGUES, M. R. CALVAT, Mme T. CAPUOZZI-BOUALAM, Mme M. CASSAR, Mme M. CASTRE, Mme J. CLAVERIE, M. P. COMBETTES, M. J.-P. COULET, Mme M. COUVERT, Mme P. DANAN, M. M. DELAFOSSE, Mme G. DELONCLE, M. T. DEWINTRE, Mme F. DOMBRE-COSTE, M. P. DUDIEUZERE, M. S. FLEURENCE, Mme C. FOURTEAU, M. M. FRAYSSE, Mme J. GALABRUN BOULBES, M. J.-L. GELY, M. M. GERVAIS, M. J.-P. GRAND, Mme I. GUIRAUD, M. L. JAOL, M. B. JEAN, M. R. JOUVE, M. M. LANDIER, M. J.-M. LEGOUGE, M. M. LENTHERIC, M. M. LEVITA, M. J.-M. LUSSERT, M. R. MAILHE, M. H. MARTIN, M. J. MARTIN, M. J. MARTINIER, M. J.-L. MEISSONNIER, M. C. MEUNIER, Mme P. MIENVILLE, M. C. MORALES, M. J.-P. MOURE, M. A. MOYNIER, M. M. PASSET, M. G. PASTOR, M. E. PASTOR, M. Y. PELLET, M. L. POUGET, M. C. QUIOT, Mme H. QVISTGAARD, M. R. REVOL, M. P. SAUREL, M. N. SEGURA, M. A. SIVIEUDE, M. R. SUBRA, M. C. SUDRES, M. P. THINES, M. J. TOUCHON, M. F. TSITSONIS, M. C. VALETTE, M. P. VIGNAL, M. A. ZYLBERMAN, M. D. GREPINET suppléant de M. P. CHASSING.**

**Pouvoir(s):**

**Mme A. BENEZECH à Mme H. QVISTGAARD, M. C. BOUILLE à Mme M. CASTRE, M. M. DUFOUR à M. M. ASLANIAN, Mme C. LABROUSSE à Mme S. BONIFACE-PASCAL, Mme H. MANDROUX à M. S. FLEURENCE, M. P. MAUREL à M. J.-M. LUSSERT, Mme N. MIRAOUI à M. P. SAUREL, Mme F. PRUNIER à M. M. PASSET, Mme D. SANTONJA à M. H. ALLOUCHE, Mme R. SOUCHE à M. M. LEVITA, Mme C. TROADEC-ROBERT à M. H. MARTIN.**

## **TRAMWAY, TRANSPORTS, DÉPLACEMENTS – EXTENSION DE LA PREMIÈRE LIGNE DE TRAMWAY À LA GARE TGV - ENGAGEMENT DE LA CONCERTATION - APPROBATION**

M. R. SUBRA, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, délégué au Tramway, Transports, Déplacements, rapporte :

Par délibération n°11195 du 30 octobre 2012, le Conseil de Communauté a approuvé le programme d'opération et l'enveloppe financière prévisionnelle de l'extension de la ligne 1 de tramway à la gare TGV. Le Conseil s'est également prononcé favorablement sur l'engagement d'un processus de concertation conformément aux articles L.300-1 à L.300-4 du code de l'Urbanisme.

Le programme d'opération d'extension de la ligne 1 de tramway à la gare TGV est le suivant :

L'opération peut être envisagée sur une longueur d'environ 1,3 km depuis Odysseum, sur une plateforme assurant notamment les circulations piétons– cycles, avec la réalisation des ouvrages de franchissement des autoroutes actuelle et future, jusqu'à son terminus sur la dalle de la future gare TGV au-dessus des voies du futur Contournement Nîmes Montpellier.

Elle comporte 2 stations pour assurer la desserte de la gare nouvelle et d'une première phase du futur quartier « Oz Montpellier Nature Urbaine », à proximité du lycée Pierre Mendès France.

Le tracé pourra être amendé et complété pendant toutes les phases de concertation et d'élaboration du projet, jusqu'à sa mise à l'enquête publique.

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération est fixée au montant total de 40 millions d'euros H.T. (valeur octobre 2012). Elle intègre l'ensemble des dépenses, à savoir :

- les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre,
- les études complémentaires nécessaires à l'opération,
- les acquisitions foncières,
- les infrastructures (voiries, ouvrages d'art,...),
- les aménagements urbains,
- les voies ferrées,
- les lignes aériennes,
- le matériel roulant,
- les équipements système,
- l'extension de l'atelier-dépôt existant des Hirondelles pour le remisage et la maintenance des rames supplémentaires.

La Commune de Montpellier a été saisie le 15 novembre 2012 afin qu'elle se prononce sur les objectifs de l'opération et les modalités de concertation proposées par la Communauté d'Agglomération de Montpellier en tant que maître d'ouvrage de l'opération.

Par délibération du 17 décembre 2012, le Conseil Municipal de Montpellier doit se prononcer sur les propositions d'objectifs de l'opération et de modalités de concertation.

Il est proposé de confirmer les objectifs de l'opération tels que définis par délibération n°11 195 du Conseil de Communauté en date du 30 octobre 2012 et de valider définitivement les modalités de concertation.

### **1. Les Objectifs de l'opération définis sont les suivants :**

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

Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération a fixé un objectif prioritaire : diminuer la dépendance automobile. Le PDU a fixé un objectif volontariste d'augmenter de 25% la fréquentation des transports publics en réduisant de 10% la part modale de l'automobile à l'horizon 2020.

Pour ce faire, la priorité est notamment de définir un maillage constitué d'une ou plusieurs lignes structurantes et de définir les zones préférentielles de développement urbain en fonction de leur desserte par le réseau de tramway.

L'extension de la ligne 1 de tramway s'inscrit à terme dans cet objectif de maillage du réseau, améliorant la coordination des différents modes au niveau des nœuds du réseau.

Elle engage une maîtrise importante des trafics automobiles en assurant une desserte directe et cadencée de la future gare TGV, en relation avec la gare Saint Roch.

### **S'intégrer dans une stratégie urbaine globale**

Le territoire montpelliérain doit faire face au défi d'une attractivité et d'une croissance démographique exceptionnelles depuis plusieurs années. Cette pression démographique restera importante et les besoins qui en découlent en matière de services collectifs, d'accompagnement social et d'aménagement du territoire sont donc particulièrement forts.

En terme de développement, le projet du territoire de l'agglomération prévoit de canaliser la ville future en orientant la croissance urbaine vers les zones accessibles en moyen de transports publics.

L'armature de réseau de transports publics de l'agglomération de Montpellier a en effet été conçue comme la colonne vertébrale du développement du territoire pour les dix années à venir.

L'extension de la ligne 1 de tramway dans le nouveau quartier « Oz » sur le territoire de Montpellier, répond à cet objectif.

### **Assurer des dessertes de qualité des grands équipements, des établissements d'enseignement et des pôles d'emploi**

L'extension de la ligne 1 de tramway relie la future gare TGV et le nouveau quartier « Oz Montpellier Nature Urbaine » aux secteurs très dynamiques en terme d'emplois, de recherche, d'enseignement et commerciaux actuellement desservis par la ligne 1 entre Odysseum, l'hyper-centre de Montpellier et le secteur Hôpitaux-Facultés. Avec le réseau maillé prévu à 5 lignes de tramway en 2017, 60% de la population et 64% des emplois de l'agglomération desservis par le tramway bénéficieront d'un accès direct à la future gare TGV.

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

### **Permettre de relier efficacement les deux gares entre elles :**

Nombre de voyageurs seront amenés à emprunter les deux gares, notamment dans leurs transferts entre trains régionaux et trains à grande vitesse. Il convient donc de leur assurer les meilleures conditions pour effectuer ce trajet. L'objectif est de concevoir un service de transport suffisamment rapide, régulier, ponctuel, confortable et sécurisé pour diminuer au maximum les effets de rupture de trajet des voyageurs transitant par les deux gares.

En outre, l'atteinte de cet objectif doit permettre d'assurer le meilleur accès à la gare nouvelle en transport en commun.

### **S'intégrer au nouveau quartier « Oz Montpellier Nature Urbaine »**

Les aménagements de ce nouveau quartier et de la ligne de tramway doivent participer de la même unité et de la même cohérence urbaines, afin notamment que les espaces publics, les cheminements des piétons et des cycles soient traités en harmonie et en continuité les uns par rapport aux autres.

Dans cet esprit, les aménagements liés au prolongement de la ligne de tramway doivent non seulement participer à la mise en relation des différentes composantes du nouveau quartier entre elles (la gare nouvelle, le lycée, le pôle d'affaires, les premiers logements, les commerces, les parcs...), mais aussi entre ce quartier et les autres équipements de la ville, en assurant le franchissement de l'actuelle autoroute A9 en direction d'Odysseum, des quartiers de Port Marianne et, plus loin, du Centre-Ville et des autres quartiers de Montpellier.

## **2. Modalités de concertation validées suite à l'avis de la Commune de Montpellier sont les suivantes :**

Les modalités de concertation qui répondent aux objectifs d'informer le public, de recueillir son avis, de pouvoir autant que possible le prendre en compte et de valider l'intérêt du projet auprès du public, sont les suivantes :

- article(s) d'information dans les journaux d'information des collectivités concernées par l'opération,
- exposition publique avec ouverture d'un registre dans la ville de Montpellier pour que le public fasse part de ses avis et de ses suggestions,
- réunion publique annoncée par voie de presse,
- réunion(s) de concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre de Métiers et la Chambre d'Agriculture.

### 3. Instauration d'un périmètre d'étude

L'instauration d'un périmètre d'étude, conformément aux dispositions de l'article L.111-10 du code de l'Urbanisme, et définie selon la délibération n° 11 195 du 30 octobre 2012, par une bande de 100 mètres axée sur le tracé du tramway envisagé sur la ville de Montpellier est confirmée. Après prise en considération par la ville de Montpellier, ce périmètre d'études sera reporté, à titre d'information, sur les documents graphiques de son plan local d'urbanisme.

En conséquence, il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- confirmer le programme initial d'extension de la ligne 1 à la gare TGV, ainsi que son coût prévisionnel,
- confirmer les objectifs de l'opération,
- approuver les modalités de concertation au vue de l'avis favorable de la Ville de Montpellier en date du 17 décembre 2012,
- confirmer l'instauration d'un périmètre d'études relatif au projet d'extension de la ligne 1 à la gare TGV défini par une bande de 100 mètres axée sur l'option de tracé envisagée,
- dire que les crédits nécessaires sont inscrits au Budget de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, chapitre 908,
- autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à signer tout document relatif à cette affaire.

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte.

Certifié Exécutoire  
Publié le : 21/12/2012  
Déposé En Préfecture  
Le : 21/12/12  
Numéro de l'acte :  
034-243400017-20121220-lmc143177-DE-1-1

Pour extrait certifié conforme à  
l'original.  
Le Président,

**SIGNÉ**

M. Jean-Pierre MOURE.



**SEANCE ORDINAIRE DU 25 JUILLET 2013**

\*\*\*\*\*

Extrait du Registre des Délibérations

**L'an deux mille treize et le vingt-cinq juillet à dix-sept heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. J.-P. MOURE.**

**Nombre de membres en exercice : 90**

**Etaient présents :**

**M. B. ABOU, M. J.-M. ALAUZET, M. F. ANDREU, M. F. ARAGON, M. M. ASLANIAN, M. A. BARRANDON, Mme E. BECCARIA, Mme A. BENEZECH, Mme A. BENOARGHA JAFFIOL, Mme F. BERGER, Mme N. BIGAS, Mme S. BLANPIED, M. C. BOUILLE, Mme A. BOYER, M. T. BREYSSE, Mme R. BUONO, M. R. CALVAT, Mme T. CAPUOZZI-BOUALAM, Mme M. CASSAR, Mme M. CASTRE, M. P. CHASSING, M. P. COMBETTES, M. J.-P. COULET, Mme M. COUVERT, M. M. DELAFOSSE, Mme G. DELONCLE, M. T. DEWINTRE, Mme F. DOMBRE-COSTE, M. M. DUFOUR, Mme C. FOURTEAU, M. M. FRAYSSE, Mme J. GALABRUN BOULBES, M. J.-L. GELY, M. M. GERVAIS, M. L. JAOLU, M. B. JEAN, M. R. JOUVE, M. M. LANDIER, M. J.-M. LEGOUGE, M. M. LENTHERIC, M. M. LEVITA, M. J.-M. LUSSERT, M. R. MAILHE, M. J. MARTIN, M. H. MARTIN, M. J. MARTINIER, M. P. MAUREL, M. J.-L. MEISSONNIER, Mme P. MIENVILLE, Mme N. MIRAOU, M. C. MORALES, M. J.-P. MOURE, M. A. MOYNIER, M. M. PASSET, M. E. PASTOR, M. G. PASTOR, M. Y. PELLET, M. L. POUGET, Mme F. PRUNIER, M. C. QUIOT, M. R. REVOL, M. P. SAUREL, M. N. SEGURA, M. A. SIVIEUDE, M. R. SUBRA, M. C. SUDRES, M. J. TOUCHON, Mme C. TROADEC-ROBERT, M. F. TSITSONIS, M. C. VALETTE, M. A. ZYLBERMAN, Madame E. LABORDE suppléant de M. H. ALLOUCHE, M. B. FLACHER suppléant de M. T. AUFRANC, Mme B. PAU suppléant de M. P. BONNAL, M. M. GINER suppléant de M. R. CAIZERGUES, Mme M.-L. OMS suppléant de Mme I. GUIRAUD.**

**Pouvoir(s):**

**M. J.F. AUDRIN à M. J. MARTINIER, Mme S. BONIFACE-PASCAL à M. M. DELAFOSSE, Mme J. CLAVERIE à M. R. MAILHE, Mme P. DANAN à M. J. TOUCHON, M. P. DUDIEUZERE à M. A. MOYNIER, M. S. FLEURENCE à M. L. POUGET, Mme H. MANDROUX à Mme S. BLANPIED, M. C. MEUNIER à M. E. PASTOR, Mme H. QVISTGAARD à M. P. SAUREL, Mme D. SANTONJA à M. T. BREYSSE, Mme R. SOUCHE à Mme C. FOURTEAU, M. P. VIGNAL à M. J. MARTIN.**

**Absent(es):**

**Mme C. LABROUSSE, M. P. THINES**

## **TRAMWAY, TRANSPORTS, DÉPLACEMENTS – EXTENSION DE LA LIGNE 1 À LA GARE TGV - BILAN INTERMÉDIAIRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE**

M. R. SUBRA, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, délégué au Tramway, Transports, Déplacements, rapporte :

Par délibération n°11195 du 30 octobre 2012, le Conseil de Communauté a approuvé le programme d'opération et l'enveloppe financière prévisionnelle de l'extension de la 1<sup>ère</sup> ligne de tramway à la gare TGV. Le Conseil s'est également prononcé favorablement sur l'engagement d'un processus de concertation conformément aux articles L.300-1 à L.300-4 du Code de l'Urbanisme.

Par délibération n°11301 en date du 20 décembre 2012, le Conseil de Communauté a approuvé les modalités de concertation au vu de l'avis favorable de la ville de Montpellier en date du 17 décembre 2012 et confirmé l'installation d'un périmètre d'étude pour l'extension de la 1<sup>ère</sup> ligne de tramway à la gare TGV.

« OZ Montpellier Nature Urbaine » correspond à un grand projet de territoire durable où l'économie, la nature et l'humain ne font qu'un. L'extension de la 1<sup>ère</sup> ligne de tramway à la gare TGV s'inscrit au cœur de ce projet.

Il est à noter que le projet d'extension de la ligne 1 de tramway pour assurer la desserte de la gare nouvelle et desservir le quartier « OZ Montpellier Nature Urbaine » a fait l'objet d'une procédure de concertation qui lui est propre. Par souci de cohérence et afin d'assurer au public une information lisible et claire, ces deux projets portés par la Communauté d'Agglomération de Montpellier ont été présentés et discutés de manière concomitante.

Situé sur les territoires des villes de Montpellier et Lattes, entre l'A9 actuelle et Boirargues, le futur quartier OZ est à la croisée des développements urbains de Montpellier vers la mer et du corridor des transports languedociens (Gare nouvelle dès 2017, Aéroport, contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier et déplacement de l'A9).

Une première phase de concertation sur l'extension de la Ligne 1 de tramway à la gare nouvelle « Montpellier Sud de France » et son quartier a eu lieu du 3 mai au 3 juillet 2013.

### **Le dispositif d'information du Public**

#### **L'exposition Nature urbaine**

Cette exposition, événement majeur du dispositif de concertation, était installée à l'Opéra Comédie de Montpellier. Lieu central de l'agglomération il offre un espace extrêmement accessible pour les citoyens (4 lignes de tramway à moins de 500m). L'exposition a été inaugurée en présence des partenaires et des acteurs socioprofessionnels du projet, le vendredi 3 mai 2013, et est restée ouverte au public jusqu'au 3 juillet 2013 puis prolongée jusqu'au 15 juillet inclus. Une conférence de presse a eu lieu le 3 mai à 11h00, juste avant l'ouverture des portes au public à 11h30.

L'exposition était composée de plusieurs supports de communication complémentaires (panneaux, maquette physique, maquette virtuelle, dossiers, films). Ils avaient pour but de présenter le projet d'aménagement d'ensemble OZ Montpellier Nature urbaine et l'extension de la ligne 1 du tramway. Destinés à susciter l'intérêt du public, ces outils mettaient en scène des visuels d'ambiance accompagnés d'une présentation du projet et de ses chiffres clefs.

Une visite guidée de l'exposition par les responsables opérationnels de la Communauté d'Agglomération de Montpellier et de la SAAM, organisée le 27 mai 2013 à 11h00, a permis au public de poser des questions concrètes et de se faire expliquer de manière interactive des points incompris des projets. Pendant toute la période de concertation, un accueil du public était organisé du lundi au samedi, de 11h00 à 19h00, et jusqu'à 20h00 les jours de spectacle à l'opéra comédie.

#### **La plaquette d'information**

Gratuite et mise à la disposition du public, elle donnait toutes les informations nécessaires à la bonne compréhension du projet « OZ Montpellier Nature Urbaine ». Destinée au grand public, elle se voulait simple et claire, afin d'exposer efficacement le projet aux citoyens.

Cette plaquette, imprimée en 3 000 exemplaires, a été diffusée :

- aux ateliers de concertation
- lors des réunions publiques
- sur les 2 lieux d'exposition
- Aux différentes étapes de la concertation organisée par RFF sur le projet de gare nouvelle.

### **Le film de présentation**

Un film a été réalisé qui introduisait le contexte de mise en place du projet urbain OZ Montpellier nature Urbaine, ses enjeux, ses objectifs et ses atouts. Dans ce film, l'urbaniste, Kees Christiaanse, le paysagiste, Guéric Péré présentent la stratégie urbaine et paysagère du projet. Plusieurs interviews de personnalités du monde économique et des élus de la Communauté d'Agglomération de Montpellier complètent leur présentation.

### **Les relations Presse**

Les relations presse ont facilité la mobilisation des citoyens Des bannières internet ont été diffusées sur le site de Midi Libre avec un lien sur le site de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Un supplément présentant spécifiquement le projet OZ dans le magazine La Gazette de Montpellier du 2 au 8 mai a été édité. Plus de 10 articles sur le projet Nature urbaine sont parus dans la presse locale. La majorité des articles ont mis l'accent sur le projet global Nature urbaine et ont encouragé la population à participer à la concertation, notamment à travers l'exposition Nature urbaine.

### **Campagne d'affichage urbain**

12 affiches ont été mises en place en des lieux stratégiques pendant une durée de 3 fois 15 jours pour inviter la population aux réunions publiques et à découvrir les expositions publiques.

**La présence sur le site de la Communauté d'Agglomération de Montpellier : <http://www.montpellier-agglo.com/>**

Une rubrique dédiée au projet OZ Montpellier Nature Urbaine a été créée. Elle propose une description synthétique du projet et soumet également les supports d'information disponibles et les dates clés des réunions publiques.

Elle proposait également en téléchargement :

- la plaquette OZ
- une invitation à la réunion publique précisant les temps forts des concertations
- la vidéo de présentation du projet

Par ailleurs, le site permettait de se rediriger vers le site de la conversation citoyenne mis en place par l'agglomération de Montpellier <http://www.monagglo2020.com/>, sur lequel une rubrique spécifique au projet a été créée avec la possibilité de donner son avis.

### **La mise à disposition de dossiers présentant le projet et expositions de panneaux d'information du 3 mai au 15 juillet 2013**

A l'Hôtel d'Agglomération de Montpellier (dans le hall du premier étage), composée de :

- 2 panneaux Oz Montpellier Nature Urbaine, dont extension de la ligne 1 de tramway,
- 1 panneau Nature urbaine,
- 1 registre à disposition du public à l'accueil,
- 1 document de présentation synthétique « OZ un nouveau cadre de vie » précisant la stratégie urbaine et programmatique du projet.

Après le 3 juillet, dans le cadre de la prolongation de la concertation jusqu'au 15 juillet inclus, un dossier complémentaire de présentation technique.

### **Le dispositif de participation du public**

Du 3 mai au 15 juillet 2013, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a mis en avant le projet, sur lequel les citoyens ont été invités à s'exprimer.

### **Des annonces Presse**

Plusieurs annonces presse ont été réalisées pour inviter les citoyens à se rendre sur les sites des expositions ou à participer à la réunion publique du 21 mai notamment dans le midi-libre du dimanche 5 mai 2013.

### **Des invitations à chaque grand rendez-vous**

- pour visiter l'exposition Nature urbaine : 5 000 cartons d'invitation ont été imprimés et envoyés aux personnes figurant sur le fichier protocolaire de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.
- pour assister à la réunion publique : 5 000 cartons d'invitation ont été imprimés et envoyés aux personnes figurant sur le fichier protocolaire de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.
- pour participer à l'atelier : Une lettre d'invitation a été adressée par mail aux acteurs professionnels afin de les inciter à participer aux ateliers thématiques du 21 mai 2013 au Corum de 14h à 16h. Une invitation spécifique a été adressée à la chambre d'Agriculture, à la Chambre des Métiers, à la Chambre de Commerce et d'Industrie ainsi qu'au Conseil de Développement.

### **Une réunion publique de présentation du projet**

Une réunion publique a été organisée le mardi 21 mai 2013 à 17h00 au Corum, pendant 2h30. Plusieurs questions ont été posées sur la relation entre la gare nouvelle et la gare existante d'Odysseum ainsi que leur connexion aux modes de transport. Des éclaircissements ont été fournis sur ce point notamment par la représentante de RFF.

### **Les cinq objectifs retenus pour ce projet structurant sont :**

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

L'extension de la ligne 1 de tramway s'inscrit à terme dans cet objectif de maillage du réseau, améliorant la coordination des différents modes au niveau des nœuds de ce même réseau. Elle engage une maîtrise importante des trafics automobiles en assurant une desserte directe et cadencée de la gare nouvelle, en relation avec la gare Saint-Roch.

#### **S'intégrer dans une stratégie urbaine globale**

L'armature de réseau de transports publics de l'agglomération de Montpellier a été conçue comme la colonne vertébrale du développement du territoire pour les dix années à venir. L'extension de la ligne 1 de tramway dans le nouveau quartier «Oz Montpellier Nature Urbaine» répond à cet objectif.

#### **Assurer des dessertes de qualité des grands équipements, des établissements d'enseignement et des pôles d'emploi**

L'extension de la ligne 1 de tramway relie la gare nouvelle et le futur quartier « Oz Montpellier Nature Urbaine » aux secteurs très dynamiques en termes d'emplois, de recherche, d'enseignement et de commerces, actuellement desservis par la ligne 1 entre Odysseum, l'hyper-centre de Montpellier et le secteur Hôpitaux-Facultés. Avec le réseau maillé prévu à 5 lignes de tramway en 2017, 60% de la population et 64% des emplois de l'agglomération desservis par le tramway bénéficieront d'un accès direct à la future gare TGV. L'extension de la ligne 1 constitue ainsi un des projets structurants de la future gare TGV et du nouveau quartier, avec comme objectif d'offrir des conditions exceptionnelles d'accessibilité et de desserte en transports collectifs. Elle s'accompagne de la réalisation d'une liaison urbaine entre Odysseum et la gare nouvelle comprenant l'aménagement d'itinéraires piétonniers et cyclables.

#### **Permettre de relier efficacement les deux gares entre elles**

Nombre de voyageurs seront amenés à emprunter les deux gares, notamment dans leurs transferts entre trains régionaux et trains à grande vitesse. Il convient donc de leur assurer les meilleures conditions pour effectuer ce trajet. L'objectif est de concevoir un service de transport suffisamment rapide, régulier, ponctuel, confortable et sécurisé pour diminuer au maximum les effets de rupture de



trajet des voyageurs transitant par les deux gares. En outre, l'atteinte de cet objectif doit permettre d'assurer le meilleur accès à la gare nouvelle en transport en commun.

### **S'intégrer au nouveau quartier « Oz Montpellier Nature Urbaine »**

Les aménagements de ce nouveau quartier et de la ligne de tramway doivent participer de la même unité et de la même cohérence urbaines, afin notamment que les espaces publics, les cheminements des piétons et des cycles soient traités en harmonie et en continuité les uns par rapport aux autres.

Dans cet esprit, les aménagements liés au prolongement de la ligne de tramway doivent non seulement participer à la mise en relation des différentes composantes du nouveau quartier entre elles (la gare nouvelle, le lycée, le pôle d'affaires, les premiers logements, les commerces, les parcs, etc...), mais aussi entre ce quartier et les autres équipements de la ville, en assurant le franchissement de l'actuelle autoroute A9 en direction d'Odysseum, des quartiers de Port Marianne et, plus loin, du centre-ville et des autres quartiers de Montpellier.

### **Bilan intermédiaire**

Cette étape de concertation, auprès de la population, des associations et des instances concernées, a permis de préciser les parties d'aménagement et d'exploitation de l'extension de la ligne 1 et de présenter l'évolution du tracé. Il est maintenant nécessaire de prendre en compte les différents avis et remarques qui ont été exprimés.

A ce stade, il est possible en analysant les remarques des populations concernées et tenant compte de l'avancée des études, d'établir la synthèse suivante.

Le futur quartier « Oz Montpellier Nature Urbaine » accueillera la gare nouvelle de Montpellier dès 2017, dont la liaison avec le centre-ville, la gare Saint-Roch et l'aéroport via les transports urbains est primordiale.

L'extension de la ligne 1 de tramway va ainsi permettre d'ouvrir un service de transport suffisamment rapide, régulier et ponctuel pour diminuer au maximum les effets de rupture de trajet entre les deux gares. Dans cet esprit, les aménagements liés au prolongement de la ligne de tramway vont participer à la mise en relation des différentes composantes du nouveau quartier entre elles (lycée, pôle d'affaires, logements, commerces, parcs...), et entre ce quartier et les autres équipements de la ville, en assurant le franchissement de l'actuelle autoroute A9 en direction d'Odysseum. Ils constitueront l'axe central de ce quartier.

La population qui s'est exprimée a considéré que le projet proposé était un projet utile et indispensable : la liaison entre les deux gares apparaît comme indispensable à la réussite du programme global Oz/gare nouvelle. Selon les citoyens, les transports sont l'une des composantes prioritaires du programme, l'extension de la ligne 1 est donc vitale pour que le projet soit unanimement accepté. Il apparaît en effet la volonté citoyenne de voir les modes de vie actuelle simplifiés, et notamment la mobilité.

Le tracé ne fait pas débat. Le tracé préférentiel de l'extension ligne 1 depuis le terminus du centre commercial Odysseum n'a pas été remis en cause et a, au contraire, recueilli un avis très favorable.

La possibilité de prolonger la ligne 1 est très bien perçue par les citoyens qui souhaitent même qu'elle soit prolongée jusqu'à l'aéroport.

Pour renforcer la desserte de la gare nouvelle, certains suggèrent alors de réfléchir à la création d'un embranchement de la ligne 3 vers la gare TGV, ou encore de connecter les lignes 1 et 3 à Boirargues. Ces propositions pourront être explorées lors des phases ultérieures d'études.

Le tracé préférentiel de l'extension de la ligne 1 depuis le terminus actuel du centre commercial Odysseum est toujours à l'étude, dans le cadre des phases suivantes de la concertation qui se poursuivra jusqu'à l'arrêt du dossier définitif du projet, conformément aux dispositions de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

A l'issue de la concertation, un bilan sera présenté et débattu en Conseil Communautaire.

Délibération n° 11738

En conséquence, il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- approuver le programme de réalisation de l'extension de la 1ère ligne de tramway à la gare TGV sur la Commune de Montpellier, selon le tracé décrit ci-dessus,
- approuver le bilan intermédiaire de la concertation préalable à la réalisation de l'extension de la 1ère ligne de tramway à la gare TGV,
- approuver le projet de l'extension de la 1ère ligne de tramway à la gare TGV,
- dire que les crédits nécessaires dans le cadre de l'exercice du mandat de TaM, sont inscrits au budget de la Communauté d'Agglomération au chapitre 908,
- autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à signer tout document relatif à cette affaire.

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte.

Certifié Exécutoire  
Publié le : 26/07/13  
Déposé En Préfecture  
Le : 26/07/13  
Numéro de l'acte :  
034-243400017-20130725-lmc161905-DE-1-1

Pour extrait certifié conforme à  
l'original.  
Le Président,

**SIGNÉ**

M. Jean-Pierre MOURE.



**SEANCE ORDINAIRE DU 31 JUILLET 2014**

\*\*\*\*\*

Extrait du Registre des Délibérations

**L'an deux mille quatorze et le trente et un juillet à dix-sept heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. Philippe SAUREL.**

**Nombre de membres en exercice : 92**

**Etaient présents :**

**M. F. ABERT, Mme L. ACQUIER, M. J.-F. AUDRIN, M. G. BARRAL, Mme V. BARTHAS-ORSAL, Mme M. BODKIN, M. P. BONNAL, Mme S. BOUALLAGA, M. D. BOUMAAZ, M. T. BREYSSE, Mme A. BRISSAUD, Mme R. BUONO, M. R. CAIZERGUES, Mme M. CASSAR, M. G. CASTRE, Mme C. CLARAC, M. R. COTTE, M. C. COUR, Mme P. DANAN, Mme C. DARDE, Mme T. DASYLVA-PEYRIN, M. H. DE VERBIZIER, Mme V. DEMON, Mme A. DESTAILLATS, M. T. DEWINTRE, M. J.-M. DI RUGGIERO, Mme M. DRAY-FITOUSSI, M. A. EL KANDOUSSI, M. J.-N. FOURCADE, M. M. FRAYSSE, Mme J. FRÊCHE, Mme I. GIANIEL, M. J.-P. GRAND, Mme C. JABADO, Mme F. JAMET, Mme S. JANNIN, M. L. JAOLU, Mme S. KERANGUEVEN, M. P. KRZYZANSKI, M. G. LANNELONGUE, M. A. LARUE, M. M. LEVITA, Mme C. LÉVY-RAMEAU, Mme E. LLORET, M. J.-M. LUSSERT, M. J. MALEK, Mme C. MARION, Mme I. MARSALA, M. H. MARTIN, M. J. MARTINIER, M. J.-L. MEISSONNIER, M. C. MEUNIER, Mme P. MIRALLES, M. J.-P. MOURE, M. A. MOYNIER, Mme C. NAVARRE, Mme M.-C. PANOS, M. E. PASTOR, M. G. PASTOR, M. Y. PELLET, Mme V. PEREZ, M. E. PETIT, Mme K. PHOUTTHASANG, M. T. QUILES, M. R. REVOL, M. J.-P. RICO, M. H. ROUILLEAULT, Mme M.-H. SANTARELLI, M. Philippe SAUREL, M. N. SEGURA, M. S. TORTORICI, M. B. TRAVIER, M. J. VERA, M. R. YOUSOUS, M. L. PUIGSEGUR suppléant de M. R. CALVAT, Mme A. AUBRY suppléant de Mme J. GALABRUN-BOULBES, Mme I. BREDA suppléant de Mme R. ILLAIRE, M. T. VINDOLET suppléant de M. E. PENSO, Mme C. MAVEL suppléant de M. J. RAYMOND .**

**Pouvoir(s):**

**M. G. BALAZUN à M. A. MOYNIER, M. J.-L. COUSQUER à M. G. BARRAL, M. J. DOMERGUE à M. G. LANNELONGUE, Mme C. DONADA à Mme R. BUONO, M. P. DUDIEUZERE à M. C. MEUNIER, Mme M. FOURCADE à M. J. MARTINIER, Mme I. GUIRAUD à M. E. PETIT, Mme C. HART à Mme J. FRÊCHE, Mme A. YAGUE à Mme M. BODKIN.**

**Excusé(es):**

**Mme M.-P. PASDELOU, M. J.-L. SAVY, Mme I. TOUZARD**

**Absent(es):**

**M. M. MAJDOUL**

**AMÉNAGEMENT ET URBANISME – SECTEUR DE LA MOGÈRE - DÉCLARATION DE PROJET SUR L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT DE ZAC - MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MONTPELLIER**

Mme S. JANNIN, Vice-Présidente de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, déléguée à l'Aménagement et Urbanisme, rapporte :

Situé sur le territoire des villes de Montpellier et Lattes, entre l'autoroute A9 et le quartier de Boirargues, le site de la Mogère, intitulé « Méjanelle-Pont Trinquat » par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'Agglomération de Montpellier, va accueillir la gare nouvelle dite Montpellier Sud de France, projet lié à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse « Contournement Nîmes Montpellier » (CNM).

Ce site fait partie des onze sites stratégiques d'enjeu communautaire identifiés au SCoT approuvé par délibération n°6863 du 17 février 2006 ; il est inclus dans le territoire de l'Ecocité Montpelliéraine, retenu par l'Etat, la Caisse des Dépôts et Consignations et l'ADEME, au titre de la démarche nationale Ecocité de développement durable innovant, exemplaire et « duplicable ».

Par délibération n°11823 du 24 septembre 2013 le conseil communautaire a approuvé la réalisation du projet urbain dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble, dénommée « OZ Montpellier Nature Urbaine », son périmètre et son programme et a décidé d'en confier la réalisation à la SAAM dans le cadre d'une concession d'aménagement.

Cette opération d'aménagement d'ensemble prévoit la mise en oeuvre des orientations stratégiques identifiées dans le cadre du SCOT pour ce site.

Pour accompagner la mise en service, dès 2017, de la ligne Grande Vitesse (CNM) et de la gare Montpellier Sud de France d'une part, de l'autoroute A9 déplacée d'autre part, la Communauté d'Agglomération a souhaité la mise en oeuvre, dans le cadre de ce projet d'ensemble, d'une première opération dans un cadre maîtrisé sous forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) au sens des dispositions L.311-1 et suivants du code de l'urbanisme autour de la future gare Montpellier Sud de France.

Par délibération n°11928 du 29 octobre 2013, à l'issue de la concertation avec le public et de la mise à disposition de l'étude d'impact avec avis de l'autorité environnementale, le Conseil de Communauté a approuvé le dossier de création de la ZAC OZ 1 autour de la future gare TGV. Le projet couvre une superficie de 60 ha, entièrement situés sur le territoire de la commune de Montpellier, dont 30 ha environ en urbanisation nouvelle.

La surface de plancher prévisionnelle est estimée à 400 000 m<sup>2</sup> avec mixité conformément aux orientations du SCOT (pôle tertiaire, logement, commerces, services).

Le bilan de l'opération ZAC OZ 1 est estimé à environ 105 209 000 € HT et s'équilibre en dépenses et recettes.

Le coût des travaux d'aménagement est estimé à 56 535 000 € HT. Ces travaux comprennent l'ensemble des travaux de viabilisation à réaliser dans le cadre de la ZAC ; l'ensemble des travaux d'aménagement paysagers dont les aménagements du parc Nègue-Cats nord ; les aménagements spécifiques liés au parc du Nègue-Cats et qui concourent au développement innovant des activités à caractère de loisir urbain ou d'agriculture urbaine ; l'ensemble des travaux hydrauliques.

La réalisation de cette opération s'inscrit en cohérence avec les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la Ville de Montpellier.

Pour autant, l'évolution des dispositions du PLU, sur le périmètre concerné est nécessaire.

En effet, le périmètre de l'opération d'aménagement recouvre exclusivement des secteurs de la zone AU0, bloquée, du PLU de la ville de Montpellier approuvé le 2 mars 2006, secteur voué de longue date à l'urbanisation future, qu'il est donc nécessaire de faire évoluer pour permettre la réalisation du projet.

Cette adaptation porte plus spécifiquement sur :

- la définition des orientations d'aménagement à instaurer sur ce périmètre ;
- la création d'une nouvelle zone à urbaniser 14AU intégrant les principes d'aménagement urbain du projet ;
- la création d'un secteur de zone naturelle N-6 correspondant à une partie du futur parc public du Nègue-Cats à aménager ;

- la suppression et la réduction des emplacements réservés existants sur le secteur, non compatibles avec le projet, avec l'accord de leurs bénéficiaires (Etat, Réseau Ferré de France, Région Ile de France, Ville de Montpellier,)

Pour procéder à cette évolution, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a engagé la procédure de mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet, sans DUP, dans le cadre notamment des dispositions des articles L. 300-6, L. 123-14, L. 123-14-2 et R. 123-23-3 du Code de l'Urbanisme.

Par délibération n°11980 du 27 novembre 2013, le Conseil de Communauté de l'Agglomération de Montpellier a approuvé les dossiers en vue de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet portant sur la ZAC OZ 1 et la mise en compatibilité du PLU de Montpellier et a demandé à Monsieur le Préfet l'ouverture de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et à la mise en compatibilité du PLU de la Ville de Montpellier.

L'autorité environnementale, dans son avis sur l'évaluation environnementale du dossier de mise en compatibilité de PLU en date du 9 décembre 2013 ne formule aucune observation complémentaire à celui, favorable, daté du 4 octobre 2013 relatif à l'étude d'impact du dossier de création de ZAC. Conformément aux dispositions prévues aux articles L123- 14-2 et R.123-3 relatives à la procédure de mise en compatibilité du PLU, une réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées s'est tenue le 2 décembre 2013.

Selon le procès-verbal de cet examen conjoint, après rappel des enjeux du projet pour le devenir de l'agglomération, de la démarche engagée, des principales orientations du programme et du parti d'aménagement de la ZAC et des adaptations nécessaires au Plan local d'urbanisme, ont été soulignés :

- l'approche novatrice en matière de stationnement dans le cadre de l'Ecocité ;
- le respect des dispositions relatives à la préservation des espaces naturels et patrimoniaux remarquables ainsi que celles relatives au Plan de Prévention des Risques Inondations ;
- l'offre de logements sociaux ;
- l'enjeu de ce site en termes d'intermodalité et d'infrastructures de transport, de création des articulations nécessaires entre le nouveau quartier et les quartiers environnants et de gestion des flux pendulaires et de transit.

Le 17 décembre 2013, Monsieur le Préfet de la région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault a pris un arrêté n°2013-01-2365 en vue de procéder à l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration de projet portant à la fois sur l'intérêt général de l'opération et la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Montpellier avec le projet.

Cette enquête publique s'est déroulée pendant 32 jours consécutifs du mardi 7 janvier au vendredi 7 février 2014 inclus.

Le rapport du commissaire enquêteur, M. Frédéric SZCZOT, établi en date du 6 mars 2014, conclut par un avis favorable sur ce dossier.

Ce rapport du commissaire enquêteur a été transmis à la Communauté d'Agglomération de Montpellier ainsi qu'à la ville de Montpellier par courrier daté du 7 mars 2014 et reçu le 12 mars 2014.

Au vu des résultats de l'enquête publique du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur il n'y a pas eu lieu d'apporter de modification au projet.

Conformément aux dispositions de l'article L. 123-14 code de l'urbanisme, la déclaration de projet doit intervenir au terme de la procédure de mise en compatibilité du PLU prévue par l'article L. 123-14-2 du code de l'urbanisme.

Dans ce cadre, conformément aux dispositions de l'article R123-23-3 du code de l'urbanisme la Communauté d'Agglomération a sollicité Monsieur le Préfet en vue de l'approbation de la mise en compatibilité du PLU de Montpellier, compte tenu du délai de deux mois écoulé depuis la communication de l'avis du commissaire enquêteur.

Par arrêté n°2014-01-1269 du 16 juillet 2014 Monsieur le Préfet a approuvé la mise en compatibilité du PLU avec le projet.

Aussi, conformément aux dispositions de l'article L.123-14 du code de l'urbanisme, la Communauté d'Agglomération de Montpellier est amenée à se prononcer sur l'intérêt général de cette opération telle que décrite dans le dossier soumis à enquête (voir annexes à la présente délibération).

Par ailleurs, en application des dispositions prévues par les articles R.123-24 et R. 123-25 du Code de l'Urbanisme, la présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs, elle fera l'objet d'un affichage pendant un mois au siège de l'agglomération et en mairie de Montpellier

et mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département. Le dossier peut être consulté au siège de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

En conséquence, il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- prononcer par la présente déclaration l'intérêt général du projet d'opération d'aménagement de la ZAC OZ1 en prenant en considération notamment l'objet de cette opération, son étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale de l'Etat sur cette étude, les avis émis sur le dossier, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur,
- dire qu'il n'y a pas lieu de modifier le projet au vu notamment des avis émis sur le dossier, du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur,
- dire que cette délibération fera l'objet des mesures de publicité prévues ci-dessus,
- autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à la majorité des voix exprimées (deux votes contre).

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte.

Certifié Exécutoire  
Publié le : 05/08/14  
Déposé En Préfecture  
Le : 04/08/14  
Numéro de l'acte :  
034-243400017-20140731-lmc184707-DE-1-1

Pour extrait certifié conforme à  
l'original.  
La Première Vice-Présidente,

**SIGNÉ**

Mme Catherine DARDE.

## Annexe à la délibération

### Note de synthèse relative à l'intérêt général de l'opération ZAC OZ 1

#### I - Justification de l'intérêt général de l'opération

Par délibération n°11823 du 24 septembre 2013 le conseil communautaire a approuvé la réalisation du projet urbain dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble, dénommée « OZ Montpellier Nature Urbaine », son périmètre et son programme et a décidé d'en confier la réalisation à la SAAM dans le cadre d'une concession d'aménagement.

Cette opération d'aménagement d'ensemble prévoit la mise en oeuvre des orientations stratégiques identifiées dans le cadre du SCOT pour ce site : anticiper le développement d'un projet urbain ambitieux prenant appui sur la future gare TGV, optimiser la forte valeur de localisation du site pour une offre immobilière tertiaire de niveau européen, au sein d'un projet urbain intégrant cette offre à d'autres fonctions urbaines diversifiées en respectant les dispositions réglementaires relatives au Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport, les déterminants naturels (cours d'eau) et les qualités patrimoniales (châteaux, domaines, boisement) de ce site.

Le projet urbain retenu traduit ces objectifs stratégiques pour le territoire de l'agglomération, dans son parti d'aménagement et sa programmation avec notamment :

- un équilibre entre une urbanisation dense accompagnant la réalisation de la gare nouvelle et la préservation d'espaces naturels et patrimoniaux remarquables, avec 200 ha d'espaces verts aménagés et naturels et 150 ha destinés à l'urbanisation pour une surface de plancher estimé à 1 075 000 m<sup>2</sup> ;
- une approche visant à intégrer les infrastructures au projet (rapprochement de l'autoroute de la ligne à grande vitesse) pour atténuer leurs impacts cumulés ;
- environ 300 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à accueillir le développement d'un pôle tertiaire supérieur localisés à proximité de la gare, et enveloppant les infrastructures pour jouer un rôle protecteur pour le quartier tout en bénéficiant de cette localisation privilégiée ;
- 5 000 à 6 000 logements répartis en libre, intermédiaire et social ;
- 78 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés aux commerces de proximité et aux équipements de loisirs, dont l'hôtellerie ;
- des activités mixtes ;
- les nouvelles mobilités, au cœur du projet avec sa desserte par la prolongation de la ligne 1 de tramway, une armature de transports et des aménagements en matière de stationnement et de voirie novateurs, dans le cadre de l'Ecocité, pour favoriser la multimodalité.

Le projet de ZAC OZ 1, son parti d'aménagement et sa programmation tels qu'approuvés par délibération n°11928 du 29 octobre 2013 s'intègrent dans le cadre de l'opération d'aménagement d'ensemble et en constitue une première phase opérationnelle autour de la gare.

Il est intégralement situé sur le territoire de la Commune de Montpellier.

Il couvre une superficie de 60 ha, dont 30 ha environ en urbanisation nouvelle.

La surface de plancher prévisionnelle est estimée à 400 000 m<sup>2</sup> comprenant :

- 130 000 m<sup>2</sup> de bureaux complétés par des établissements d'enseignement supérieur, constitutifs du pôle tertiaire supérieur,
- 2000 à 2500 logements familiaux diversifiés (libres, intermédiaires et sociaux) ; une offre de 400 à 500 logements étudiants est prévue pour répondre aux besoins du territoire
- des commerces, services et équipements publics de proximité à destination des usagers et des habitants

Le bilan de l'opération ZAC OZ 1 est estimé à environ 105 209 000 € HT et s'équilibre en dépenses et recettes.

Le coût des travaux d'aménagement est estimé à 56 535 000 € HT. Ces travaux comprennent l'ensemble des travaux de viabilisation à réaliser dans le cadre de la ZAC ; l'ensemble des travaux d'aménagement paysagers dont les aménagements du parc Nègue-Cats nord ; les aménagements spécifiques liés au parc du Nègue-Cats et qui concourent au développement innovant des activités à caractère de loisir urbain ou d'agriculture urbaine ; l'ensemble des travaux hydrauliques.

Les motifs et considérations justifiant de l'intérêt général du projet tel qu'établi sur la base du dossier soumis à enquête publique sont notamment les suivants :

- intérêt général du projet au regard des enjeux économiques, sociaux et environnementaux

#### *Répondre aux enjeux économiques du territoire*

Le secteur du projet est inscrit au rang des onze sites stratégiques du SCOT de l'agglomération de Montpellier visant à anticiper le développement d'un projet urbain ambitieux prenant appui sur la future gare TGV *Montpellier Sud de France*, de sa connexion au réseau de tramway urbain et de ses accès routiers et autoroutiers et de la proximité de l'aéroport. Il s'agit d'optimiser la forte valeur de localisation que recèle ce site pour le développement d'une offre immobilière tertiaire de niveau européen (quartier d'affaire).

La programmation prévue par la ZAC répond à cet enjeu de développement économique.

#### *Répondre aux enjeux démographiques*

Les analyses démographiques menées par l'INSEE mettent en évidence que l'augmentation de la population se poursuit sur le territoire de la ville et de l'Agglomération de Montpellier (et sur le Département de l'Hérault comme sur la Région Languedoc-Roussillon), suivant des taux très nettement supérieurs à ceux des agglomérations comparables. Cette dynamique démographique génère des besoins en logements conséquents évalués, par le PLH (Programme Local de l'Habitat) de l'Agglomération de Montpellier 2013-2018, à 5 000 logements par an. Le PLH impose de programmer ces logements, prioritairement dans les zones déjà urbanisées et dans les zones stratégiques du SCoT, dont fait partie le projet. Ainsi la programmation de la ZAC en matière de logement répond quantitativement et qualitativement aux objectifs du PLH (social, intermédiaire, libre ; locatif ou en accession)



De plus le SCoT prévoit que ces logements soient intégrés dans des quartiers mixtes et « intenses », afin de lutter contre l'étalement urbain en offrant une proximité entre les lieux de travail, d'habitation, de services, d'équipements et les pôles de transports en commun.

#### *Répondre aux enjeux environnementaux*

Le projet a été conçu, dans la lignée du SCoT approuvé en 2006 comme un équilibre entre une urbanisation dense, notamment autour des pôles de desserte en transports en commun et des zones préservées car remarquables et/ou objet de contraintes fortes limitant le potentiel d'urbanisation. Il s'agit tout particulièrement :

- de l'armature des espaces naturels et agricoles, hors zone d'extension urbaine définie par le SCoT (secteur Méjanelle à l'Est, secteur Lironde à l'Ouest),
- des zones non constructibles car en zone rouge au PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation)
- des zones dont la hauteur de construction est limitée du fait du cône d'envol de l'aéroport.

L'étude d'impact du projet fait ressortir la bonne prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception même du projet pour intégrer au mieux la ZAC dans son environnement paysager, naturel, et urbain, notamment au regard des enjeux suivants :

#### Intégration des infrastructures et traitement des impacts cumulés

Le site est fortement contraint par l'empreinte des deux nouvelles infrastructures : l'A9 déplacée et le Contournement Nîmes Montpellier (CNM).

Dans son approche fondatrice, le projet intègre ces deux infrastructures en rapprochant, au droit de la future gare TGV, l'A9 déplacée du contournement Nîmes Montpellier à 23 m (contre lieu 80 m initialement prévu).

Ce rapprochement a été conçu pour assurer au mieux les conditions d'intégration de ces infrastructures à la ville dans leur traversée du quartier de la gare et traiter au mieux leurs impacts cumulés.

Une enveloppe formée par les grands îlots urbains enserme les deux infrastructures ainsi rapprochées. Bâtie au plus près de leur source, elle permet d'éviter la propagation des nuisances acoustiques, vibratoires et visuelles et de la pollution de l'A9 et du CNM.

Ce rapprochement permet également de faciliter les franchissements nord/sud ; ces franchissements, complétés par des axes est-ouest et nord-sud permettent une armature viaire ouverte et souple, s'attachant à effacer autant que possible les coupures liées aux infrastructures et à relier les quartiers existants et futurs de l'Ecocité ; ils permettent d'assurer de meilleures continuités écologiques entre les différents espaces naturels et agricoles au sein du projet.

#### Aménagements hydrauliques liés à la gestion du risque inondation

Le projet, autour de la gare nouvelle et des projets de grandes infrastructures (A9 déplacée, contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier) se situe sur le bassin versant du Nègue Cats. Ce bassin versant est également concerné par l'opération *Ode à la Mer*, autre projet stratégique de l'Ecocité situé en aval du projet.

La gestion des risques hydrauliques est en effet un enjeu majeur identifié bien en amont du projet et plus largement dans le cadre de l'Ecocité Montpelliéraine.

La profonde mutation de l'occupation du sol sur le bassin versant du Nègue-Cats et la réalisation des grandes infrastructures (DDA9, CNM et gare TGV) nécessitent la mise en œuvre d'aménagements hydrauliques coordonnés entre les différents projets dans le but d'assurer, entre autres, la protection des secteurs à enjeux existants et à venir sur le périmètre de l'Ecocité.

Dans ce cadre et afin d'assurer la coordination des aménagements hydrauliques liés à l'ensemble de ces opérations, Montpellier Agglomération a réalisé un schéma directeur hydraulique, en partenariat avec tous les porteurs de projet et en concertation étroite avec les services de l'Etat (DDTM).

Ce schéma directeur hydraulique a permis de préciser les débits des crues sur le bassin versant du Nègue-Cats et de dimensionner en conséquence les aménagements hydrauliques à mettre en œuvre pendant toute la durée de réalisation des projets, afin d'assurer :

- la compensation réglementaire des aménagements à réaliser sur le secteur,
- la diminution du risque inondation sur les zones exposées existantes,
- la réduction de la pollution diffuse avant rejet dans le milieu récepteur,
- la coordination de l'ensemble des aménagements hydrauliques liés aux différents projets sur le site.

Le projet prévoit ainsi, avec l'aménagement du parc du Nègue-Cats la réalisation des ouvrages de retenue d'eau (bassins écrêteurs de crues) et le raccordement des futures constructions aux dispositifs de rétention et de dépollution des eaux pluviales (bassins de compensations à l'imperméabilisation).

#### Mise en valeur des espaces naturels et paysagers de caractère remarquable et préservation de la faune et de la flore

Le projet d'ensemble a été conçu pour préserver et mettre en valeur les espaces naturels et paysagers de caractère remarquables :

- La plaine inondable de la Lironde à l'ouest,
- La coulée verte du Nègue-Cats au Centre,
- Les espaces viticoles installés sur les coteaux de la Méjanelle au Nord Est.
- L'ensemble des espaces boisés classés constitués autour des nombreux mas patrimoniaux présents sur le site : Château de la Mogère, Mas de Brousse, Mas Rouge, Mas de Comolet, Mas de Beauregard...

Le travail d'intégration des éléments environnementaux dans la conception même du projet a contribué à permettre « l'évitement » des zones à enjeux, concentrées pour la ZAC OZ 1 essentiellement sur le domaine des Brousses qui est conservé dans le cadre du projet.

Dans son avis en date du 4/10/2013 relatif à l'étude d'impact du dossier de ZAC, l'autorité environnementale de l'Etat souligne « *la bonne qualité de l'étude d'impact ainsi que la prise en compte satisfaisante par le projet des enjeux environnementaux. L'autorité environnementale relève l'effort réalisé par le maître d'ouvrage pour mener une réflexion globale à l'échelle de l'opération d'ensemble dans un souci d'intégration du programme d'aménagement et de la ZAC OZ 1 dans leur environnement urbain, hydraulique, paysager et naturel* ».

#### Intérêt général du projet au regard des documents de planification, d'urbanisme et d'aménagement du territoire

Le projet urbain répond aux orientations définies par les documents réglementaires de planification, d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

Site stratégique du SCoT, il en traduit les orientations et enjeux qu'il reprend intégralement tel que décrit précédemment.

Il s'inscrit également dans la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Montpellier :

- construire la ville des courtes distances,
- accélérer la transition vers de nouvelles mobilités en limitant le réflexe automobile
- déployer une offre de transports intermodale à l'échelle de la métropole

Pour atteindre une part modale de déplacements en modes doux de 65%, le projet de ZAC prévoit :

- une composition articulée autour de la future ligne de tramway avec la prolongation de la ligne 1 de tramway depuis son terminus actuel à Odysseum,
- des aménagements favorisant les modes actifs (hiérarchisation des voies, plan cyclable, politique de stationnement adaptée aux différents usages...)

La réalisation de cette opération s'inscrit également en cohérence avec les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la Ville de Montpellier, à savoir :

- contribuer au développement économique de l'agglomération et à son équipement
- mener une politique de l'habitat pour répondre aux besoins en logement dans le respect de la mixité sociale et urbaine
- maîtriser les déplacements
- prendre en compte l'environnement

Elle correspond également aux orientations spatiales définies pour le secteur « Sud A9 », le désignant comme zone de développement urbain et affirmant la gare, une fois réalisée, comme point de centralité important de l'agglomération montpelliéraine.

Le site est inscrit au rang des zones à urbaniser depuis 1990. Le projet traduit donc les orientations du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Montpellier qui prévoit, dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable et son règlement l'urbanisation future de ce secteur en lien avec la gare TGV et les grandes infrastructures.

Avec la réalisation d'aménagements permettant notamment d'améliorer le fonctionnement hydraulique et la qualité écologique du Nègue Cats, le projet respecte les orientations du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) et Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée.

La programmation de la ZAC s'inscrit enfin dans la mise en œuvre des orientations stratégiques du Programme Local de l'Habitat de l'agglomération approuvé par le Conseil communautaire du 27 novembre 2013 pour répondre aux besoins identifiés sur le territoire.

## **II - Observations et avis émis lors de l'enquête publique et suites données au vu des résultats de l'enquête et du rapport et conclusions du commissaire enquêteur**

Un certains nombres d'avis ont été émis lors de l'enquête publique. Ceux-ci ont été majoritairement favorables au projet, notamment quant à sa pertinence économique et environnementale mais un certain nombre d'entre eux ont exprimé des réserves et/ou préoccupations de plusieurs ordres :

- remarques générales : concernant la forme de consultation du public, la compétence à agir du maître d'ouvrage, l'opportunité d'une urbanisation nouvelle, la zone choisie pour l'implantation du projet. La communauté d'agglomération intervient sur ce site stratégique du SCoT, au titre notamment de sa compétences en matière « d'aménagement de l'espace » pour enclencher l'aménagement de ce futur quartier, « développement économique » pour favoriser réaliser et promouvoir le pôle d'affaire et équilibre social de l'habitat pour favoriser la mixité sociale. La concertation relative à l'engagement de cette première opération sous forme de ZAC s'est déroulée selon les modalités définies par la délibération du conseil communautaire et en tenant compte de l'enjeu de cette opération majeure.

- transports et plus particulièrement grandes infrastructures notamment dans leurs impacts acoustiques sur la qualité de l'air et la santé humaine ; le projet a été conçu pour intégrer au mieux les infrastructures, éviter la propagation des nuisances cumulées de l'A9 déplacée et de la ligne à grande vitesse

- gare TGV et sa connexion avec la gare St Roch et l'aéroport : un des enjeux du projet est d'assurer la continuité entre les différents équipements structurants le territoire, conformément et en application du Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération. Le projet de prolongation de la ligne 1 de tramway depuis son terminus d'Odysseum pour desservir le quartier et la gare répond à cette nécessité. Le projet urbain tient compte également de la nécessité de permettre à terme une connexion de transport en commun en site propre vers l'aéroport.

- impact sur l'environnement concernant particulièrement les aspects hydrauliques, la protection de la biodiversité, des terres agricoles et des paysages ; ces préoccupations ont été au cœur de la conception du projet, notamment sur le plan de l'hydraulique avec la réalisation d'un schéma directeur mais également en matière d'intégration des éléments de nature, paysage et patrimoine

- programmation, notamment en termes d'offre de logement : à cet égard, le projet participe quantitativement et qualitativement, à la mise en œuvre des orientations stratégiques du Programme Local de l'Habitat de l'agglomération de Montpellier pour répondre aux besoins du territoire.

Ainsi, l'opération d'aménagement ZAC OZ 1 représente la mise en œuvre d'une volonté affichée de maîtriser l'urbanisation de ce secteur, ayant fait l'objet de réserves foncières initiées de longue date à cet effet. Le projet s'appuie sur tous les documents de planification urbaine pour répondre aux enjeux de développement durable de ce site stratégique du SCOT.

Porte d'entrée sur la ville et la région, le site bénéficie d'un fort potentiel tirant profit de la qualité de desserte aérienne (aéroport Montpellier méditerranée), ferroviaire (*gare TGV Montpellier Sud de France*) et routière (A9 déplacée et requalification de l'A9 actuelle en contournement urbain)

Le projet permet d'assurer les conditions de desserte et d'intégration urbaine de la gare Montpellier Sud de France à sa livraison en 2017.

Il a été conçu en assurant au mieux les conditions d'intégration de deux grandes infrastructures (A9 déplacée et Ligne à Grande Vitesse) à la ville et traiter au mieux leurs impacts cumulés.

Dans une volonté de mixité urbaine, le quartier permettra de répondre à la forte demande de logements qui s'exprime à Montpellier.

Il a vocation à accueillir de grands espaces naturels et paysagers et permettra la mise en valeur de zones naturelles et patrimoniales attenantes ainsi que de meilleures continuités écologiques.

Il prend en compte de manière spécifique les problématiques de déplacement et de stationnement, en lien avec la démarche Eco-Cité en s'appuyant notamment sur la desserte par le réseau de transport en commun (prolongation de la ligne 1 de tramway) et organisation innovante du stationnement.

#### Conclusion du commissaire enquêteur et suites :

A l'issue de l'enquête, un procès-verbal de synthèse a été adressé par le Commissaire enquêteur sur lequel un mémoire en réponse a été présenté par la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

Le commissaire enquêteur a considéré que le contenu du dossier et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage étaient suffisants pour répondre à chacune des observations exprimées.

Il a émis, au regard de l'ensemble du dossier, des observations du public et des réponses apportées, un avis favorable sans réserves à la déclaration de projet portant à la fois sur l'intérêt général de l'opération et la mise en compatibilité du Plu de Montpellier avec le projet.

Aussi, au vu des avis, résultats de l'enquête publique, du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur il n'y a pas eu lieu d'apporter de modification au projet tel que décrit dans le dossier soumis à enquête.

Conformément aux dispositions de l'article L.123-14 du code de l'urbanisme, la Communauté d'Agglomération de Montpellier est amenée à se prononcer sur l'intérêt général de cette opération.



**SEANCE ORDINAIRE DU 31 JUILLET 2014**

\*\*\*\*\*

Extrait du Registre des Délibérations

**L'an deux mille quatorze et le trente et un juillet à dix-sept heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. Philippe SAUREL.**

**Nombre de membres en exercice : 92**

**Etaient présents :**

**M. F. ABERT, Mme L. ACQUIER, M. J.-F. AUDRIN, M. G. BARRAL, Mme V. BARTHAS-ORSAL, Mme M. BODKIN, M. P. BONNAL, Mme S. BOUALLAGA, M. D. BOUMAAZ, M. T. BREYSSE, Mme A. BRISSAUD, Mme R. BUONO, M. R. CAIZERGUES, Mme M. CASSAR, M. G. CASTRE, Mme C. CLARAC, M. R. COTTE, M. C. COUR, Mme P. DANAN, Mme C. DARDE, Mme T. DASYLVA-PEYRIN, M. H. DE VERBIZIER, Mme V. DEMON, Mme A. DESTAILLATS, M. T. DEWINTRE, M. J.-M. DI RUGGIERO, Mme M. DRAY-FITOUSSI, M. A. EL KANDOUSSI, M. J.-N. FOURCADE, M. M. FRAYSSE, Mme J. FRÊCHE, Mme I. GIANIEL, M. J.-P. GRAND, Mme C. JABADO, Mme F. JAMET, Mme S. JANNIN, M. L. JAOLU, Mme S. KERANGUEVEN, M. P. KRZYZANSKI, M. G. LANNELONGUE, M. A. LARUE, M. M. LEVITA, Mme C. LÉVY-RAMEAU, Mme E. LLORET, M. J.-M. LUSSERT, M. J. MALEK, Mme C. MARION, Mme I. MARSALA, M. H. MARTIN, M. J. MARTINIER, M. J.-L. MEISSONNIER, M. C. MEUNIER, Mme P. MIRALLES, M. J.-P. MOURE, M. A. MOYNIER, Mme C. NAVARRE, Mme M.-C. PANOS, M. E. PASTOR, M. G. PASTOR, M. Y. PELLET, Mme V. PEREZ, M. E. PETIT, Mme K. PHOUTTHASANG, M. T. QUILES, M. R. REVOL, M. J.-P. RICO, M. H. ROUILLEAULT, Mme M.-H. SANTARELLI, M. Philippe SAUREL, M. N. SEGURA, M. S. TORTORICI, M. B. TRAVIER, M. J. VERA, M. R. YOUSOUS, M. L. PUIGSEGUR suppléant de M. R. CALVAT, Mme A. AUBRY suppléant de Mme J. GALABRUN-BOULBES, Mme I. BREDA suppléant de Mme R. ILLAIRE, M. T. VINDOLET suppléant de M. E. PENSO, Mme C. MAVEL suppléant de M. J. RAYMOND .**

**Pouvoir(s):**

**M. G. BALAZUN à M. A. MOYNIER, M. J.-L. COUSQUER à M. G. BARRAL, M. J. DOMERGUE à M. G. LANNELONGUE, Mme C. DONADA à Mme R. BUONO, M. P. DUDIEUZERE à M. C. MEUNIER, Mme M. FOURCADE à M. J. MARTINIER, Mme I. GUIRAUD à M. E. PETIT, Mme C. HART à Mme J. FRÊCHE, Mme A. YAGUE à Mme M. BODKIN.**

**Excusé(es):**

**Mme M.-P. PASDELOU, M. J.-L. SAVY, Mme I. TOUZARD**

**Absent(es):**

**M. M. MAJDOUL**

## **AMÉNAGEMENT ET URBANISME – SECTEUR DE LA MOGÈRE - DOSSIER DE RÉALISATION DE LA ZAC ET PROGRAMME DES EQUIPEMENTS PUBLICS - APPROBATION**

Mme S. JANNIN, Vice-Présidente de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, déléguée à l'Aménagement et Urbanisme, rapporte :

Situé sur le territoire des villes de Montpellier et Lattes, entre l'autoroute A9 et le quartier de Boirargues, le site de la Mogère, dénommé « Méjanelle-Pont Trinquat » par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'Agglomération de Montpellier, va accueillir la gare nouvelle dite Montpellier Sud de France, projet lié à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse « Contournement Nîmes Montpellier » (CNM).

Ce site fait partie des onze sites stratégiques d'enjeu communautaire identifiés au SCOT de l'agglomération de Montpellier approuvé par délibération n°6863 du 17 février 2006 ; il est également inclus dans le territoire de l'Ecocité Montpelliéraine, retenu par l'Etat, la Caisse des dépôts et Consignations et l'ADEME, au titre de la démarche nationale Ecocité de développement durable innovant, exemplaire et « duplicable ».

Par délibération n°11823 du 24 septembre 2013, le conseil communautaire a approuvé la réalisation du projet urbain dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble, dénommée « OZ Montpellier Nature Urbaine », son périmètre et son programme et a décidé d'en confier la réalisation à la SAAM dans le cadre d'une concession d'aménagement.

Pour accompagner la mise en service, dès 2017, de la ligne Grande Vitesse (CNM) et de la gare *Montpellier Sud de France* d'une part, de l'autoroute A9 déplacée d'autre part, la communauté d'agglomération a souhaité la mise en œuvre, dans le cadre du projet urbain d'ensemble, d'une première opération dans un cadre maîtrisé sous forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) au sens des dispositions L.311-1 et suivants du code de l'urbanisme autour de la future gare Montpellier Sud de France.

Il s'agit de permettre la desserte (viaire et réseaux) de la gare nouvelle et de son environnement futur en traduisant la volonté de mettre en œuvre les principes du SCoT et du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération montpelliéraine, relatifs à la localisation des polarités urbaines majeures de la métropole de demain autour des principaux pôles d'échanges structurant la desserte du territoire.

Par délibération n° 11928 du 29 octobre 2013, à l'issue de la concertation avec le public et de la mise à disposition de l'étude d'impact avec avis de l'autorité environnementale, le Conseil de Communauté a approuvé le dossier de création de la ZAC OZ 1 autour de la future gare TGV.

Cette ZAC est intégralement située sur le territoire de la Commune de Montpellier.

Elle couvre une superficie de 60 ha, dont 30 ha environ en urbanisation nouvelle, selon le périmètre défini par la délibération n°11928 du 29 octobre 2013 créant la ZAC.

Son périmètre recouvre exclusivement des secteurs de la zone AU0 du PLU de la ville de Montpellier, dont l'urbanisation est bloquée, qu'il est donc nécessaire de faire évoluer en compatibilité avec le projet.

Pour procéder à cette évolution, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a engagé la mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet, sans Déclaration d'Utilité Publique, dans le cadre notamment des dispositions des articles L. 300-6, L. 123-14, L. 123-14-2 et R. 123-23-3 du Code de l'Urbanisme.

Par délibération de ce même conseil, le conseil de communauté s'est prononcé, par déclaration de projet, sur l'intérêt général de cette opération d'aménagement.

Afin de passer en phase opérationnelle, il convient, conformément à l'article R 311-7 du Code de l'urbanisme, d'approuver le dossier de réalisation de la ZAC.

Le dossier de réalisation porte sur :

- le projet de programme d'équipements publics à réaliser,
- le projet de programme global de constructions à réaliser,
- les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement échelonnées dans le temps.

Le descriptif du programme global de constructions et du programme d'équipements à réaliser avec leurs modalités de financement échelonnées dans le temps sont détaillés dans le dossier de réalisation joint en annexe.

L'ensemble des éléments du projet, notamment le programme, ayant été intégrés à l'étude d'impact telle que figurant au dossier de création de la ZAC approuvée par délibération n°11928 du 29 octobre 2013 et ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 4 octobre 2013, il n'y a pas eu de compléments apportés à cette étude d'impact

En ce qui concerne le projet de programme des équipements publics :

Les équipements programmés relèvent, dans l'ensemble, de la compétence de la communauté d'agglomération et seront réalisés par l'aménageur dans le cadre de la concession d'aménagement.

Le projet de programme d'équipements publics comprend l'ensemble des voiries et réseaux divers et aménagements permettant d'assurer la desserte et la qualité du nouveau quartier :

- l'ensemble des travaux de viabilisation à réaliser dans le cadre de la ZAC OZ1 : voiries (y compris voiries provisoires), places publiques, stationnements, aménagements cyclables, trottoirs, éclairage public ; les réseaux publics divers, dont eau potable, assainissement des eaux usées, électricité et postes de transformations, réseau de télécommunication et Nœud de Raccordement Optique (NRO) chauffage urbain ; les travaux préparatoires et préalables les travaux spécifiques (raccordement aux réseaux extérieurs) et les travaux de reprise inhérents à ce type d'opération d'aménagement, y compris ceux extérieurs à l'opération mais qui lui sont nécessaires,
- l'ensemble des travaux d'aménagement paysager, espaces verts et plantations dont les aménagements du parc du Nègue Cats Nord,
- l'ensemble des aménagements hydrauliques, destinés à assurer la compensation réglementaire des aménagements réalisés, diminuer le risque inondation sur les zones exposées existantes et réduire la pollution diffuse dans le milieu naturel dont la majorité se situent dans le parc du Nègue-Cats ; pour des raisons gravitaires certains aménagements se situent hors du périmètre de la ZAC OZ1 dont elles en constituent des équipements publics connexes

Le programme des équipements publics comprend des aménagements structurants, réalisés dans une logique opérationnelle d'ensemble pour répondre aux besoins des futurs habitants et usagers de cette opération mais également aux opérations d'aménagements successives qui se réaliseront dans le cadre de la concession d'aménagement de l'opération d'ensemble.

En ce qui concerne le programme global de construction :

- la surface de plancher prévisionnelle est de 400 000 m<sup>2</sup>

En ce qui concerne les modalités prévisionnelles de financement :

- les modalités prévisionnelles de financement de la ZAC, qui est intégrée dans la concession d'aménagement de l'opération d'ensemble OZ Montpellier Nature Urbaine confiée à la SAAM, prévoient des dépenses et des recettes, échelonnées dans le temps, et qui s'équilibrent.

Le coût prévisionnel global de l'ensemble de la ZAC, toutes indemnités comprises s'élève en recettes et en dépenses à environ 105 209 000 € HT.

Le coût des travaux d'aménagement est estimé à 56 535 000 € HT. Il comprend notamment le coût des voies, des places de stationnements publics, des réseaux publics intérieurs à la zone et des espaces verts correspondant aux besoins des futurs habitants et usagers de la zone.

Une participation de la Communauté d'Agglomération de Montpellier aux équipements publics dont l'usage et la vocation dépasse les besoins des habitants et usagers futurs de la ZAC OZ 1 est prévue ; elle est estimée à 5 279 000 € HT.

Des participations des opérations d'aménagement futures, réalisées dans le cadre de la concession d'aménagement de l'opération d'ensemble, sont prévues à hauteur de 4 315 000 € HT.

Des fonds de concours pour des équipements nécessaires à la ZAC mais réalisés hors concession d'aménagement sont prévus ; leur montant est estimé 9 032 000 € HT.

La participation pour le financement de l'assainissement collectif (PFAC) s'appliquera à la ZAC, son montant résiduel sera calculé en déduction du montant des travaux d'assainissement à réaliser à l'intérieur du périmètre de la ZAC.



Il est proposé au Conseil de Communauté d'approuver le dossier de réalisation et le programme des équipements publics de la ZAC OZ 1

Conformément aux dispositions des articles R.311-9 et R.311-5 du Code de l'urbanisme, la présente délibération fera l'objet des mesures de publicité requises.

En conséquence, il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- approuver le dossier de réalisation de la ZAC OZ 1,
- approuver le programme des équipements publics susvisé,
- dire que ledit dossier de réalisation sera tenu à la disposition du public à l'hôtel d'Agglomération à Montpellier aux jours et heures d'ouverture des bureaux au public,
- dire que la présente délibération fera l'objet de l'affichage et des mesures de publicité requises,
- autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à signer tout document se rapportant à cette affaire.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à la majorité des voix exprimées (deux votes contre).

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte.

Certifié Exécutoire  
Publié le : 05/08/14  
Déposé En Préfecture  
Le : 04/08/14  
Numéro de l'acte :  
034-243400017-20140731-lmc184718-DE-1-1

Pour extrait certifié conforme à  
l'original.  
La Première Vice-Présidente,

**SIGNÉ**

Mme Catherine DARDE.



**SEANCE ORDINAIRE DU 31 JUILLET 2014**

\*\*\*\*\*

Extrait du Registre des Délibérations

**L'an deux mille quatorze et le trente et un juillet à dix-sept heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. Philippe SAUREL.**

**Nombre de membres en exercice : 92**

**Etaient présents :**

**M. F. ABERT, Mme L. ACQUIER, M. J.-F. AUDRIN, M. G. BARRAL, Mme V. BARTHAS-ORSAL, Mme M. BODKIN, M. P. BONNAL, Mme S. BOUALLAGA, M. D. BOUMAAZ, M. T. BREYSSE, Mme A. BRISSAUD, Mme R. BUONO, M. R. CAIZERGUES, Mme M. CASSAR, M. G. CASTRE, Mme C. CLARAC, M. R. COTTE, M. C. COUR, Mme P. DANAN, Mme C. DARDE, Mme T. DASYLVA-PEYRIN, M. H. DE VERBIZIER, Mme V. DEMON, Mme A. DESTAILLATS, M. T. DEWINTRE, M. J.-M. DI RUGGIERO, Mme M. DRAY-FITOUSSI, M. A. EL KANDOUSSI, M. J.-N. FOURCADE, M. M. FRAYSSE, Mme J. FRÊCHE, Mme I. GIANIEL, M. J.-P. GRAND, Mme C. JABADO, Mme F. JAMET, Mme S. JANNIN, M. L. JAOU, Mme S. KERANGUEVEN, M. P. KRZYZANSKI, M. G. LANNELONGUE, M. A. LARUE, M. M. LEVITA, Mme C. LÉVY-RAMEAU, Mme E. LLORET, M. J.-M. LUSSERT, M. J. MALEK, Mme C. MARION, Mme I. MARSALA, M. H. MARTIN, M. J. MARTINIER, M. J.-L. MEISSONNIER, M. C. MEUNIER, Mme P. MIRALLES, M. J.-P. MOURE, M. A. MOYNIER, Mme C. NAVARRE, Mme M.-C. PANOS, M. E. PASTOR, M. G. PASTOR, M. Y. PELLET, Mme V. PEREZ, M. E. PETIT, Mme K. PHOUTTHASANG, M. T. QUILES, M. R. REVOL, M. J.-P. RICO, M. H. ROUILLEAULT, Mme M.-H. SANTARELLI, M. Philippe SAUREL, M. N. SEGURA, M. S. TORTORICI, M. B. TRAVIER, M. J. VERA, M. R. YOUSOUS, M. L. PUIGSEGUR suppléant de M. R. CALVAT, Mme A. AUBRY suppléant de Mme J. GALABRUN-BOULBES, Mme I. BREDA suppléant de Mme R. ILLAIRE, M. T. VINDOLET suppléant de M. E. PENSO, Mme C. MAVEL suppléant de M. J. RAYMOND .**

**Pouvoir(s):**

**M. G. BALAZUN à M. A. MOYNIER, M. J.-L. COUSQUER à M. G. BARRAL, M. J. DOMERGUE à M. G. LANNELONGUE, Mme C. DONADA à Mme R. BUONO, M. P. DUDIEUZERE à M. C. MEUNIER, Mme M. FOURCADE à M. J. MARTINIER, Mme I. GUIRAUD à M. E. PETIT, Mme C. HART à Mme J. FRÊCHE, Mme A. YAGUE à Mme M. BODKIN.**

**Excusé(es):**

**Mme M.-P. PASDELOU, M. J.-L. SAVY, Mme I. TOUZARD**

**Absent(es):**

**M. M. MAJDOUL**

**AMÉNAGEMENT ET URBANISME – SECTEUR DE LA MOGÈRE - CONCESSION D'AMÉNAGEMENT OZ MONTPELLIER NATURE URBAINE - COMPTE RENDU ANNUEL À LA COLLECTIVITÉ - AVENANT N°2 À LA CONCESSION - CONVENTION D'AVANCE DE TRÉSORERIE - AVENANT N°1 À LA CONVENTION - APPROBATION**

Mme S. JANNIN, Vice-Présidente de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, déléguée à l'Aménagement et Urbanisme, rapporte :

Le secteur de la Mogère, situé sur les Communes de Montpellier et de Lattes, est traversé par les deux grandes infrastructures « jumelées » que sont l'autoroute A9 déplacée et le contournement ferré Nîmes-Montpellier (CNM) et constitue aussi et surtout le site d'accueil de la future gare nouvelle *Montpellier Sud de France*.

De ce fait, le SCoT a identifié ce secteur comme un site stratégique en termes d'aménagement du territoire. A ce titre, son aménagement relève de la compétence de l'Agglomération.

Celle-ci est directement impliquée dans la réalisation de ces équipements majeurs, puisqu'elle s'est engagée à participer à près de 100 M€ à la réalisation du CNM, des gares nouvelles de Montpellier et de Nîmes, ainsi qu'à la desserte et à la viabilité de la gare *Montpellier Sud de France* à travers l'aménagement du secteur. Au total, rappelons que se sont près de 2 000 M€ qu'investissent l'Europe, l'Etat, la Région Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard et les Communautés d'Agglomération de Montpellier et Nîmes-Métropole sur le doublet de lignes (CNM et voie ferrée historique) et sur les deux gares nouvelles.

Dans ce contexte, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a réalisé sur le secteur de la Mogère plusieurs études urbaines destinées à définir sa vocation, a engagé des procédures d'urbanisme et d'aménagement, dont la création d'une 1<sup>ère</sup> ZAC, dite ZAC Oz 1, et la mise en enquête publique d'un dossier préalable à déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLU de la Ville de Montpellier et a contracté une concession d'aménagement avec la SAAM.

Ce projet urbain a toutefois été élaboré dans la perspective d'une mise en service de la gare dès 2017, concomitamment à la mise en exploitation de l'autoroute déplacée et du CNM, sur des hypothèses de fréquentation que RFF a toutefois remis en cause ces derniers mois.

La fréquentation de la gare *Montpellier Sud de France* est en effet étroitement dépendante :

- de la mise en service de la gare de Nîmes-Manduel, qui permettra à une partie des trains voyageurs desservant Nîmes de basculer sur la ligne nouvelle, libérant ainsi 30 % de sillons supplémentaires sur la ligne historique en heure de pointe pour accueillir les trains régionaux (TR),
- et de la future ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), qui prolongera le CNM vers Barcelone.

Constatant que la réalisation de la LNMP et de la gare de Nîmes-Manduel se décalait dans le temps, le Président de l'Agglomération a interpellé l'Etat et RFF, sur les graves incohérences qui pouvaient en résulter, au regard de l'importance des investissements engagés sur le CNM et sur la gare *Montpellier Sud de France* (près de 2 000 M€), pour une fréquentation réduite à quelques trains par jour à sa mise en service en 2017.

En réponse, Monsieur le Secrétaire d'Etat chargé des Transports a adressé le 16 juin 2014 un courrier à Monsieur le Préfet, qui confirme les engagements de l'Etat en conformité avec la position européenne, à savoir que « *la LNMP, achevant l'arc languedocien à grande vitesse entre les lignes nouvelles Perpignan-Figueras à l'Ouest et le contournement de Nîmes et de Montpellier à l'Est, constitue le chaînon manquant indispensable aux échelles régionale, nationale et européenne* » ; il indique en outre avoir demandé à RFF de lui « *proposer un tracé définitif de la ligne à la fin de l'année 2015. Une fois ce tracé proposé [il retient] l'objectif d'un lancement de l'enquête publique d'ici la fin 2016* ».

À la demande du Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, le Président de RFF a par ailleurs confirmé la possibilité de livrer la gare de Nîmes-Manduel à l'horizon 2020.

Les conditions sont donc réunies pour qu'à cette échéance, le territoire métropolitain de Montpellier dans son ensemble dispose d'une connexion optimum à l'échelle sud européenne et que la gare *Montpellier Sud de France* bénéficie d'une fréquentation à la hauteur des investissements engagés.

Cependant, le Président de RFF a également précisé que la réalisation de la gare de Montpellier ne pouvait plus être décalée à la même échéance (2020), sauf à générer des surcoûts inacceptables, compte tenu des engagements contractuels pris antérieurement pour une livraison de cette gare en 2017, dans le cadre des conventions de cofinancement et de réalisation du CNM et des deux gares nouvelles et surtout du contrat de partenariat que RFF a signé avec Oc'Via pour le CNM.

Dans ce contexte, l'Agglomération n'a d'autres choix que de respecter ses engagements pour assurer la desserte et la viabilité de la gare à livrer en 2017.

Toutefois, ceux-ci doivent être adaptés aux seuls besoins de la gare à cet horizon, dans l'attente de la montée en puissance de sa fréquentation à partir de 2020 sans que ces éléments de desserte ne préjugent des aménagements futurs.

La mise en œuvre du projet Oz ne se justifie donc plus à l'échéance de 2017.

Par ailleurs, il convient également de s'assurer de la réalisation de mesures conservatoires sans lesquelles les aménagements ultérieurs seraient beaucoup plus coûteux pour notre Agglomération (notamment s'il faut les réaliser après la mise en services des deux infrastructures), en ayant recours à tous les financements disponibles, notamment les mesures d'accompagnements dues par les maîtres d'ouvrages des deux infrastructures et le contrat de plan Etat-Région (CPER) 2014-2020.

Dans cette perspective, le Président de la Communauté d'Agglomération a obtenu que l'Etat participe au financement d'ouvrages indispensables à la sauvegarde des intérêts du territoire, notamment le franchissement du plan de voies du CNM et le franchissement de l'autoroute déplacée au droit de la gare, à hauteur de 50 %, dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2014-2020.

De même, l'Etat s'est engagé à appuyer les demandes de l'Agglomération vis-à-vis des maîtres d'ouvrages des deux grandes infrastructures, ASF et Oc'Via, pour renforcer les dispositifs de protection acoustique, la mise en cohérence des dispositifs hydrauliques, la mutualisation des aménagements paysagers aux abords du monument historique et site classé de la Mogère...

Il convient notamment de souligner ici que les protections acoustiques et hydrauliques des populations des quartiers environnants, constituent un objectif essentiel auquel la Communauté d'Agglomération de Montpellier est tout particulièrement attachée.

La mise en œuvre de ce double objectif (respecter les engagements pris par l'Agglomération sur la gare et réaliser les mesures conservatoires nécessaires en mobilisant des cofinancements), oblige à finaliser les procédures engagées sur la ZAC Oz 1, pour bénéficier d'un cadre d'intervention juridiquement satisfaisant. Cela nécessite d'approuver :

- la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de la Ville de Montpellier ;
- et le dossier de réalisation de la ZAC Oz 1.

Concernant les constructions, la réalisation du projet urbain initial se limitera à la « pièce urbaine » formant une « enveloppe acoustique » autour des deux infrastructures rapprochées, afin de juguler leurs impacts cumulés par la création d'immeubles-écran accueillant des activités en vitrine sur les grands axes de communication.

Au-delà, le projet Oz sera remis à plat, afin de redéfinir le projet d'aménagement du secteur de la Mogère, en phase avec la montée en puissance de la gare et en cohérence avec les réflexions à mener sur le projet de territoire dans le cadre de la révision du SCoT de l'Agglomération dont les études sont d'ores et déjà engagées.

Il convient de prendre en considération l'ensemble des évolutions du projet dans le cadre du Compte Rendu Annuel à la Collectivité.

En effet, par délibération du 24 septembre 2013, le Conseil communautaire a confié à la Société d'Aménagement de l'Agglomération de Montpellier (SAAM), la réalisation de l'opération d'aménagement d'ensemble "OZ Montpellier Nature Urbaine" sur les Communes de Montpellier et de Lattes dans le cadre d'une concession d'aménagement d'une durée de 25 ans. Cette concession a

fait l'objet d'un avenant n°1, approuvé par délibération du 6 février 2014 du Conseil communautaire, pour intégrer la réalisation d'un hôtel d'entreprises totem du pôle numérique de l'Agglomération.

L'année 2013 a été consacrée à la finalisation des études préalables et l'engagement des études pré-opérationnelles pour un montant de 192 000 €.

Le bilan financier prévisionnel de l'opération est actualisé pour intégrer la décision de suspendre le projet d'aménagement afin de le revisiter, selon les modalités suivantes :

- limitation des travaux dans un premier temps à la desserte et à la viabilité de la gare *Montpellier Sud de France* et aux mesures conservatoires qui accompagnent la réalisation concomitante pour une livraison en 2017, des grandes infrastructures que sont l'autoroute A9 déplacée et le Contournement ferré Nîmes-Montpellier (CNM) et de la gare à horizon 2017,
- couverture des dépenses d'ingénieries engagées et celles à engager, en lien avec ces travaux,
- réalisation des aménagements et de la commercialisation en phase avec la montée en puissance de la future gare, suivant un projet urbain à revisiter ultérieurement.

Le bilan financier prévisionnel s'établit à 260 643 000 € H.T. en charges et produits.

Les produits proviennent des recettes de ventes des terrains viabilisés et des droits et participations de la Communauté d'Agglomération.

En lien avec le décalage de l'opération, un relais de trésorerie complémentaire, sous forme d'avance remboursable de la Communauté d'Agglomération à l'opération d'un montant de 1 500 000 €, est requis en 2014, et fait donc l'objet d'un avenant n° 1 à la convention d'avance de trésorerie.

Le programme prévisionnel des travaux s'élève à 137 530 000 € H.T. La rémunération totale prévisionnelle de l'aménageur s'élève à 25 240 000 € H.T.

Une participation pour les équipements primaires réalisés par l'aménageur doit être versée par la Communauté d'Agglomération de Montpellier ; son montant est porté à 6 081 000 € HT, soit une hausse de 3 054 000 € H.T. liée au décalage dans le temps entre les travaux de viabilité de la gare à réaliser à l'échéance 2017 et l'aménagement du secteur à partir de l'horizon 2020, dont :

- 2 083 000 € H.T. en 2015,
- et 492 000 € H.T. en 2016,

pour les travaux liés à la desserte et la viabilité de la gare et aux mesures conservatoires qui accompagnent la réalisation des grandes infrastructures.

Cette évolution fait l'objet d'un avenant au traité de concession.

A contrario, le montant du fonds de concours, à verser par l'aménageur à la Communauté d'Agglomération de Montpellier, pour les équipements primaires réalisés par cette dernière, est augmenté pour être porté à 14 920 000 € H.T.

Par ailleurs la SAAM a sollicité fin 2013 un nouvel échancier de la rémunération forfaitaire prévue au titre de la concession, ce nouvel échancier ne modifiant pas le total de la rémunération telle que figurant au traité de concession.

Cette situation doit être régularisée par avenant au traité de concession annexé à la présente délibération.

En conséquence, il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- approuver le compte rendu financier de l'opération d'aménagement OZ Montpellier Nature Urbaine, présenté par la SAAM pour l'exercice 2013,
- approuver le bilan financier prévisionnel et le plan de trésorerie actualisés de l'opération d'aménagement, présenté par la SAAM pour l'exercice 2013,
- approuver l'avenant n°2 à la concession d'aménagement relatif à l'échancier de la rémunération forfaitaire et à la réévaluation de la participation de la Communauté d'Agglomération de Montpellier,
- approuver l'avenant n° 1 à la convention d'avance de trésorerie et tout document relatif à cette affaire,
- autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à signer tout document relatif à cette affaire.

Délibération n° 12474

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à la majorité des voix exprimées (deux abstentions).

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte.

Certifié Exécutoire  
Publié le : 05/08/14  
Déposé En Préfecture  
Le : 04/08/14  
Numéro de l'acte :  
034-243400017-20140731-lmc184709-DE-1-1

Pour extrait certifié conforme à  
l'original.  
La Première Vice-Présidente,

**SIGNÉ**

Mme Catherine DARDE.





**SEANCE ORDINAIRE DU 1 OCTOBRE 2014**

\*\*\*\*\*

Extrait du Registre des Délibérations

**L'an deux mille quatorze et le premier octobre à dix-huit heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. Philippe SAUREL.**

**Nombre de membres en exercice : 92**

**Etaient présents :**

**M. F. ABERT, Mme L. ACQUIER, M. J.-F. AUDRIN, M. G. BALAZUN, M. G. BARRAL, Mme V. BARTHAS-ORSAL, Mme M. BODKIN, M. P. BONNAL, Mme S. BOUALLAGA, M. D. BOUMAAZ, M. T. BREYSSE, Mme A. BRISSAUD, Mme R. BUONO, M. R. CAIZERGUES, M. R. CALVAT, Mme M. CASSAR, M. G. CASTRE, Mme C. CLARAC, M. R. COTTE, M. C. COUR, M. J.-L. COUSQUER, Mme P. DANAN, Mme C. DARDE, Mme T. DASYLVA, M. H. DE VERBIZIER, Mme V. DEMON, Mme A. DESTAILLATS, M. J.-M. DI RUGGIERO, Mme C. DONADA, Mme M. DRAY-FITOUSSI, M. P. DUDIEUZERE, M. A. EL KANDOUSSI, M. J.-N. FOURCADE, Mme M. FOURCADE, M. M. FRAYSSE, Mme J. FRÊCHE, Mme J. GALABRUN-BOULBES, Mme I. GIANIEL, M. J.-P. GRAND, Mme I. GUIRAUD, Mme C. HART, Mme R. ILLAIRE, Mme C. JABADO, Mme F. JAMET, Mme S. JANNIN, M. L. JAOLU, M. P. KRZYZANSKI, M. G. LANNELONGUE, M. A. LARUE, Mme C. LÉVY-RAMEAU, Mme E. LLORET, M. J.-M. LUSSERT, M. M. MAJDOUL, M. J. MALEK, Mme C. MARION, Mme I. MARSALA, M. H. MARTIN, M. J.-L. MEISSONNIER, M. C. MEUNIER, Mme P. MIRALLES, M. J.-P. MOURE, Mme C. NAVARRE, Mme M.-C. PANOS, Mme M.-P. PASDELOU, M. G. PASTOR, M. Y. PELLET, M. E. PENSO, Mme V. PEREZ, M. E. PETIT, Mme K. PHOUTTHASANG, M. T. QUILES, M. J. RAYMOND, M. R. REVOL, M. J.-P. RICO, M. H. ROUILLEAULT, Mme M.-H. SANTARELLI, M. Philippe SAUREL, M. N. SEGURA, M. S. TORTORICI, Mme I. TOUZARD, M. B. TRAVIER, M. J. VERA, Mme A. YAGUE, M. R. YOUSSEUS, Madame A. THIBAUT suppléant de M. A. MOYNIER.**

**Pouvoir(s):**

**M. T. DEWINTRE à Mme E. LLORET, M. J. DOMERGUE à M. G. LANNELONGUE, Mme S. KERANGUEVEN à M. C. COUR, M. M. LEVITA à M. A. EL KANDOUSSI, M. J. MARTINIER à Mme M. FOURCADE, M. E. PASTOR à M. C. MEUNIER, M. J.-L. SAVY à Mme M.-P. PASDELOU.**



**TRANSPORTS ET MOBILITÉ – CONVENTION DE FINANCEMENT DE LA RÉALISATION DU FRANCHISSEMENT DE L'AUTOROUTE DÉPLACÉE ET ÉTUDE DU FRANCHISSEMENT DE L'AUTOROUTE EXISTANTE AVEC AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE - AUTORISATION DE SIGNATURE**

Mme I. GIANIEL, Vice-Présidente de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, déléguée aux Transports et Mobilité, rapporte :

Le sud de l'Agglomération de Montpellier fait aujourd'hui l'objet de plusieurs grands projets d'infrastructure dont le déplacement de l'autoroute A9 par Autoroutes du Sud de la France (ASF), concessionnaire pour le compte de l'Etat.

Le rétablissement des circulations de part et d'autre de l'autoroute déplacée, au droit du pôle multimodal Montpellier Sud de France, doit être prévu pour ne pas enclaver ce secteur et permettre un lien avec la Ville et ses évolutions futures. Il en est de même pour le franchissement de l'A9 actuelle.

D'autre part, une réalisation de l'ouvrage déplacée après la mise en service de cette dernière, induirait des surcoûts considérables liés aux contraintes d'intervention sur une autoroute en exploitation.

ASF, exploitant de l'autoroute A9 et concessionnaire de l'autoroute A9 déplacée, est l'opérateur le plus pertinent pour étudier concomitamment les deux ouvrages de franchissement dans le respect des contraintes liées à l'exploitation d'une autoroute en service et celles d'une autoroute en construction. Il est donc proposé de confier à ASF les études de ces ouvrages ainsi que la réalisation de l'ouvrage de franchissement de l'A9 déplacée dans le cadre des travaux en cours afin d'en minimiser le coût.

La convention proposée a pour objet de définir les conditions financières dans lesquelles la Communauté d'Agglomération de Montpellier participera à la conception de ces ouvrages et à la réalisation de l'ouvrage sur l'A9 déplacée.

ASF assurera l'ensemble des prérogatives et responsabilités inhérentes à la maîtrise d'ouvrage, à l'exception du financement du projet (études et travaux), dont la charge incombe intégralement à la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

La Communauté d'Agglomération de Montpellier s'engage à assurer le financement de ces études et travaux pour un montant indicatif prévisionnel de 6 millions d'euros H.T., soit 7,2 millions d'euros T.T.C., hors acquisitions foncières.

L'Agglomération de Montpellier sollicitera toutes les subventions possibles pour ces travaux notamment dans le cadre du futur Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2014/2020 et du 3<sup>ème</sup> appel à projets TCSP.

Les travaux seront engagés après accord formel de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Ce coût sera ensuite précisé après attribution des marchés de travaux sur la base d'un rapport à remettre par ASF à la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Le coût définitif sera établi à l'achèvement des opérations.

Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet seront effectuées par la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

L'ouvrage réalisé restera propriété de l'Etat qui en assurera l'entière gestion et les équipements de surface seront remis à la Communauté d'Agglomération de Montpellier, gestionnaire.

En conséquence, il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- approuver le projet de convention de financement avec ASF,
- demander à l'État et à la Région Languedoc Roussillon d'intégrer cette question dans les financements du Contrat de Plan État-Région (CPER) pour la période 2014-2020 ;
- dire que les crédits nécessaires sont inscrits au budget de la Communauté d'Agglomération au chapitre 908,
- autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à l'unanimité.

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte.

Certifié Exécutoire  
Publié le : 14/10/14  
Déposé En Préfecture  
Le : 14/10/14

Numéro de l'acte :  
034-243400017-20141001-lmc184082-DE-1-1

Pour extrait certifié conforme à  
l'original.  
Le Président,

**SIGNÉ**

M. Philippe SAUREL.

PRÉFET DE L'HERAULT

Direction Départementale  
des Territoires et de la Mer  
DDTM 34

Montpellier, le 27 mars 2014

Service Eau et Risques  
Police de l'Eau  
Unité : Démarches Concertées - Milieux Aquatiques  
Affaire suivie par : Pierre GIRAUD  
Tél. : Tél : 04 34 46 62 27 – Fax : 04 34 46 62 34  
Courriel : pierre.giraud@herault.gouv.fr

CAM  
50 place Zeus  
BP 9531  
34045 MONTPELLIER cedex 01

A l'attention de M. Yves Nurit  
Directeur Général des Services Adjoint

**OBJET : Schéma Directeur Negue Cat**

Monsieur le Directeur,

Par courrier électronique en date du 26 mars 2014, vous avez transmis pour avis à la DDTM le projet de schéma directeur du Négue Cat.

Ce document est l'aboutissement de nombreuses concertations avec les services de l'État, en particulier dans le cadre de « l'harmonisation » des projets d'A9b, du CNM, de la nouvelle gare avec ses parkings et du projet Oz, et plusieurs principes importants de ce schéma sont validés :

1°) Gestion de l'existant et des aménagements futurs :

Vis à vis de la gestion des eaux pluviales, ce document prend en compte l'urbanisation actuelle et ainsi que les aménagements futurs : A9b, CNM, future gare TGV et ses parkings, extension future de la ligne 1 du tramway ainsi que les quartiers Oz et Ode.

Les bassins de compensation prévus permettent de gérer un événement centennal avec un débit de fuite correspondant au débit biennal ou quinquennal avant aménagement.

Pour les zones déjà urbanisées où ce schéma vise un « rattrapage de l'existant », le débit de fuite tient compte de l'imperméabilisation actuelle.

Ce schéma servira de base et de référence hydraulique pour les futurs aménagements d'ensemble que sont les projets OZ et ODE, qui devront être validés par des procédures « loi sur l'eau ».

Il est à noter qu'une fois que le dossier du projet Oz sera cadré par un arrêté préfectoral après la procédure « autorisation loi sur l'eau », les grands aménagements d'ensemble intérieurs (cf. les ZAC) devront faire ensuite l'objet d'un Porté à Connaissance auprès des services de l'État (DDTM).

2°) Réduction du risque inondation :

Ce schéma directeur prévoit une gestion globale du cours d'eau, grâce à une mutualisation et optimisation des bassins hydrauliques du secteur de l'ensemble des projets A9b, CNM et Oz.

Malgré les contraintes d'intégrer l'ensemble de ces importants projets d'infrastructures, cette mutualisation aboutit à la réduction du risque inondation en diminuant les débits pour toutes les occurrences, et permet ainsi d'améliorer de manière significative des zones actuellement inondées.

En outre, tout en réduisant l'inondabilité de ce secteur, il est noté qu'aucune urbanisation nouvelle ne se réalisera en zone inondable, sur la base de la situation actuellement connue (cf PPRi existant).

C'est pour ces raisons qu'il est accepté à titre exceptionnel pour les aménagements hydrauliques au niveau du quartier Oz et de ce futur parc du Negue Cat, la possibilité de mutualisation des bassins d'écrêtement et de compensation à l'imperméabilisation, ce qui permet en particulier de diminuer au niveau de la RD189 le débit centennal du Négue Cat de 30 m<sup>3</sup>/s à 10 m<sup>3</sup>/s.

3°) Communication du schéma

Une partie aval du bassin versant du Négue Cat pouvant concerner la commune de Manguio, je vous invite à communiquer ce document à la Communauté de Commune du Pays de l'Or et au SyMBO.

Les services de l'État (DTTM) prennent acte du Schéma Directeur du Négue Cat et en valident ces principes.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

**La Directrice Départementale des Territoires et de la Mer**

**Mireille JOURGET**



# LE VENT A LA FOLIE DE DROIT DES SCIENCES ECONOMIQUES ET PORT MARIANNE !

roit  
.





re fois

**Georges Frêche Maire, Président du C.H.R. et Guy Directeur Général, entourés des personnalités du médical ont inauguré les travaux de réhabilitation de l'Hôpital Saint-Eloi.**



insable  
nte  
aux  
Michel  
georges  
Yvan  
out lieu  
tent.  
ux  
on des  
ouverts  
drome  
sq (1ère  
ont été  
le  
bre.



**Inauguration des nouveaux locaux de la crèche parentale La Bambinerie, rue des Sureaux dans le quartier des Arceaux.**

## CONCERTATION ET TRANSPARENCE SONT LES DEUX MAMELLES DU BUDGET 1994

Comme les précédents, mais plus encore, ce budget a été élaboré par une écoute attentive des habitants de la cité, écoute difficile dans une ville de 212.000 habitants à l'échelle individuelle, mais néanmoins nécessaire, et qui a été poussée au maximum. La grande série de réunions dans les quartiers en juin 1993 a largement fondé toute une partie du budget : voirie, éclairage, assainissement, classement de voies privées, sécurité des piétons et des enfants, etc. Une série de réunions du même ordre se tiendra dans les dix cantons de la ville en juin 1994 pour l'élaboration du budget 1995. Les comités de quartier, les commissions extra-municipales (Sport, Commerce et Artisanat, Urbanisme, etc), la commission Montpellier au Quotidien, ont été soigneusement mis à contribution pour l'élaboration fine du budget. Par exemple : choix des rues dont la réfection se fera en 1994 (ex : rue du Courreau, Place Jean Jaurès, rue de l'Aiguillerie, rue de la Palissade, Place Saint-Roch, rue Doyen de Rouville, etc.) Pour les espaces verts, plutôt que des opérations massives, on a préféré de petits aménagements de quartier : des squares verts, des aires de jeux, conformément aux demandes exprimées ici ou là. Toutefois, l'entrée de Montpellier sur l'autoroute, au rond-point du Zénith, sera terminée, et l'aménagement de la route de Nîmes sera entamé.

La réunion à laquelle est conviée toute la population de la ville le 21 janvier permettra une radioscopie du budget par les citoyens, avant son bouclage définitif.

### UNE CONJONCTURE DIFFICILE

La cuvée 1994 du budget est particulièrement difficile à établir pour plusieurs raisons.

- La politique de désengagement financier de l'Etat dans tous les domaines (sport, culture, social, environnement, universités, écoles, etc.), amorcée il y a 20 ans, s'accroît sous MM. BALLADUR et SARKOZY, avec une perte de 22 millions de francs en 1994 dans les dotations de l'Etat à la Ville de Montpellier.

- La taxe professionnelle, en retrait du fait de la crise des entreprises (IBM, etc.) amène un manque à gagner de 10 millions de francs dans les recettes fiscales de la ville.

- Enfin, du fait du chômage et de la poussée des R.M.I., les dotations de la Ville au Département augmentent de 12 millions de francs. Parmi celles-ci 88 millions de francs sont versés au titre de la solidarité dans le cadre du contingent d'aide sociale par la Ville de Montpellier au Département de l'Hérault qui le redistribue en y ajoutant son apport propre.

C'est donc au total 44 millions de francs qu'il faut trouver.

### PRIORITE A LA SOLIDARITE

Pour éviter d'augmenter les impôts, et compte tenu des difficultés qui viennent d'être évoquées, le budget de la ville est drastique. Tous les moyens des services municipaux ont été diminués de 3 %, laissant aux élus et aux chefs de service le soin de trouver ces économies sans diminuer leur potentiel. Les dotations de service de la Ville de Montpellier au Département de l'Hérault qui le redistribue en y ajoutant son apport propre.

**BAISS  
LES IMP  
EN 199  
ET ENCORE**

depuis le mois de  
qu'en avril ; les rues de  
Glaize, Carbonerie dont  
sont déroulés en deux  
rd les réseaux (terminés  
es mois) et aujourd'hui  
; le réseau de froid du  
e et du Corum, amené  
ygone, occasionneur de  
sur l'Esplanade et rue  
. Ceci pour ne citer que  
es plus importants.

rents chantiers a été fixé en accord  
avec les riverains et les commerçants  
concernés afin d'occasionner la  
moindre gêne. C'est ainsi que, pour  
l'essentiel, on a attendu la fin des fêtes  
de fin d'année pour commencer, et  
que tout sera terminé avant le démar-  
rage des festivals d'été et de la saison  
touristique.

Un peu de perturbation pendant  
quelques mois, pour une grosse amé-  
lioration, le jeu en vaut la chandelle !



Rue Carbonerie

UTONNET

## RESIDENCES SEBASTIEN DON ET NICOLAS MIGNARD PLACENT LA CITE D'URGENCE GRAND DEVENUE DANGEREUSE

ité d'urgence Hippolyte  
grand, créée en 1954 à  
initiative de l'Abbé Pier-  
e d'une cinquantaine de  
t devenue complètement  
aux besoins de ses habi-  
tanteuse compte-tenu de la  
installations et des risques  
ainait.

ut donc prise de suppri-  
té et de construire, à sa  
ts immeubles tout en lais-

sant aux habitants l'opportunité de res-  
ter dans le quartier.

Les pavillons étaient en effet occupés  
en très grande majorité par des per-  
sonnes âgées, très attachées à leur  
quartier. De nombreuses réunions de  
concertation, et d'entretiens indivi-  
duels, permirent d'aboutir à un projet  
architectural bien intégré à la ville. Le  
parti urbanistique adopté consiste à  
créer six petites unités d'une trentaine  
de logements avec des espaces com-



muns, un local commun résidentiel,  
des places de stationnement bordées

d'arbres. Chaque logement en  
rez-de-chaussée a son petit jar-  
din, et presque tous les autres  
logements des terrasses.

Après la résidence Caizergues  
inaugurée en 1992, les rési-  
dences Sébastien Bourdon et  
Nicolas Mignard étaient à leur  
tour inaugurées le 18  
décembre.

Les trois dernières tranches seront  
construites prochainement.

de l'agence Paul Valéry Implantée  
après celle de Gely (8, rue de Ron-  
sard) mais avant celle du Val de Croze  
(place de Chine), elle fonctionne déjà  
depuis plusieurs mois. Seize agents  
composent son équipe et sont au ser-  
vice de 1.395 locataires (sur les 3.633

antenne est un outil mis  
tion de tous. Elle permet  
de régler les problèmes  
ment. De la concertation  
projets communs qui  
d'améliorer le cadre de v  
être des locataires.

## UNE NOUVELLE MEDIATHEQUE LE QUARTIER LEMASSON-TASTAVIN



Réunion du 9 décembre pour présenter le projet  
Médiathèque aux habitants du quartier.

**P**résumé le jeudi 9 décembre,  
lors d'une réunion de  
concertation organisée à la  
Maison des Rapatriés, le projet de  
future médiathèque qui verra le jour  
début 1995, dans le quartier Lemas-  
son-Tastavin, a levé le voile sur l'archi-  
tecture originale - en forme de feuille -  
voulue pour cet équipement qui doit  
s'inscrire de façon harmonieuse dans  
son environnement. Les personnes  
présentes, à l'initiative de Georges  
Frêche et de Gilbert Roseau, Maire-Ad-  
joint, ont pu également se prononcer,

par un vote à main levée, s  
lation de : "Médiathèque"  
Première médiathèque r  
les quartiers, elle sera c  
un terrain communal d'u  
de 2 730m<sup>2</sup>, situé rue G  
vier (face au supermar  
Elle permettra d'accueillir  
un public d'enfants, d'ac  
d'adultes pour leur propos  
tation sur place ou en pr  
différents supports (livres  
disques, vidéos...).

Coût de l'opération : 11 00



ce père jésuite né à 1911, commence à l'école. Lui-même, mais joué, mais il pense l'ancien moyen de créer les gamins dont il a la charge. L'aumônier du Collège, et responsable du football. En 1974, il fusionne avec le Montpellier Littoral et devient le Montpellier Littoral Sport Club, puis Montpellier la Paillade SC, et Montpellier-Hérault SC. Les plus grands du foot-ball d'aujourd'hui, il les a connus tout petits. L'œil lumineux, plein de nostalgie, parcourt les photos jaunies par le temps. "Alau-

zun, Terrasse, Viala, Carabasse, Nouzaret, Jambon..." L'ancien aumônier évoque "ses garçons" avec émotion et bonté. "Plusieurs sont devenus des montpelliérains célèbres dans le monde médical ou universitaire, et au moins une douzaine ont fait une carrière de joueur international". Mais la vraie réussite du Père Jourdan, la seule qu'il revendique dans sa profonde modestie, c'est d'avoir tissé des liens d'amitié solides. Avec un regret : celui de voir aujourd'hui l'ambition personnelle prendre parfois le pas sur l'amitié et la solidarité entre les joueurs.

dans le cadre de la Fédération des patronages à laquelle il est affilié. Il rejoint alors le Sport-Club, un des plus anciens de France fondé à Figuerolles en 1908. (A la Fédération Française de Foot-Ball, qui compte aujourd'hui plus de 40.000 adhérents, il est affilié sous le numéro 99).

# ANYA ROBSON : LE CHARME ANGLAIS

tant de son accent très britannique. Installée depuis deux ans, Anya Robson a donc décidé de partager la géné-

puisque le chèque de 3 000F a été remis directement aux responsables de l'asso-

Actuellement en construction dans le quartier "Consuls de mer" : 211 logements livrés entre juin et septembre 1994.

# PORT MARIANNE

## C'EST P

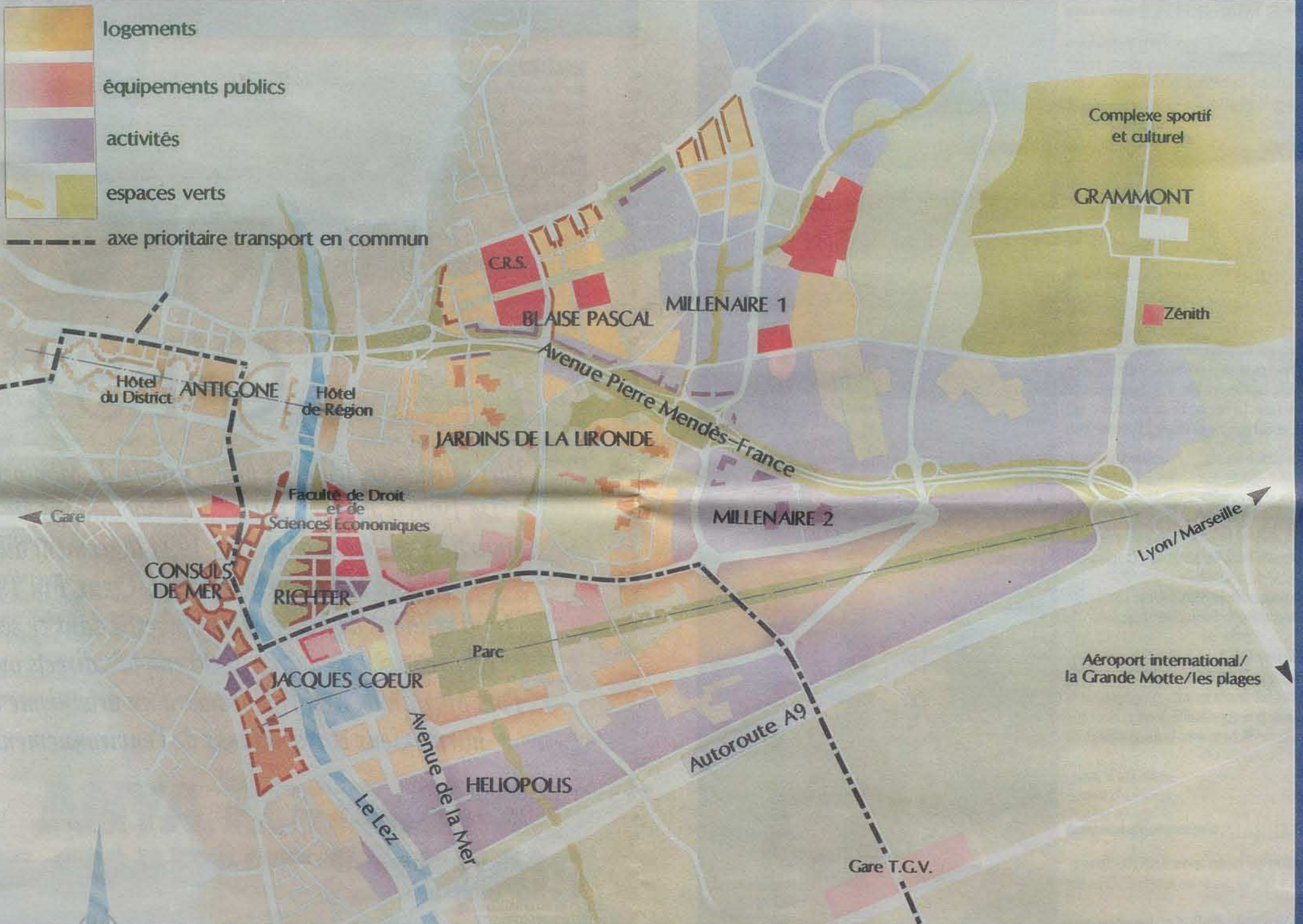
*Port Marianne, le grand projet urbain de Montpellier de 1986 à 1993 les études de faisabilité ont été réalisées. Les quartiers ont été engagés. En 1994 lancement du concours de bassin et le quartier Jacques-Cœur. Fin 1994, 1450 millions de francs seront investis dans ce secteur. Cela représente environ 1900 emplois directs ou indirects. Port Marianne, c'est l'assurance d'un urbanisme et d'un environnement harmonieux et respectueux de l'environnement. C'est*

Georges Frêche  
Maire de Montpellier

- 1 LA GRANDE-MOTTE LES PLAGES
- 2 AEROPORT INTERNATIONAL MONTPELLIER-MEDITERRANEE
- 3 NOUVELLE GARE T.G.V.
- 4 AXE PRIORITAIRE RESERVE AUX TRANSPORTS COMMUNS







## YGUES IMMOBILIER

bonne opération. Nous avons pris des risques  
dire sans réservation, mais nous avons gagné  
bord la qualité du produit que nous vendons,  
est très bonne et qui attire les investisseurs. Et  
lle, de la zone d'activité du Millénaire, de la Fac

ombées sont très importantes. Nos seules opé-  
à-dire beaucoup de travail pour les architectes,

## EDOUSSAUD PELLIERAINS

ouvoir travailler avec Rob Krier sur le quartier  
el, ouvert sur la mer, en bordure du Lez. Pour  
er à un niveau d'intervention supérieur.  
ins de moyens et nous avons donc dû réajuster  
er une belle façade, équilibrée, harmonieuse ne  
de savoir faire. La démarche de Rob Krier, qui  
onnelle, et qui semble se situer à l'opposé d'un

## ER CREDIT FONCIER

veloppement local, un partenaire économique

Port Marianne dès le départ. Nous l'avons fait  
nir, autour du pôle immobilier, l'ensemble de

protocole avec la Ville et la SERM, qui compor-  
n d'aménagement et commercialisation.

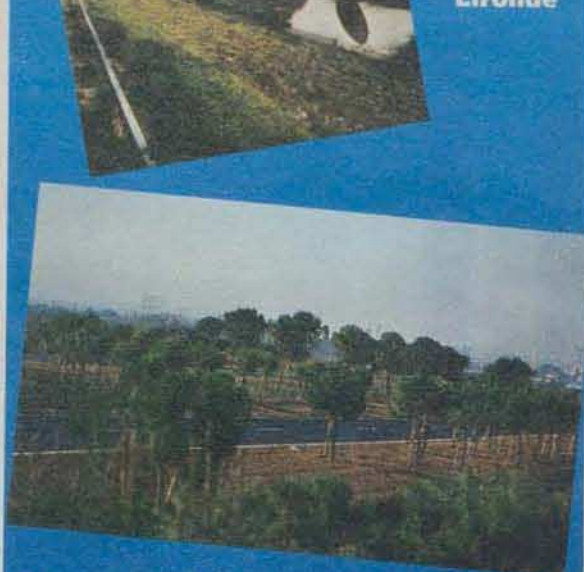
qui présentait toutes les caractéristiques de la  
un choix de bon opportunité. Il est évident que  
ez. Le site de Richter, avec la Faculté de Droit

## EAU PELLIERAIN

e opération qui repart après deux ans de som-  
de. On a fait les plans, les appels d'offres, les

se de l'annulation du POS et des mensonges  
on a dû refaire dix fois les projets !

'est une intervention modeste mais qui nous  
Krier est une expérience très intéressante et



**Doublement et paysagement de l'avenue  
Pierre Mendès-France.**  
Paysagistes : Desvignes et Dalnoky



**Les  
logements  
sociaux  
à Port  
Marianne :  
Le François  
Mireur  
Architecte :  
Ricardo  
Bofill**



**Périmètre  
du concours  
pour le  
quartier  
Jacques  
Cœur et  
son port**



**Autour de Josiane Criscuolo, présidente, l'équipe du GIHP : "défendre ensem-  
les droits et améliorer le quotidien de la personne handicapée".**

**F**ondé en 1964, afin de per-  
mettre une meilleure inté-  
gration des personnes han-  
dicapées dans la vie quotidienne, le  
Groupement pour l'Insertion des Per-  
sonnes Handicapées Physiques  
(G.I.H.P.) fêtera ses 30 ans en 1994.

Son antenne régionale, créée deux ans  
plus tard et placée sous la présidence  
de Josiane Criscuolo, chercheur au  
C.N.R.S., est installée depuis  
novembre '92, dans ses nouveaux  
locaux du Millénaire.

C'est donc cette nouvelle structure, et  
l'ensemble des services proposés sur  
Montpellier et la région, que toute  
l'équipe du G.I.H.P. vous invite à  
découvrir, lors de la journée Portes  
Ouvrées, organisée le 21 janvier pro-  
chain.

### POUR QUI, POUR QUOI ?

En concentrant ses efforts sur la com-  
munication, tout au long de l'année  
1994, le G.I.H.P. entend bien consoli-  
der les liens étroits qui l'unissent à ses

vailleurs et à toutes personnes ne pou-  
vant utiliser les transports en commun  
pour des raisons diverses. Mais il n'est  
qu'un aspect de l'action de solidarité et  
de soutien, menée par le G.I.H.P. avec  
le concours de la Municipalité de  
Montpellier et du District.

C'est ainsi que depuis 1982, un service  
de maintien à domicile s'est mis en  
place, offrant une aide ponctuelle ou  
une présence permanente. 12 auxi-  
liaires de vie se partagent leur fonction  
d'assistance aux besoins vitaux (lever,  
toilette, habillage, préparation des  
repas...) ou relationnels (aide dans les  
démarches administratives, courrier,  
loisirs, courses...)

Un foyer d'hébergement, d'une capa-  
cité de 11 lits, permet aussi d'accueillir  
au G.I.H.P. dans un habitat adapté, de  
grands handicapés venant de toute la  
France, qui ont décidé de prendre leur  
destin en main, de poursuivre leurs  
études et d'avoir une activité salariée.  
Hébergés pour une durée maximale  
de trois ans, ces jeunes (la moyenne  
d'âge, en 1992, était de 23 ans), bénéfi-  
cient d'une surveillance médicale per-

des lieux.

"On ne dure pas 26 an-  
soit justifié ! Nous ne  
vaincus de la vie, mais  
hommes et des femm  
ment parmi tant d  
Josiane Criscuolo, cor  
l'équipe du G.I.H.P., l'  
est un combat perma  
tous les domaines de la  
Le service d'action  
place depuis 1987, aid  
ment les person  
recherche d'emploi o  
Que ce soit par l'inter  
vice d'Accompagnem  
che d'Habitat Adapté  
Service d'Accompagn  
tion Professionnelle (S  
au GIHP de fournir u  
cis et régulièrement  
offres de logement off  
ou le district, ainsi que  
pouvant accueillir un  
des locaux adaptés.  
nombre d'entre elles r  
sement encore inacc  
sonnes en fauteuil.

CRIS de Montpellier.  
nant les Avenues de la  
ecambale, de Vanières,  
avelet. Itinéraire du  
entre l'A.759 et l'A.9  
la RN 112.  
a réforme des valeurs

nant le vote des rési-  
à Montpellier aux pro-  
ons européennes de

ntre l'abrogation de la

on du représentant du  
pal au Conseil d'établiss-  
stitut Médico Educatif

M. Pouget.  
le la Ville de Montpel-  
on Journées Internatio-

me Droz sont désignés  
és au Conseil d'Admini-  
me Droz à l'Assemblée

d'un poste d'adminis-  
mentaire à la Ville de  
conseil d'administrablées de la SEMFIM.

désigné.  
de 10 % des indemni-  
ux Maire, Adjoint et  
ncipaux. Les élus parti-  
de solidarité demandé  
ains pour faire face à la



**Convention entre la ville et l'UFRSTAPS. Question n° 34**

- M. et Mme Schueller pour la mise à l'alignement de la rue Fontaine ;
- M. et Mme Vinas pour la mise à l'alignement de la rue du Triolet.

**22. ZAC Port Marianne-Richter.**  
Déclassement partiel du domaine public communal.

**23. Cession gratuite par la Société SCI Tourmaline COPRA d'un local à usage public situé au 1er étage de la Résidence Tourmaline.**

**24. Reconstruction de la Maison pour Tous Georges Brassens dans l'ancien bâtiment du centre commercial La Carrière à la Paillade Nord. Demande de subvention pour l'acquisition du bâtiment par la ville.**

**25. Demande de subvention pour l'aménagement des abords de la Maison pour Tous Marcel Pagnol à la Croix d'Argent.**

**26. Demande de subvention pour l'aménagement du centre aéré Joseph Delteil.**

**27. Convention de mandat à la SERM pour l'extension du parking Europa à Antigone, sur environ 120 places à côté de la piscine réalisée par le District.**

**28. Achat par la Ville à la SERM de locaux Place du Nombre d'Or.**

**29. Attribution d'une subvention de**

maternel à l'école des Troubadours. Convention avec la Maison pour Tous Georges Brassens.

**33. Participation d'un groupe de jeunes à la vie de la cité : mise en place du groupe "Citoyens dès aujourd'hui".**

**34. Convention entre la Ville et UFRSTAPS qui permettra à 30 clubs formateurs de la Ville et à l'Association Place aux Sports de bénéficier de stagiaires pour encadrer les enfants et conseiller leurs éducateurs.**

**35. Convention entre la Ville et la Région pour l'utilisation des installations sportives de la ville par les élèves des lycées.**

**36. Dénomination d'un terrain de football à Antigone : Zavadski Istvan (dit Pichta).**

**37. Dénomination de la nouvelle piscine qui sera ouverte en 1994 pour les quartiers Chamberte, Paul Valery, Pas du Loup, Estanove, Val de Croze et Montpellier Village : piscine de la Chamberte.**

**38. Attribution de subvention à divers clubs sportifs de la ville.**

**39. Demande de subventions pour la réalisation d'aménagements scéniques et de sécurité à l'Opéra-Comédie. (Coût des travaux : 2.500.000F).**

**40. Subventions pour des actions**



**43. Subvention de 36.500F à l'Association "Claire de L'Une" pour l'organisation de classes de découverte (4 séjours).**

**44. Nouveaux représentants du Conseil Municipal aux Conseils d'Établissements scolaires :**

Ecole Maternelle La Fontaine :

M. Larbiou

Ecole Primaire Louis Blanc :

M. Larbiou

Lycée Joffre (membre titulaire) :

M. Larbiou

**45. Reconstruction du Collège Marcel Pagnol en dur. Accord de principe.**

**46. Appel d'offres ouverts pour l'achat de mobilier scolaire/restauration et matériel agricole.**

**47. Appel d'offres pour la réalisation du journal municipal "Montpellier Notre Ville".**

**48. Accueil d'étudiants de villes jumelles boursiers du jumelage (Louisville, Heidelberg, Cheng Du).**

**49. Adhésion de la Ville à l'Association Française du Conseil des Communes et Régions d'Europe.**

**50. Budget général et budget annexe de l'assainissement. Exercice 93. Décision modificative n°2.**

**51. Cotes irrécouvrables. Exercice 93.**

**52 à 67. Tarifs 94 : affaires comm.**

**70. Garantie de la Ville à la SEMFIM pour la réalisation de la première tranche de travaux prévue au plan d'investissement.**

**71.72. Direction informatique : marché de licence d'exploitation de logiciel Société Computer Associates ; avenant au contrat ECS pour la location d'un ordinateur nouveau type. 9121 modèle 311.**

**73. Convention Ville/SMTU pour la location de 54 places au parking du marché aux fleurs.**

**74. Avenant n°1 au marché GTM pour la construction du dénivelé du Zénith - Avenue Pierre Mendès-France.**

**75. Classement dans le domaine public communal de l'Allée des Castors du Midi à la demande de l'Association syndicale.**

**76. Convention pour la desserte en eau potable de la commune de Montferrier sur Lez à partir du service des eaux de la Ville de Montpellier.**

**77. Amélioration des réseaux d'assainissement et étude des rejets au milieu naturel. Programme 93. Convention d'aide financière de l'Agence Rhône Méditerranée Corse.**

**78. Canalisation de transport de gaz naturel : Montpellier-Lattes. Constitution de servitude de passage Gaz de France/Ville.**

**79. Dénomination de voie : rue Edouard Villalonga, quartier Millénaire.**

**80. Appel d'offres ouvert pour réfection et aménagements de voirie.**

**81. Dénomination de la nouvelle médiathèque de quartier Lemasson Tastavin, rue Guillaume Janvier : Médiathèque Victor Hugo.**

**82. Dénomination de la Médiathèque Image et Son, actuellement situé dans le bâtiment Fabre et qui va s'installer aux Echelles de la Ville : Médiathèque d'Antigone Federico Fellini.**

**83. Demandes de subventions les plus larges pour le service éducatif du**

essentiel que ce-  
n'utilise pas les vo-  
tion de Juvisy (1  
mars 1993) à l'écha-  
: avenues de la Lib-  
bale, de Vanières e-  
let. Ces voies son-  
dans un tissu très  
déjà très chargées

**L**e Conse-  
Montpell-  
décision o-

Balladur, mise en  
Alphandery et Sa-  
concernant la non-ir-  
de loi révisant les va-  
Alors que pendant c-  
missions locales fr-  
fonctionnaires te-  
impôts, ont travaillé  
juste la répartition-  
le Gouvernement-  
cessus de la loi de  
porte la responsab-  
l'injustice de l'impos-

**L**es récent-  
cadre du  
Europée-

qu'un citoyen de l'U-  
un état membre de  
sortissant à le droit  
tions au Parlement-  
mêmes conditions  
sants de cet Etat  
chaque Etat de me-

**D**ans sa sé-  
15 décembre  
la nouvel-

concertation, sans in-

aine et conviviale, n'en finit pas de faire réagir Louis Malassis, président d'Agropolis-Muséum. Entretien.

présente Agropolis-

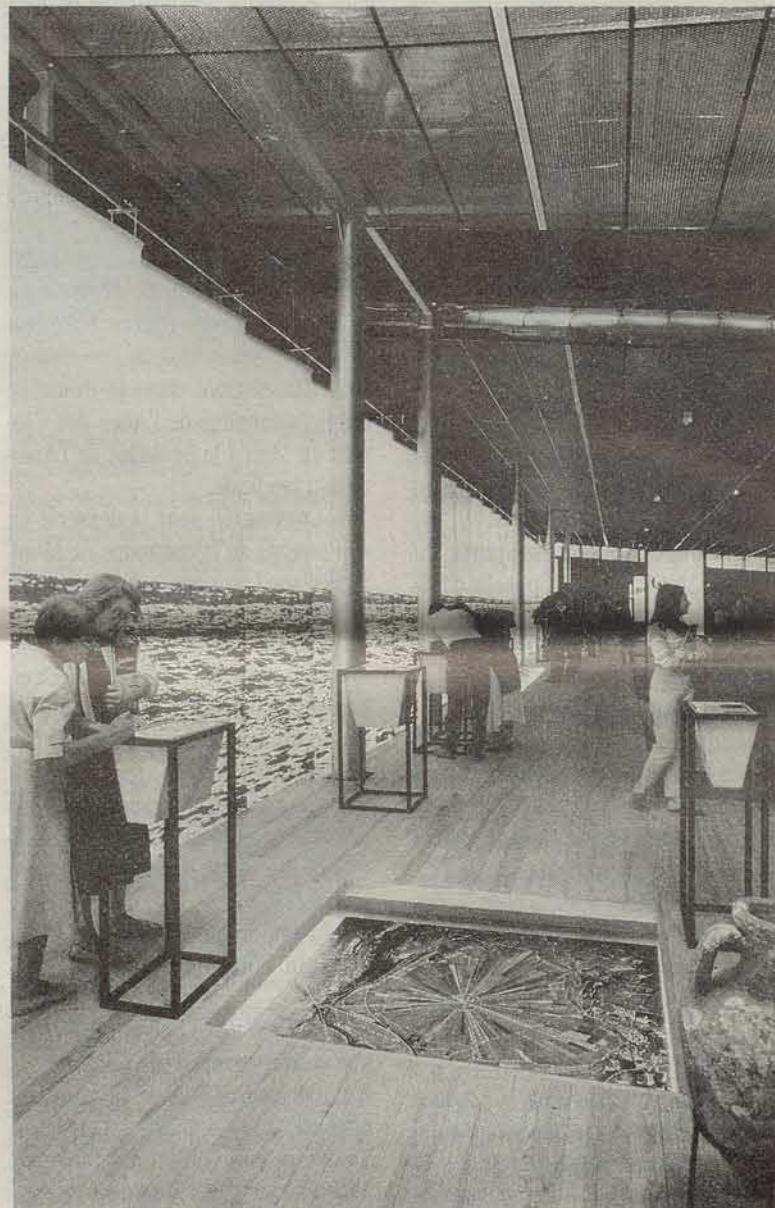
muséum est un très grand bâtiment sûr réalisé sur plusieurs étages. En 1994, ouvrira la 1ère salle. Trois grandes salles sont visibles dans un premier

historique de l'alimentation, qui présentera aux visiteurs les grandes évolutions de l'économie alimentaire : les modes de chasse, cueillette, les origines de l'homme, jusqu'à l'agriculture telle qu'on l'envisage au XVIIIe siècle et à l'agriculture moderne que nous connaissons de nos

différents types d'agriculture et de production dans le monde : plusieurs salles seront aménagées, avec des supports sonores et visuels, permettant au visiteur de découvrir huit types de cultures ou agricultures. Des panneaux de s'interroger sur les différences, depuis les cultures du Sud-Est Asiatique, jusqu'aux Etats-Unis.

du monde, permettront de découvrir la "terre", en tant que support pour produire des aliments. Des diaporamas de plantes utiles à l'agriculture permettront de découvrir des paysages de différents continents et tentera de fournir des informations.

sections sont prévues : "Les Aliments du monde", "Nourritures du monde" et de l'humanité" qui sera un modèle des consommations



**Un musée exceptionnel, pour poursuivre le combat mené contre la faim dans le monde.**

aliments, et où figureront les exclus, ceux qui tendent la main et ceux qui tendent le poing, et qui tendent

saisir l'ensemble des données et des visites organisées seront prévues. Une action particulière sera menée auprès

**"T**u comprends, moi j'y crois à ce groupe..."

Dans les locaux de Victoire 2, Martine Vicériat, responsable de la programmation, se débat au téléphone avec un "tourneur" parisien. Son objectif, placer en première partie d'un spectacle accueilli, l'un des 70 groupes locaux qui gravitent dans son enceinte.

Près de 500 musiciens se partagent en effet, à l'heure actuelle, les trois locaux de répétition du Mas de Grille. Tout récemment équipés de matériel neufs,



**Pit'8, groupe montpelliérain programmé en première partie du concert de "Pigalle", le 17 janvier 94.**

soyons une association, ne nous limite pas à une activité commerciale. Nous disposons ainsi de plus de moyens pour améliorer l'accueil des groupes, les former au management, leur donner l'information nécessaire pour s'occuper des contrats, trouver des tourneurs, des concerts..."

Montpellier fait partie d'un réseau national de 42 salles identifiées Rock et Musique dont l'une des ambitions actuelle est de pouvoir revendiquer le droit au choix des premières parties. Un passage obligé pour tous les groupes débutants qui peuvent goûter à

UN ETAT D



En 1993, la Salle Victoire 2 accueille près de 30.000 spectateurs de blues, de rockabilly ou de "Le rock est avant tout". Nous produisons 60 concerts par an sans compter la programmation

# Stade de Montpellier Terrain Istvan Zavadski



*Le terrain de football d'Antigone, inauguré le 11 décembre dernier, porte le nom du joueur célèbre et populaire Istvan Zavadski dit Pichta.*

*Recruté à Budapest en 1932, cet attaquant de classe exceptionnelle a fait la gloire du SOM et plus tard a mis au service du football montpelliérain ses remarquables qualités d'entraîneur et d'éducateur.*



On reconnaît sur cette photo, autour de Georges Frêche et du Directeur de la Jeunesse et de M. Serres, R. Roux, M. Fournier, J. Pompidor, G. Lamo, H. Roussy, M. Descosy, le père Jean M. Lange, R. Lange, M. Rabier, Y. Ponsy, P. Salas, M. Mercier, J. Pelat, G. Demarech, D. Nè, E. Recoily, R. Angle.



## Unanimité pour le tramway lors du Conseil de District du 17 juillet 1995

Le nouveau Conseil de District issu des élections municipales des 11 et 18 juin derniers a voté à l'unanimité la décision de poursuivre le projet de réalisation de la première ligne de tramway du District de Montpellier entre La Paillade et Port-Marianne.

La ligne entrera en service au mois de juin 2000, dans un peu moins de 5 ans. Sa construction débutera en juillet 1997 après l'expiration des délais nécessaires pour la réalisation des travaux préparatoires (de janvier à juillet 97), la Déclaration d'Utilité Publique pour le projet définitif (d'avril à décembre 96) et la période de concertation sur l'avant-projet (d'août 95 à mars 96).

Du Nord-Ouest au Sud-Est de l'agglomération, la première ligne desservira La Paillade, les Hôpitaux, les Facultés, l'Ecusson, les gares, Antigone et la Faculté de Droit et de Sciences Economiques en direction de la future gare TGV. Le réseau de bus du District sera redéployé pour offrir aux habitants de Montpellier et des communes périphériques des liaisons directes et rapides avec la ligne de tramway. Des parkings d'échange pour les voitures seront aussi aménagés pour favoriser l'accès aux transports en commun dans l'agglomération.

Le financement de la première ligne de tramway est porté principalement par le District de Montpellier avec 1 200 millions de francs sur les 1 700 millions de francs de l'ensemble du projet.

### 1992-1995

#### Chronologie des décisions votées à l'unanimité en Conseil de District

27-07-92 : le Conseil de District autorise le lancement des études pour instruction de l'opportunité du projet avec les services de l'Etat.

17-12-92 : le Conseil de District arrête le schéma directeur de la ligne et demande à l'Etat la prise en considération du projet dans la programmation financière du XI<sup>ème</sup> plan.

31-03-93 : le Conseil de District fait engager les études préliminaires à la réalisation de l'avant-projet :

- analyse des axes de circulation, étude d'investissement du tramway,
- analyse de l'impact sur l'environnement de l'évolution des besoins de transport,
- évaluation financière.

12-05-93 : le Conseil de District approuve le choix des lauréats d'appels d'offres de ces études.

27-01-95 : le Conseil de District clôt la phase des études préliminaires à l'avant-projet.

23-05-95 : Le Conseil de District :

- approuve l'extension de l'objet social de la SMTU aux études et réalisations de lignes de tramway,
- approuve le programme de l'opération et l'enveloppe financière de 1,7 milliards de francs,
- mandate la SMTU pour conduire les procédures juridiques permettant au prochain Conseil de lancer, s'il le décide, l'opération dès son installation.

17-07-95 : le Conseil de District, nouvellement installé à la suite des municipales de juin 95, vote à l'unanimité la décision de poursuivre la mise en réalisation de la 1<sup>ère</sup> ligne de tramway de l'agglomération de Montpellier.

## Pourquoi un tramway ?

### 1

#### Le tramway, un mode de transport non polluant

L'alimentation électrique et la conception du système de roulement diminuent la consommation d'énergie, la pollution atmosphérique et les nuisances sonores.

L'attractivité du tramway, l'organisation des lignes et les parkings d'échange entraînent une diminution de la circulation automobile en ville (de l'ordre de -4,5% à Toulouse depuis 1993).

La conception de la ligne et sa réalisation prévoient dès aujourd'hui des requalifications importantes des espaces traversés.

### 2

#### Le tramway et l'emploi

5000 emplois sont concernés pendant la période de construction de la ligne. L'exploitation nécessite de nouveaux métiers en conduite, maintenance, installations électriques... Autant de nouvelles compétences qui génèrent des emplois.

### 3

#### L'amélioration de la desserte des communes du District

Les communes périphériques seront en liaison rapide avec la ligne de tramway : + 50% de bus en rabattement sur la ligne de tramway grâce à la redistribution sur les communes périphériques des kilomètres de bus économisés en centre ville par la mise en place du tramway.

## R E P E R E S

### Les grandes caractéristiques du tramway de Montpellier District

Longueur de première ligne : 14 km  
Fréquence de passage : toutes les 4 minutes.  
Horaires de fonctionnement : de 5 h à 24 h  
Nombre de rames : 23  
Capacité d'une rame : 230 à 250 personnes  
Stations : une tous les 600 mètres  
Vitesse de pointe : 70 km/h  
Vitesse commerciale : 40 km/h

La première ligne de tramway permettra de desservir directement : un quart de la population du District  
30% des emplois  
60% des équipements de santé  
75% des sites scolaires et universitaires

Fréquentation attendue : 65 000 personnes par jour

Effet attendu sur les déplacements : +28 % d'accroissement des déplacements effectués en bus ou en tramway.

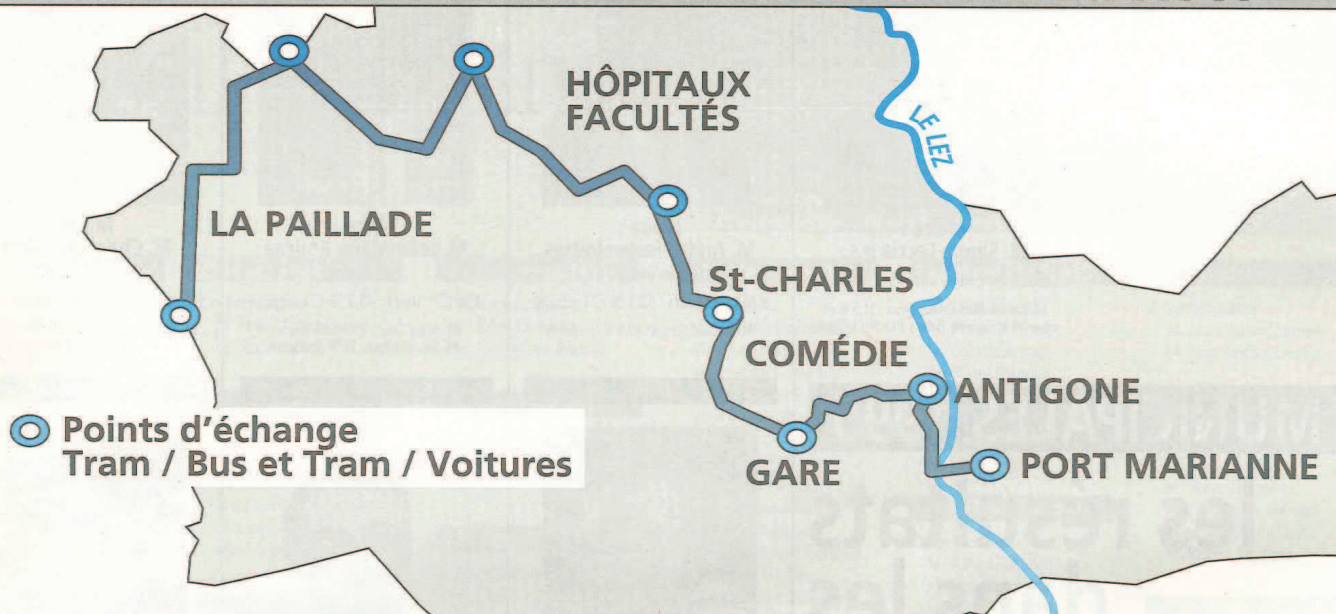
### En couverture

Photo-montage réalisé à partir d'une photographie du tramway de Strasbourg et d'une vue du pont Zuccarelli.



Le tramway de Strasbourg

## TRACÉ DE LA PREMIÈRE LIGNE DE TRAMWAY



### Un baromètre pour le tram

Afin de mieux connaître les attentes et les perceptions de la population au sujet du tramway et du réseau de transport, la SMTU met en place un "baromètre d'opinion".

Ce baromètre sera établi en interrogeant en face à face ou par téléphone un échantillon de 1 200 personnes représentatives de la population de l'agglomération et des habitants les plus concernés par la 1<sup>ère</sup> ligne de tramway.

Ces interviews porteront à la fois sur la connaissance du projet, l'image du tramway et de la SMTU, la période des travaux, la satisfaction de la population.

La première interrogation a eu lieu durant la dernière semaine de juillet, avec des entretiens en face à face. Les premiers résultats seront connus à l'automne.

La SMTU a confié la réalisation de ce baromètre à la société KHI-Précision. Ce bureau d'études a déjà réalisé des baromètres similaires sur d'autres projets.



### R E P E R E S

#### Le financement de la première ligne de tramway

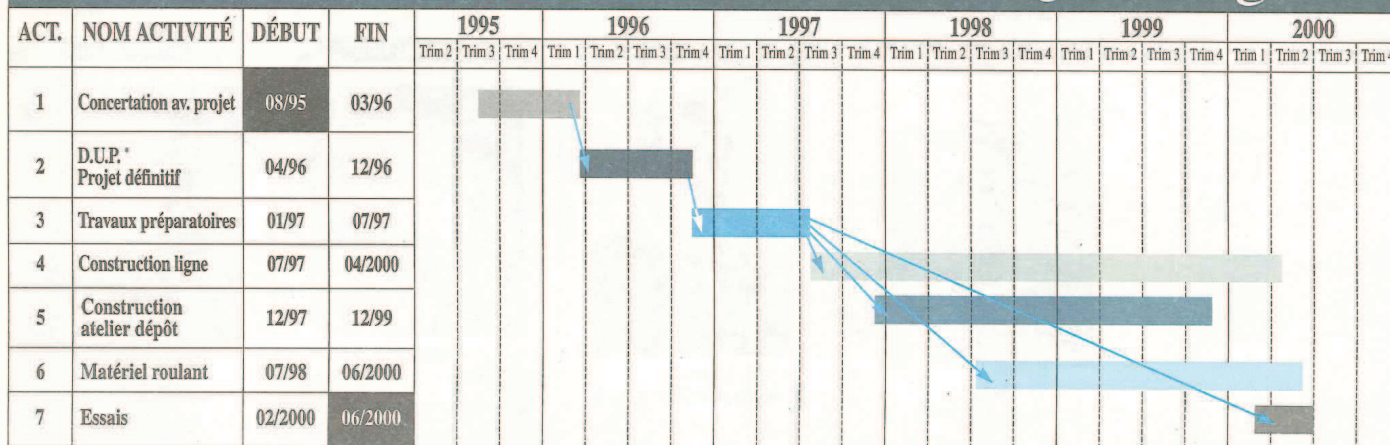
Investissement : 1700 millions de francs (hors taxes valeur janvier 1993)

Subventions attendues : 500 millions de francs au total en provenance de l'Etat, de la Région Languedoc-Roussillon et du Département de l'Hérault.

Contribution du District : 1200 millions de francs par le produit du Versement Transport, l'autofinancement et l'emprunt.

Ce financement respecte l'engagement de maintenir l'évolution des taux de fiscalité dans la limite de l'inflation sur la durée du mandat.

## TRAMWAY DE MONTPELLIER - Planning de la ligne 1



\* D.U.P. : Déclaration d'Utilité Publique