

# Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection  
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat  
compétente en matière d'environnement*

**Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative**

## Cadre réservé à l'administration

Date de réception  
28/01/2014

Dossier complet le  
28/01/2014

N° d'enregistrement  
F-091-14-C-008

## 1. Intitulé du projet

Extension de la première ligne de tramway de l'Agglomération de Montpellier vers la nouvelle gare TGV

## 2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

### 2.1 Personne physique

Nom  Prénom

### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET  Forme juridique

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

## 3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
7° Ouvrages d'art	Ouvrage d'art sur A9b : 40 m Ouvrage d'art sur A9a : 40 m
8° Transports guidés de personnes	Extension de la ligne 1

## 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire**

### 4.1 Nature du projet

L'opération consiste en la réalisation de l'extension de la 1ère ligne de tramway depuis le terminus actuel situé au droit du centre commercial Odysseum vers la nouvelle gare TGV située à environ 1,3 km au Sud, dont l'ouverture est programmée en octobre 2017. L'extension de la ligne de tramway permettra d'une part de relier la gare Saint Roch à la nouvelle gare TGV et d'autre part de desservir le futur quartier OZ qui comprendra à terme environ 5000 logements, un pôle d'activités tertiaires d'environ 350 000 m<sup>2</sup>, 50 000 m<sup>2</sup> de commerces et des équipements structurants.  
La mise en service est prévue en 2017 après 2 ans de travaux.

Les principaux ouvrages et équipements concernent : les infrastructures du tramway ; le réaménagement de la voirie ; les déplacements des réseaux ; les aménagements urbains et de stations ; la voie ferrée ; les locaux techniques et d'exploitation de la ligne ; les ouvrages d'art de franchissement de l'autoroute A9 existante (future A9a) et de la future A9b

Le projet s'inscrit plus généralement dans le projet "Montpellier OZ Nature Urbaine" dont la première ZAC a été créée par délibération du Conseil d'Agglomération en septembre 2013.

## 4.2 Objectifs du projet

L'extension de la ligne de tramway permettra d'une part de relier la gare Saint Roch à la nouvelle gare TGV et d'autre part de desservir le futur quartier OZ qui comprendra à terme environ 5000 logements, un pôle d'activités tertiaires d'environ 350 000 m<sup>2</sup>, 50 000 m<sup>2</sup> de commerces et des équipements structurants.

Outre son rôle de desserte, le projet de par sa nature vise aussi à réduire l'usage de la voiture dans les déplacements quotidiens en offrant une alternative pertinente à la desserte du futur quartier OZ et de la gare nouvelle à partir du centre ville de Montpellier.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les travaux de l'extension du tramway se dérouleront de septembre 2015 à octobre 2017.

Ils seront précédés des travaux de dévoiement de réseaux prévus au 1er semestre 2015.

Les travaux seront réalisés à l'avancement depuis l'actuel terminus d'Odysseum vers la future gare TGV, en plusieurs tronçons successifs d'environ 300 mètres.

Les travaux (en particulier les terrassements et les réseaux) seront réalisés simultanément et phasés avec les travaux de la ZAC OZ 1 pour assurer une gestion hydraulique continue sur les secteurs dès la phase travaux.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La fréquence prévisionnelle à terme est d'une rame toutes les 3 minutes en heure de pointe (le matin du lundi au jeudi).

Dans un premier temps (pendant la phase de montée en puissance de la nouvelle gare TGV), un service partiel est envisagé avec une rame sur deux au-delà de la station Odysseum.

La durée d'immobilisation en station est 20 secondes.

Vitesse maximale du tramway = 70 km/h,

Temps de parcours de Terminus à Terminus (sur l'ensemble de la ligne 1) : 55 minutes

Vitesse commerciale moyenne sur la journée (lundi à vendredi hiver) de Terminus à Terminus (sur l'ensemble de la ligne 1) : 17,5 km/h

#### 4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Déclaration d'Utilité Publique

Déclaration au titre de la loi sur l'eau

Autorisation de travaux dans le périmètre de protection d'un monument historique si nécessaire (à confirmer avec le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine)

#### 4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

Déclaration d'Utilité Publique

#### 4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur	1,3 km
Largeur de la plateforme	5,85 m
Largeur de la plateforme en prenant en compte aménagements de voirie / réseaux / piétons et cycles / paysagers	19 m sur le cours de la gare
Nombre de stations nouvelles	2
Volume de remblais / déblais	50 000 m <sup>3</sup>
Hauteur maximale remblais / déblais	+6 m (remblai)

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_

Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ :

Long. 3 ° 55 ' 13 " E Lat. 43 ° 36 ' 15 " N

Point d'arrivée :

Long. 3 ° 55 ' 31 " E Lat. 43 ° 35 ' 38 " N

Communes traversées :

Montpellier

#### 4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui  Non

#### 4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui  Non

#### 4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

Février 2005 : porté à connaissance de l'étude d'impact pour l'extension de la ligne 1 dans Odysseum)

Rappel : AP de DUP pour la réalisation de la ligne n°1 en date du 30 mai 1997

#### 4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui  Non

#### Si oui, de quels projets se compose le programme ?

L'extension de la ligne est étroitement liée au développement de la ZAC OZ 1 et à la création de la nouvelle gare TGV Montpellier Sud de France, terminus de l'extension.

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

### 5.1 Occupation des sols

#### Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Au nord de l'actuelle A9, le projet s'inscrit dans une zone commerciale (Odysseum).  
 Au sud de l'actuelle A9, le projet longe le lycée Pierre Mendès France et le mas de Brousse sur les voiries existantes. Au-delà du mas de Brousse, le projet s'inscrit sur des terres labourables.  
 Toutefois, cet espace sera à terme urbanisé (ZAC OZ 1, CNM, A9b).

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui  Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :  
 Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

PLU de Montpellier  
 Approuvé le 2 mars 2006, la dernière modification date du 22 juillet 2013 et la dernière mise à jour du 5 août 2013.

Le projet s'inscrit principalement en zone AU0-5 et plus ponctuellement en 4AU1-2. Le projet d'extension est compatible avec le règlement de ces zones.

*Nota Bene* : Une enquête publique portant sur l'intérêt général de l'opération ZAC OZ 1 et sur la mise en compatibilité du PLU de Montpellier avec ce projet est en cours (7 janvier 2014 au 7 février 2014). A la demande de la DDTM, un emplacement réservé destiné à l'extension du tramway a été inscrit au plan de zonage (non opposable à ce jour)

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui  Non

### 5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'Etat approuvé par le Préfet de l'Hérault le 3 février 2011. Plan de prévention du bruit dans l'environnement de Montpellier Agglomération approuvé en avril 2010 Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Montpellier Fréjorgues arrêté le 15 février 2007

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PPRi Lez Mosson approuvé le 13 janvier 2004 PPRif approuvé le 30 janvier 2008  Pas de PPRt
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SIC étangs palavasiens ZPS étangs palavasiens et étang de l'Estagnol SIC étang de l'Or ZPS étang de l'Or SIC Le Lez  Ces sites s'inscrivent dans un rayon de 5 km. Le SIC "le Lez" est en amont hydraulique du projet. Le site le plus proche se situe à environ 4 km.
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Une partie du projet s'inscrit dans le périmètre de protection du château de la Mogère (monument historique classé)

## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

### 6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pour devancer les besoins, la SAAM et l'Agglomération de Montpellier ont décidé d'avoir une approche à l'échelle de l'agglomération afin de réutiliser les matériaux excédentaires provenant d'autres chantiers d'aménagements.
<b>Milieu naturel</b>	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Au Sud du mas de Brousse, le projet s'inscrit sur des terres labourables mais destinées à être urbanisées dans le cadre de la ZAC OZ 1
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Une zone rouge du PPRi (inondation) est présente au niveau du centre commercial Odysseum. Cette zone est liée à la présence d'une branche du Nègue-Cats fortement endiguée à cet endroit.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Par essence, un tramway est plutôt silencieux de par sa vitesse (<40 km/h), le trafic demeure assez faible sur une journée par rapport à celui d'une route et il n'y a pas de bruit de moteur car le fonctionnement est électrique. Généralement, les niveaux de bruit induits par un tramway (niveaux de bruit moyennés sur une journée, soit entre 6h00 et 22h00) se situent autour de 50 dB(A), soit largement en-dessous du seuil acoustique réglementaire de 63 dB(A) appliqué pour les infrastructures routières. Cette incidence est donc très faible en comparaison des niveaux de bruit qui existeront à terme (quartier urbanisé). Les problématiques liées au bruit ont d'ailleurs été prises en compte dans le projet OZ en particulier les nuisances engendrées par les infrastructures comme A9a, A9b et CNM. Les promoteurs tiendront compte aussi de la présence du tramway.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Bien qu'aujourd'hui aucune réglementation française ni européenne n'encadre ces impacts, des solutions seront recherchées pour atténuer à ce phénomène. Ces mesures consistent notamment dans l'intégration de dispositifs anti-vibratiles (pose sur dalle flottante, pose anti-vibratile d'atténuation 10 dB - dispositif intégré sous le rail) lors de la pose de voies dans certains secteurs, solutions ayant déjà été employées avec succès sur d'autres tramways en exploitation aujourd'hui. Aussi, le recul par rapport au bâtiment existants ou projetés sera recherché pour atténuer le phénomène.

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Pollutions</b>	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les rejets issus du ruissellement des eaux de pluie sur la plateforme du tramway seront collectées et dirigées vers des bassins multifonctions qui seront créés dans le cadre du schéma hydraulique de la ZAC OZ1.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des travaux auront lieu dans le périmètre de protection du monument historique du château de la Mogère.  Afin d'assurer une cohérence à l'échelle des enjeux paysagers, l'Agglomération de Montpellier et son mandataire la SAAM, ASF, RFF et Oc'Via Construction ont décidé de se rapprocher pour définir les éléments à prendre en compte dans la réalisation de leurs projets pour assurer les conditions de préservation et de valorisation de la qualité paysagère et patrimoniale du site de la Mogère au travers d'une convention d'étude avec le SDAP.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

## 6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

Les incidences identifiées du projet susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus sont relatives à : l'hydraulique, les nuisances sonores, la protection du patrimoine, la consommation d'espace agricole, la mobilité et la biodiversité.

Les projets connus sont : le déplacement de l'A9, la LGV CNM et la gare TGV, la ZAC OZ 1.

Les incidences cumulées ont été abordées dans l'étude d'impact de la ZAC OZ 1 (dans laquelle l'extension du tramway contribue à sa desserte).

Hydraulique : un schéma directeur a été défini à l'échelle de la ZAC et plus généralement à l'échelle du bassin versant du Nègue-Cats afin de prendre en compte les projets connexes et apportés une cohérence hydraulique. Le tramway s'inscrit dans ce schéma (transparence hydraulique du Nègue-Cats, compensation des surfaces imperméabilisées)

Nuisances sonores : la contribution sonore du tramway est faible comparée à celles des autoroutes et LGV. Le projet urbain a tenu compte de ces enjeux en mettant en place des bâtiments en façade de ces infrastructures destinés à des bureaux ainsi que du stationnement.

Les simulations montrent qu'en dehors des grands axes, les niveaux sonores seront inférieurs à 60 dB(A)

Concernant la protection du château de la Mogère, une convention d'étude a été passée après échange avec le SDAP entre les différents maîtres d'ouvrage afin : d'assurer la cohérence des projets aux abords du château de la Mogère, mutualiser les mesures compensatoires.

Les aménagements sont réalisés en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France

L'impact cumulé sur les activités agricoles sera fort en raison de la consommation d'espaces pour l'urbanisation.

Il est prévu de préserver une partie des zones agricoles emblématiques (viticoles notamment) et de développer l'agriculture urbaine.

Sur la mobilité, l'effet cumulé de ces différents projets est important. Cependant, la réalisation d'une nouvelle gare TGV connectée au tramway offrira une alternative pertinente aux déplacements à l'échelle de l'agglomération (desserte quotidienne du futur quartier OZ) et à l'échelle nationale / internationale grâce au TGV.

Sur la biodiversité, les effets cumulés sont faibles car chacun des projets a pris en compte la protection de l'environnement dans sa définition.

Sur OZ, 200 ha d'espaces verts sont prévus.

Des corridors seront également préservés afin de maintenir des continuités écologiques.

## 6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

## 7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Excepté au droit d'Odysseum, l'extension de la ligne 1 du tramway vers la nouvelle gare TGV s'inscrit principalement dans la future ZAC OZ 1 dont le projet est actuellement soumis à enquête publique dans le cadre de la modification du PLU (7 janvier 2014 au 7 février 2014) et plus généralement dans le plan guide issu des études urbaines menées par KCAP.

Le projet de ZAC OZ 1 a fait l'objet d'une étude d'impact sur laquelle l'autorité environnementale a émis un avis consultable sur le site de la DREAL.

L'analyse des impacts du projet défini dans la ZAC OZ 1 a été conduite en tenant compte de l'extension de la ligne de tramway en particulier pour les simulations des incidences à l'horizon 2035 pour les volets air / santé et acoustique.

Les impacts spécifiques liés à l'extension du tramway sont faibles ou prises en compte dans le projet global de la ZAC OZ 1 :

- hydraulique : la gestion des eaux est intégré dans le schéma hydraulique à l'échelle de la ZAC OZ 1 ;
- biodiversité : absence d'impact sur les espèces protégées relevées sur le terrain (présence d'oiseaux nicheurs dans les boisements du mas des Brousses, non impacté par les emprises du tramway)
- patrimoine (château de la Mogère) : une partie des travaux se dérouleront dans le périmètre de protection de ce monument historique. Toutefois, comme mentionnée dans ce formulaire et l'étude d'impact du projet OZ 1, une convention d'étude entre les différents maîtres d'ouvrage dont la SAAM a été passée pour assurer la cohérence des projets aux abords du château de la Mogère et mutualiser les mesures compensatoires.

Enfin, l'extension du tramway vers la future gare TGV est l'une des nombreuses composantes du projet urbain OZ et contribuera à l'atteinte de l'objectif de réduire la part modale de la voiture à 35% sur OZ à l'horizon 2020, objectif affiché dans l'étude d'impact de la ZAC OZ 1.

Pour les raisons explicitées ci-dessus (enjeux faibles et conception intégrée à un projet d'ensemble) et compte tenu que l'information du public sur le projet OZ 1 dans lequel s'inscrit le projet d'extension de la ligne 1 du tramway s'inscrit est assurée par une enquête publique, le maître d'ouvrage estime qu'une étude d'impact spécifique au tramway n'apporterait pas d'autres éléments significatifs à la connaissance des services instructeurs et du public sur la prise en compte de l'environnement.

En conclusion, le maître d'ouvrage estime que le projet devrait être dispensé d'une étude d'impact spécifique.



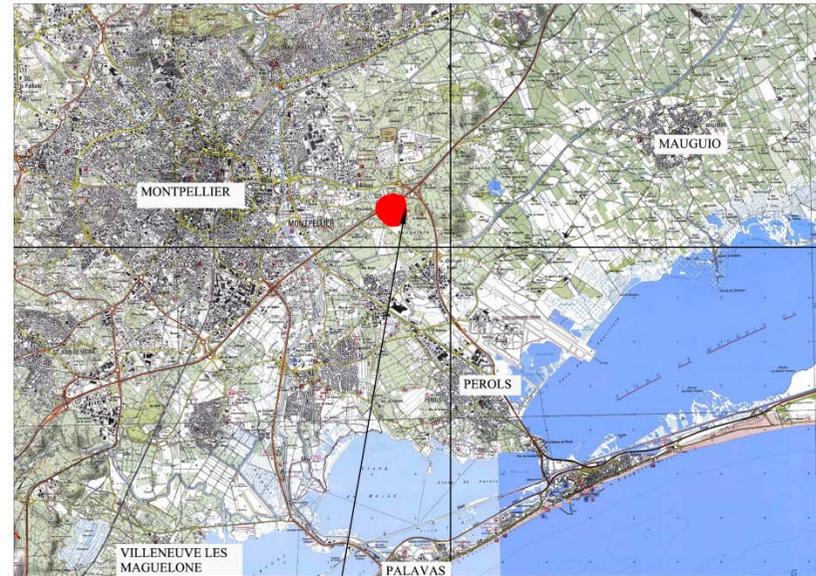
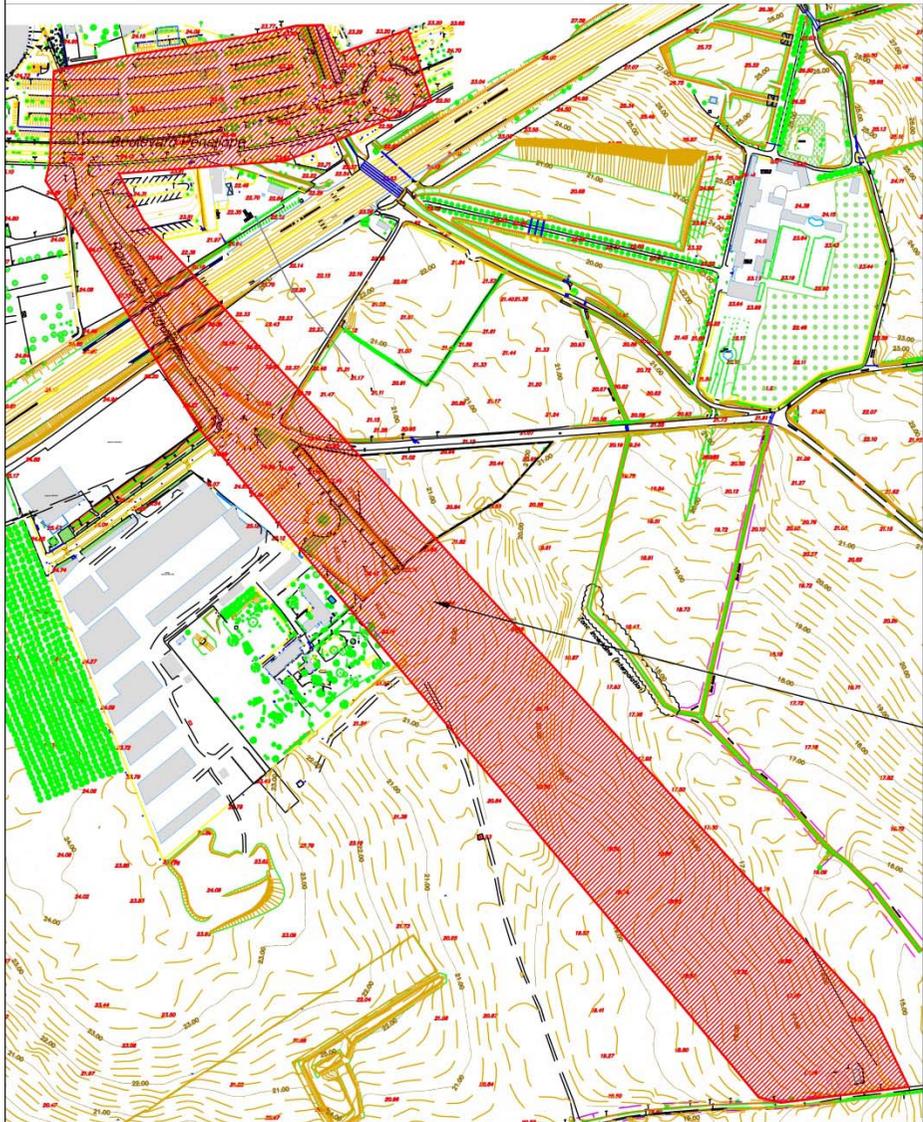
## Annexes 2 et 4

Un plan de situation au 1/25000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16000 et 1/64000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe)

Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5°a), 6°b) et d), 8°, 10°, 18°, 28°a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé

# Extension de la Ligne 1 de TRAM à Montpellier Plan de situation

Date : 16 Octobre 2013



Zone de travaux

**FIGURE 3 LE TRACÉ AU SEIN DU QUARTIER OZ DE L'EXTENSION DE LA LIGNE 1 ENTRE ODYSSEUM ET LA GARE MONTPELLIER SUD DE FRANCE**



Extrait du plan guide provisoire de la ZAC OZ Montpellier Nature Urbaine (source : KCAP) montrant l'insertion de l'extension du tramway depuis Odysseum (ligne bleu) dans le projet urbain

## Annexe 3

Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de la situer dans le paysage lointain



1 – Station + bout de ligne





## 2 – Nègue-Cats



Le Nègue-Cats au niveau du centre commercial Odysseum. En arrière-plan, le terminus actuel du tramway

### 3 – Nègue-Cats



Le Nègue-Cats en aval d'Odysseum au niveau du boulevard Pénélope

4 – Boulevard Pénélope



## 5 – Route de Vauguières



Route de Vauguières après le franchissement de l'A9 en direction du lycée Mendès-France

6 – Champ



Photo prise depuis la future plate-forme du tramway (vue vers le Sud)

## Annexe 5

Sans objet pour les travaux visés aux rubriques 5°a), 6°b et d), 8°, 10°, 18°, 28°a) et b)