

**DEPARTEMENT DE L'HERAULT**

---

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER**

---

**CREATION DE LA TROISIEME LIGNE DU TRAMWAY DE  
MONTPELLIER**

**et extension ouest de la ligne 1.**

---

**ENQUETES PUBLIQUES conjointes préalables:**

- à la déclaration d'Utilité Publique des travaux,
- à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme  
des communes de Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols.

**Prescrites par arrêté préfectoral du 13 octobre 2006**

**et tenues du 7 novembre au 22 décembre 2006.**

---

***RAPPORT ET CONCLUSIONS  
DE LA COMMISSION D'ENQUETE.***

---

## **PREAMBULE: OBJET DU PRESENT DOSSIER.**

Le présent dossier a pour objet de présenter le **rapport de la commission d'enquête**, suivi de ses **avis et conclusions motivés**, relatif aux deux enquêtes publiques conjointes qu'elle a conduites, et qui ont porté sur le projet d'établissement d'une troisième ligne de tramway de l'agglomération de MONTPELLIER, ainsi qu'un prolongement de la première ligne à son extrémité ouest.

Ces deux enquêtes concernaient:

- D'une part, l'enquête préalable à la **déclaration d'Utilité Publique des travaux envisagés**,
- D'autre part, l'enquête préalable à la **mise en compatibilité des documents d'urbanisme** des communes concernées par les travaux, soit celles de: **Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols**.

Ces enquêtes ont été prescrites, sur la demande de la **Communauté d'Agglomération de Montpellier**, maître d'ouvrage de l'opération, par Monsieur le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault, par arrêté en date du 13 octobre 2006, dans le cadre, notamment, de la législation et de la réglementation édictées:

- ✓ Par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- ✓ Par le code de l'urbanisme,
- ✓ Par le code de l'environnement, en particulier ses articles L 122.1 à L 123.16.

Dans la suite du présent rapport, la troisième ligne de tramway ainsi présentée à ces enquêtes publiques, sera indiquée sous la dénomination: « ligne 3 ».

## ***SOMMAIRE DU RAPPORT***

Pages:

### **TITRE 1: RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

#### **CHAPITRE 1: L'OBJET DES ENQUETES, LEUR ORGANISATION ET LEUR DEROULEMENT**

6

#### **1 - LE PROJET PRESENTE AUX ENQUETES PUBLIQUES**

6

1.1- La ligne 3 dans le contexte du réseau de transports publics  
de l'Agglomération de Montpellier

6

1.2- La maîtrise d'ouvrage de l'opération, les acteurs institutionnels

7

1.3- Le projet de ligne 3

8

1.3.1- La concertation préalable

8

1.3.2- Le projet retenu présenté aux enquêtes

8

#### **2 – LE DOSSIER MIS A DISPOSITION DU PUBLIC**

9

#### **3 – L'ORGANISATION ET LA PREPARATION DES ENQUETES**

11

3.1- La désignation de la commission d'enquête

11

3.2- L'arrêté d'ouverture des enquêtes

12

3.3- La préparation des enquêtes

12

3.4 – La publicité et l'information du public

14

3.4.1 – La publicité réglementaire

14

3.4.2 – autres actions d'information du public

15

#### **4 – LE DEROULEMENT DES ENQUETES**

16

4.1 – La mise à disposition des dossiers et registres au public

16

4.2 – Les permanences des commissaires enquêteurs

17

4.3 – Les rencontres spécifiques de la commission avec le public

18

4.4- La clôture des enquêtes

18

### **CHAPITRE 2 : L'ENQUETE PREALABLE A LA D.U.P – LES OBSERVATIONS RECUEILLIES DU PUBLIC – DESCRIPTION ET ANALYSE**

19



<b><u>CHAPITRE 3: L'ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES</u></b>	
<b><u>DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES DE JUVIGNAC,</u></b>	
<b><u>MONTPELLIER, LATTES et PEROLS.</u></b>	
<b><u>LES OBSERVATIONS DU PUBLIC – DESCRIPTION ET ANALYSE.</u></b>	<b>80</b>
1. Registre de Montpellier – Agglomération	81
2. Registre de la mairie de Montpellier	82
3. Registre de Juvignac	82
4. Registre de Lattes	83
5. Registre de Pérols	83
<b><u>TITRE 2: CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE</u></b>	<b>85</b>
- A: Conclusions et avis relatifs à l'enquête DUP:	85
- B: Conclusions et avis relatifs à l'enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme:	89

# **TITRE I**

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

---

### **CHAPITRE 1**

#### **L'OBJET DES ENQUETES**

#### **LEUR ORGANISATION ET LEUR DEROULEMENT**

---

#### **1. LE PROJET PRESENTE AUX ENQUETES PUBLIQUES.**

##### **1.1. La ligne 3 dans le contexte du réseau de transports publics de l'agglomération de Montpellier.**

Le Plan de Déplacements Urbains ( **PDU** ) de l'agglomération de Montpellier, approuvé le 23 décembre 2002 a fixé un objectif d'utilisation des transports en commun de 24% du total des déplacements. La création de ce système de transports est basé sur un réseau de trois lignes de tramways, en correspondance à la gare de Montpellier ( Saint Roch ), associé à un réseau dense de lignes d'autobus et à des parkings relais destinés à favoriser l'utilisation de ce réseau par les usagers provenant, en particulier, des itinéraires de contournement de l'agglomération.

La première ligne de ce réseau de tramways, reliant le Nord-Ouest et l'Est de la ville de Montpellier, entre la Paillade et Port Marianne, a été ainsi mise en service en juillet 2000. Des prolongements à chacune de ses extrémités étaient d'ores et déjà prévus, dont son raccordement, côté Ouest, à la future 3e ligne. Ce raccordement est précisément inclus dans le projet soumis aux

présentes enquêtes.

La fréquentation de cette première ligne a rapidement dépassé les objectifs initiaux, et a conforté l'agglomération dans la poursuite de ces investissements.

La seconde ligne vient d'être récemment mise en service: son inauguration a eu lieu le 16 décembre 2006.

Cette ligne, d'une longueur de 19 km, globalement orientée du Nord-Est au Sud-Ouest, se développe entre les communes de Jacou et de Saint-Jean de Védas, traversant Castelnau-le-Lez et Montpellier, où elle a des points de jonction avec la première ligne, notamment à la gare St Roch.

Enfin, la ligne 3, faisant l'objet des présentes enquêtes, que nous décrirons sommairement ci-après, constituera le dernier volet du réseau de tramways actuellement prévu par le PDU.

Précisons de plus que le réseau ainsi en cours de réalisation est cohérent d'une part avec le Dossier de Voirie d'Agglomération approuvé par le ministère de l'Equipement le 3 mai 2002, et avec le Schéma de Cohérence Territoriale ( SCOT ) de l'Agglomération de Montpellier approuvé le 17 février 2006.

## **1.2. La maîtrise d'ouvrage de l'opération: les acteurs institutionnels.**

Le maître d'ouvrage de ce réseau de transports urbains, et donc de la création de la ligne 3, est la Communauté d' Agglomération de Montpellier, instance qui a succédé au District de l'Agglomération de Montpellier en juillet 2001.

Cette Communauté d'Agglomération, désignée aussi par l'appellation « Montpellier-Agglomération », regroupe 31 communes, accueillant près de 400 000 habitants sur 435 km<sup>2</sup>.

Le territoire de l'agglomération définit, en conséquence, celui du Périmètre des Transports Urbains ( PTU ), la Communauté étant de plein droit compétente en matière de transports urbains à l'intérieur de son territoire.

Le siège de Montpellier Agglomération est situé en l'Hotel d'Agglomération, 50 place Zeus, à Montpellier.

Pour l'assister dans la conduite de l'opération dont elle a la responsabilité, Montpellier Agglomération s'est adjoint les services d'un mandataire: TaM ( Transports de l'Agglomération de Montpellier), suivant les mêmes modalités d'assistance à la maîtrise d'ouvrage que pour la réalisation des deux premières lignes.

### **1.3. Le projet de ligne 3.**

#### 1.3.1. La concertation préalable.

Avant d'aboutir au tracé finalement retenu, tel qu'il figure dans le dossier d'enquêtes, l'itinéraire emprunté par la ligne 3 a été étudié suivant diverses variantes, qui ont été, au fur et à mesure de l'avancement des études, soumis à la procédure de concertation préalable.

Cette procédure, destinée à informer le public et adapter l'itinéraire du tramway en fonction de ses remarques et suggestions, a été mise au point et lancée par le Conseil de la Communauté d'Agglomération le 29 septembre 2003.

Concrètement, ont eu lieu trois phases successives de concertation, qui ont fait l'objet, chacune, de nombreuses actions d'information sur la situation des études de tracé, recueil des avis du public, réunions publiques ou restreintes, etc, et donné lieu à un bilan par le maître d'ouvrage à la fin de chacune de ces phases.

- La première phase de concertation s'est déroulée de février à mai 2004, et son bilan arrêté par le Conseil de Communauté le 27 mai 2004.

- La deuxième phase a eu lieu de janvier à mars 2006, et a porté sur le projet de tracé et les conditions définies par la délibération du 16 décembre 2005, et après que le périmètre de l'Agglomération ait été modifié ( arrêté préfectoral du 29 décembre 2004 autorisant le retrait de la commune de Palavas, qui était précédemment concernée par le tracé).

- La troisième et dernière phase de concertation s'est tenue entre mai et juin 2006, à partir du tracé de référence approuvé par l'Agglomération le 20 mars 2006. Le bilan de cette phase, correspondant au bilan final de la concertation, a été approuvé par le Conseil de Communauté le 21 juillet 2006. Le tracé préférentiel de la ligne 3 qui en est résulté est donc celui qui a été soumis aux deux enquêtes publiques.

Ajoutons que la concertation administrative des services de l'Etat sur le projet, qui s'est tenue simultanément, a été close le 12 juillet 2006.

#### 1.3.2. Le projet retenu, présenté aux enquêtes.

Le projet de la ligne 3 tel que décrit dans le dossier d'enquêtes, comprend:

- 22,4 km de ligne 3 proprement dite, se développant entre Juvignac à l'ouest de l'agglomération, et Lattes et Pérols au Sud-Est, et comportant 32 stations. Elle dessert notamment au passage, sur Montpellier, le secteur d'activités économiques et administratives d'Alco, rejoint le centre-ville, dans sa partie Sud, *via* l'Avenue de Lodève et le cours Gambetta, puis la gare St Roch, où elle est en interconnexion avec les lignes 1 et 2 existantes. Après un tronç commun avec la

ligne 2, elle s'oriente vers l'Est, par l'avenue des Prés d'Arènes et la rue de l'Abrivado. Elle remonte ensuite en direction de la nouvelle mairie de Montpellier, puis, après une jonction avec la ligne 1 dans le quartier de Port Marianne, elle s'oriente en direction du Sud-Est, le long de l'Avenue de la mer puis de la RD 21 ( route de Carnon ), jusqu'à son terminus à Pérois, au bord de l'Etang de l'Or. La desserte de Lattes s'effectue par une jonction vers le centre de cette commune, au niveau du secteur du Solis, sur la RD 21.

- Un prolongement de la ligne 1, sur 500 m. entre son terminus Ouest actuel ( place R. Schuman ), et la ligne 3 à « Bonnier de la Mosson », où est prévue une interconnexion entre les deux lignes.

- La création de divers parkings desservant le tramway: trois parkings d'échange de grande capacité ( un à l'Ouest, à Bonnier de la Mosson, et deux à l'Est ), et quatre parkings de proximité, de capacité moindre.

- Divers aménagements d'accompagnement, concernant la voirie, les pistes cyclables, les cheminements piétonniers, les espaces végétalisés.

Le coût prévisionnel global de l'opération est estimé à 450 M €.

## **2. LE DOSSIER MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC.**

Le dossier du projet présenté aux enquêtes a été établi par le maître d'ouvrage, et il a été mis à la disposition du public dans les cinq lieux prescrits par l'arrêté préfectoral du 13 octobre 2006, à savoir le siège de la Communauté d'Agglomération, et les mairies de: Montpellier, Juvignac, Lattes et Pérois, et ce pendant toute la durée des enquêtes. Sa composition répond aux textes régissant les enquêtes d'Utilité Publique, et comporte le volet nécessaire à l'enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Pour **l'enquête d'utilité publique**, ce dossier comporte 10 pièces, qui sont les suivantes:

- \* Pièce A: **L'objet de l'enquête** (47 pages), décrivant les principaux objectifs et les grandes caractéristiques du projet, et présentant également les textes régissant l'enquête et son insertion dans la procédure administrative.

- \* Pièce B: **Le plan de situation** du projet: deux pièces cartographiques situant le projet dans l'agglomération et dans le réseau général des tramways.

- \* Pièce C: **La notice explicative** ( 77 p.), présenté comme une des pièces maîtresse du dossier. Ce

document présente les aspects juridiques, techniques et géographiques de l'opération; il décrit l'objet de celle-ci de façon plus précise que dans la pièce A, et indique les raisons du choix du projet soumis à l'enquête parmi les différentes solutions envisagées.

\* Pièce D: **Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.** Cette pièce comporte une partie explicative (50 p.), des documents cartographiques ( planches d'insertion du projet dans son environnement, sur photos aériennes au 1/1000 ), et des coupes d'insertion graphiques du projet à divers endroit de l'itinéraire de la ligne.

\* Pièce E: **Le plan général des travaux**, au 1/10 000, indiquant la localisation des divers travaux projetés, suivant leur nature ( ligne et stations, parcs relais et autres travaux d'infrastructure, centre de maintenance).

\* Pièce F: **L'appréciation sommaire des dépenses**, établie suivant les principaux postes de dépenses de l'opération.

\* Pièce G: **L'étude d'impact**, pièce fondamentale, nécessitée par l'importance de l'opération. Elle comprend, sur 443 pages, les 9 chapitres suivants, réglementairement constitutifs d'une telle étude:

- Le résumé non technique de l'étude,
- L'indication des auteurs de l'étude,
- La présentation générale de l'opération,
- L'analyse de l'état initial du site et de son environnement,
- Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet a été retenu parmi les partis envisagés,
- L'analyse des impacts du tramway sur l'environnement (effets directs et indirects, temporaires et permanents), et description des mesures destinées à remédier aux conséquences dommageables du projet,
- Les effets du projet sur la santé et les mesures à prendre pour y remédier,
- L'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, bilan énergétique du projet.
- L'analyse des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées dans l'évaluation des impacts.

\* Pièce H: **L'évaluation socio-économique** de l'opération, en tant que Grand Projet d'infrastructure. Ce document de 54 pages comprend notamment l'analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée, la rentabilité socio-économique du projet, et le bilan socio-économique des différentes variantes de tracé étudiées.

\* Pièce J: **L'avis des autorités administratives** sur le projet d'opération, comprenant en fait l'avis du service des Domaines sur l'estimation sommaire et globale des biens à acquérir pour réaliser ledit projet.

\* Pièce K: **Les principales délibérations**, notamment celles du conseil de la Communauté d'Agglomération, informant sur les décisions successives qui ont été prises tout au long de l'avancement du projet, jusqu'à sa mise à l'enquête.

Pour **l'enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme** des quatre communes concernées, une onzième pièce figure dans le dossier ( pièce I ), décrivant les modifications à apporter à ces documents induites par la réalisation du projet ( notamment en ce qui concerne les emplacements réservés inscrits dans ceux-ci ), sous la forme de cahiers spécifiques pour les documents d'urbanisme suivants:

- Le POS de Juvignac,
- Le PLU de Montpellier,
- Le POS de Lattes et le PAZ de la ZAC Lattes-centre,
- Le POS de Pérols.

L'ensemble de ces pièces et documents, certes d'un volume assez important en raison de la complexité de l'opération, et outre sa conformité avec la réglementation, nous paraît avoir été en mesure de donner une bonne information au public sur le projet présenté.

### **3. L'ORGANISATION ET LA PREPARATION DES ENQUETES.**

#### **3.1. La désignation de la commission d'enquête.**

La commission d'enquête chargée de conduire les deux enquêtes publiques a été désignée par madame la Présidente du Tribunal administratif de Montpellier, par décision n° E34-06-409 du 24 juillet 2006.

Cette commission, signataire du présent rapport, est constituée par les trois membres suivants:

- |              |                    |        |                        |
|--------------|--------------------|--------|------------------------|
| - Président: | M. Philippe NADAUD | 30 400 | Villeneuve-lez-Avignon |
| - Assesseur: | M. Guy PENNACINO   | 30 000 | Nîmes                  |
| - Assesseur: | M. Julien SIMON    | 34 540 | Balaruc les Bains      |

### **3.2. L'arrêté d'ouverture des enquêtes.**

Les deux enquêtes publiques conjointes ont été ouvertes par arrêté n° 2006-I-2414 de Monsieur le Préfet de la région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault, en date du 13 octobre 2006.

Cet arrêté a fixé en particulier:

\* Les dates d'ouverture et de clôture des enquêtes, à savoir respectivement le mardi 7 novembre 2006 et le vendredi 22 décembre 2006 à 12 h., soit une durée totale de tenue des enquêtes de 46 jours consécutifs.

\* Les lieux où les dossiers et registres d'enquêtes étaient déposés, et mis à la disposition du public. Compte tenu des collectivités concernées par le projet, cinq lieux d'enquêtes ont été fixés:

- Les bureaux de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, siège principal des enquêtes,
- Les mairies des communes de Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols.

\* Les dates des permanences des membres de la commission d'enquête, suivant les cinq lieux ci-dessus, pendant lesquelles le public pouvait les rencontrer:

- à la Communauté d'Agglomération: les 7 novembre 2006 de 14h à 17h, 29 novembre de 14h à 17h, et 22 décembre 2006 de 9h à 12h.
- à la mairie de Juvignac: les 7 novembre de 14h à 17h, 29 novembre de 9h à 12h, 21 décembre 2006 de 14 à 17h.
- à la mairie de Montpellier: les 7 novembre de 9h à 12h, 29 novembre de 9h à 12h, 22 décembre 2006 de 9h à 12h.
- à la mairie de Lattes: les 7 novembre de 9h à 12h, 29 novembre de 14h à 17h, 21 décembre 2006 de 14h à 17h.
- à la mairie de Pérols: les 7 novembre de 9h à 12h, 29 novembre de 14h à 17h, 21 décembre 2006 de 14h à 17h.

\* Diverses modalités de déroulement et d'organisation des enquêtes, notamment les formalités réglementaires à accomplir pour informer le public de l'ouverture et de la tenue de ces enquêtes.

### **3.3. La préparation des enquêtes.**

Les actions accomplies par la commission d'enquête, préalablement à l'ouverture des enquêtes, afin de préparer sa mission de façon approfondie, d'avoir une bonne connaissance du dossier et de ses enjeux, et d'effectuer les formalités réglementaires qui lui incombait, ont été les suivantes:

1. Le 7 septembre 2006, réunion de la commission avec les représentants de la Communauté d'Agglomération et de TaM, à Montpellier, pour détailler le projet, les phases antérieures de son élaboration, expliquer ses enjeux, présenter les responsables du dossier, interlocuteurs de la commission pour la suite du déroulement de la procédure, puis commencer à évoquer les modalités d'organisation des enquêtes.

Cette réunion a été suivie d'une visite détaillée de l'itinéraire de la ligne 3, sur le « terrain », permettant à la commission de bien visualiser son parcours, son insertion dans les milieux traversés, urbains ou péri-urbains, examiner les secteurs sensibles.

2. Le maître d'ouvrage a adressé le dossier d'enquête d'utilité publique aux membres de la commission le 11 septembre, afin que ceux-ci puissent en entreprendre l'étude.

3. Une seconde réunion de la commission avec la maîtrise d'ouvrage s'est tenue, à Montpellier, le 27 septembre. Celle-ci a permis de terminer la mise au point des modalités de déroulement des enquêtes ( dates, répartition des permanences aux trois commissaires-enquêteurs, problèmes de publicité auprès du public, etc.). La remise des pièces du dossier d'enquête « mise en compatibilité des documents d'urbanisme » aux membres de la commission a été faite à cette occasion.

4. A la suite de cette réunion, et en fonction des éléments convenus, concertation du président de la commission avec les services préfectoraux, par voie téléphonique ou par e-mail, afin de préparer l'établissement de l'arrêté de mise aux enquêtes.

Les registres d'enquête réglementaires sont ensuite adressés ( en 15 ex) par la préfecture au président de la commission.

5. Le 9 octobre, la commission est reçue par M. le Président de la Communauté d'Agglomération, maître d'ouvrage de l'opération.

6. Le 24 octobre, à Montpellier, réunion de la commission avec ses interlocuteurs de l'Agglomération et de TaM, afin de viser l'ensemble des dossiers d'enquête et des registres :

- Visa par les commissaires-enquêteurs des cinq dossiers complets déposés dans chacun des lieux des enquêtes, complétés par un exemplaire supplémentaire.

- Visa et paraphage des registres d'enquêtes préfectoraux, que, compte tenu du faible nombre de pages de ceux-ci, la commission a souhaité voir complétés par des registres supplémentaires de plus grande capacité, dans l'éventualité d'un nombre élevé d'interventions, et qui ont donc été également visés à cette occasion.

Cette réunion a permis, en outre, de finir de mettre au point la préparation matérielle des enquêtes.

7. Pour donner suite au souhait de la commission d'avoir une connaissance approfondie de l'insertion urbaine et du fonctionnement des réseaux de tramway, une visite du réseau existant dans l'agglomération de Grenoble, réseau assez comparable à celui de Montpellier, a été organisée par le maître d'ouvrage. Cette visite d'une journée s'est déroulée le 26 octobre, et a comporté des séances d'explications et de réponses aux questions posées par la commission, une visite de lignes et celle du centre de gestion du réseau.

8. Enfin, de manière à bien connaître le réseau existant de Montpellier, son fonctionnement et la logique présidant au projet de ligne 3 en complément des deux premières lignes, la commission a effectué une visite de la première ligne en service et de la seconde, en cours d'essais préalables à sa mise en exploitation. Cette visite, organisée par TaM, s'est déroulée peu après l'ouverture des enquêtes, le 15 novembre. Elle a été complétée par la présentation, sur le site, du centre d'exploitation et de maintenance des « Hirondelles ».

Pendant toute cette période de préparation et de mise au point des enquêtes, de nombreux échanges, dans l'intervalle des réunions ou rencontres, ont eu lieu entre les membres de la commission, et les responsables du projet de la Communauté d'agglomération et de TaM, soit téléphoniquement, soit, le plus souvent, par courriel.

### **3.4. La publicité et l'information du public.**

#### 3.4.1. La publicité réglementaire

La publicité réglementaire ayant pour but de porter à la connaissance du public l'ouverture de toute enquête publique, était prescrite, en l'occurrence, par l'arrêté préfectoral susvisé du 13 octobre 2006.

Elle a été effectivement réalisée, et a consisté:

- En la parution, dans deux journaux paraissant dans le département de l'Hérault, d'un avis au public, quinze jours au moins avant le début des enquêtes, puis une nouvelle fois, dans les huit premiers jours de leur ouverture.

C'est ainsi qu'ont été publiés les avis correspondant aux présentes enquêtes, dans le « Midi Libre » et dans « l'Hérault du jour », le 20 octobre puis le 10 novembre 2006.

Une copie de ces avis est jointe au présent rapport.

- En l'affichage, par les soins des collectivités locales concernées, de cet avis d'enquêtes, à la

Communauté d'Agglomération de Montpellier, et dans les mairies de Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols.

Les certificats d'affichage du Président de la Communauté d'Agglomération et des quatre maires concernés, justifiant l'accomplissement de ces formalités, sont également joints au présent rapport.

Complétant ces affichages communautaire et municipaux, des panneaux d'avis d'enquêtes, préparés par le maître d'ouvrage, ont été disposés, par ses soins, et après concertation avec la commission d'enquête, tout au long du parcours prévu pour de la ligne 3, entre Juvignac, et Lattes et Pérols, et ce en 23 endroits de ce parcours.

Un document détaillant l'emplacement de ces panneaux a été établi, et est joint au présent rapport.

Sont également joints les constats d'huissier diligentés par TaM, qui ont été effectués régulièrement sur l'existence de ces affichages, chaque semaine pendant la durée des enquêtes, afin de s'assurer de leur permanence dans le temps.

#### 3.4.2. Autres actions d'information du public.

Au delà des publicités mentionnées précédemment, de nombreuses autre actions d'information relatives à la tenue des enquêtes publique sur la ligne 3, ont été effectuées par la maîtrise d'ouvrage (Communauté d'Agglomération et TaM), afin d'assurer la plus large couverture informative possible sur ces enquêtes auprès des populations intéressées.

Sans prétendre à l'exhaustivité, citons:

- L'édition d'un document de 16 pages, présentant les enquêtes et donnant les éléments généraux sur le projet, largement diffusé, et mis à disposition du public dans tous les lieux des enquêtes.

- La réalisation de 100 affiches 60x80, apposées dans les communes, les maisons de l'agglomération et maison pour tous.

- La création de 300 affichettes 30x40, apposées dans les abris-tram existants, et de 300 affichettes format A4, apposées dans les abris-bus.

- Parution d'un article sur le magazine d'information de Montpellier Agglomération de novembre 2006, présentant également l'enquête et donnant au public des informations pratiques pour pouvoir intervenir.

De plus, une campagne de communication relative à ces enquêtes a été effectuée par les services de communication de la maîtrise d'ouvrage, auprès des médias locaux ( presse écrite et audiovisuelle), dans les jours précédant et suivant l'ouverture des enquêtes.

La commission d'enquête constate donc que tout a été mis en oeuvre pour effectuer une information de la population la plus large possible autour des enquêtes et du projet de l'Agglomération.

Enfin, la commission a pu constater et apprécier, dans toute cette phase préparatoire de ces enquêtes, et ensuite pendant leur déroulement, l'implication et l'efficacité, en terme d'appui matériel et logistique, des services de la maîtrise d'ouvrage: Montpellier Agglomération et TaM.

#### **4. LE DEROULEMENT DES ENQUETES.**

##### **4.1. La mise à disposition des dossiers et registres au public.**

Ainsi que nous l'avons indiqué plus haut (§ 3.2), les enquêtes conjointes se tenaient dans cinq lieux différents:

- L'Hotel de l'Agglomération,
- Les mairies de Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols.

Dans chacun de ces lieux, un dossier complet relatif à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ( suivant leur composition détaillée au § 2 ci-avant ), visé par l' un des membres de la commission d'enquête, était déposé, et mis à la disposition du public pendant toute la durée de la procédure, soit du 7 novembre au 22 décembre 2006 (à 12h.) dans une salle mise à disposition à cet effet. Il en a été de même des registres d'enquêtes, servant au public à consigner leurs observations, et ceci pendant les jours et heures d'ouverture au public des bureaux de ces collectivités.

Afin d'aider au plan pratique, compte tenu de la relative complexité des dossiers présentés, le public à effectuer ses consultations et recherches, et pour permettre de conserver correctement ces dossiers pendant la durée des enquêtes, un agent d'accueil assurait une présence auprès des dossiers, dans chacun des cinq lieux précités, pendant la totalité du temps où les dossiers étaient consultables. Cette procédure avait été mise en place par le maître d'ouvrage, en plein accord avec la commission d'enquête.

Ceci a permis effectivement d'éviter toute perte de parties de dossier en cours d'enquêtes, et de les maintenir en bon état dans le cours de la procédure, tout en aidant les intervenants dans leur utilisation des registres pour y consigner ou déposer leurs observations

Notons enfin que quelques erreurs matérielles dans le texte de quelques pages du dossier, ont été détectées, en début ou en cours d'enquêtes. Elles ont donné lieu à l'édition d'*errata*, visés par les commissaires enquêteurs. Ces corrections étant d'importance mineure, la commission a estimé

qu'elles n'étaient pas susceptibles d'influer sur la bonne compréhension du projet, et qu'elles ne mettaient en aucune manière en cause la validité des dossiers vis à vis des enquêtes;

#### **4.2. Les permanences des commissaires-enquêteurs.**

Ainsi que l'arrêté préfectoral le prescrivait, les membres de la commission d'enquête ont assuré trois permanences en cours d'enquêtes dans chacun des cinq lieux précités, de trois heures chacune, pendant lesquelles ils se tenaient à la disposition du public:

##### 1. Premières permanences, dès l'ouverture des enquêtes, le 7 novembre 2006:

- \* Le matin ( 9h à 12h), en mairies de:
  - Montpellier ( M. Nadaud)
  - Lattes (M. Simon)
  - Pérols ( M. Pennacino)
- \* L'après-midi ( 14h à 17h),
  - au siège de l'Agglomération (M. Pennacino)
  - en mairie de Juvignac ( MM. Nadaud et Simon).

##### 2. Secondes permanences, en milieu d'enquêtes, le 29 novembre:

- \* Le matin ( 9h à 12h), en mairies de:
  - Juvignac ( MM. Nadaud et Pennacino)
  - Montpellier ( M. Simon)
- \* L'après-midi ( 14h à 17h.),
  - au siège de l'Agglomération ( M. Nadaud)
  - en mairie de Lattes ( M. Pennacino)
  - en mairie de Pérols ( M. Simon).

A l'issue de ces permanences, Madame le Maire de Montpellier a reçu, ainsi qu'elle l'a souhaité, la commission d'enquête.

##### 3. Troisièmes permanences, en fin d'enquêtes:

- \* L'après-midi du 21 décembre 2006 ( 14h à 17h), en mairies de:
  - Juvignac ( M. Simon)
  - Lattes ( M. Nadaud)
  - Pérols ( M. Pennacino)

- \* Le matin du 22 décembre 2006 ( 9h à 12h):
- au siège de l'Agglomération ( MM. Nadaud et Simon)
  - en mairie de Montpellier ( M. Pennacino).

### **4.3. Les rencontres spécifiques de la commission avec le public.**

Au cours de leurs permanences, les membres de la commission d'enquête ont rencontré de nombreuses personnes. Cependant, beaucoup d'intervenants, dont plusieurs représentants d'associations, souhaitent s'entretenir avec les commissaires enquêteurs, pour expliquer leurs problèmes ou réactions à l'égard du projet présenté, et leur commenter les observations qu'ils formulaient, et ce à des dates autres que les jours de permanences, en raison des disponibilités de chacun.

Aussi, la commission d'enquête a accepté de recevoir, hors permanences, uniquement sur rendez-vous, les personnes qui le souhaitent, donnant néanmoins la priorité aux représentants d'associations.

A cet effet, deux journées en cours d'enquête ont été retenues par la commission pour ces réceptions: les 21 novembre et 14 décembre 2006. Les rendez-vous étaient pris par l'intermédiaire de TaM, et se tenaient à l'hotel d'Agglomération.

Une quinzaine de personnes ont ainsi été reçues le 21 novembre, et une dizaine le 14 décembre.

L'intervalle de ces rencontres permettait en outre aux membres de la commission de faire le point de l'avancement des enquêtes, la fin de journée du 14 décembre ayant également pu être consacrée à la visite du centre TaM de la « Jeune Parque », que la commission souhaitait connaître.

### **4.4. La clôture des enquêtes.**

Les enquêtes ont été closes le 22 décembre 2006 à 12h.

Chaque registre d'enquête, provenant des quatre mairies de: Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols, clôturés par les élus compétents, et accompagnés des dossiers d'enquêtes, ont été rassemblés à l'Hotel d'Agglomération, dont les registres ont été également clos par le vice-Président délégué de la Communauté d'Agglomération.

L'ensemble de ces registres – accompagnés des certificats d'affichage mentionnés au § 3.4.1 ci avant - a été remis au président de la commission d'enquête, une copie complète des observations contenues dans ceux-ci ou annexées étant remise aux membres de la commission pour leur permettre de les examiner et les analyser en évitant les manipulations des originaux.

## CHAPITRE 2

### L'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

### LES OBSERVATIONS RECUEILLIES DU PUBLIC DESCRIPTION ET ANALYSE

---

#### 1. LES OBSERVATIONS DU PUBLIC: GENERALITES.

##### 1.1. Données générales sur les observations recueillies.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet est celle qui a concentré la presque totalité des remarques exprimées par le public.

1. Le nombre d'observations recueillies sur les registres ouverts au titre de cette enquête est le suivant, dans chacun des lieux où ils étaient déposés:

\* Siège de Montpellier - Agglomération: 176 observations consignées aux registres, ainsi que 61 documents ( aussi appelés: « contributions » ) annexés à ceux-ci, auxquels il convient d'ajouter 15 lettres adressées au président de la commission d'enquête par courrier au siège de l'agglomération, avant la clôture de l'enquête, mais qui lui ont été remises après cette clôture.

\* Mairie de Montpellier: 260 observations et 26 documents annexes.

\* Mairie de Juvignac: 286 observations et 24 annexes.

\* Mairie de Lattes: 67 observations et 3 annexes.

\* Mairie de Pérols: 32 observations et 8 annexes.

L'ensemble représente donc 821 observations consignées aux registres d'enquête, et 137 contributions complémentaires.

Précisons que deux registres d'enquête successifs ont du être ouverts dans chacun de ces lieux pour permettre l'expression de toutes ces observations, à l'exclusion de la mairie de Pérols où un seul registre a été ouvert.

2. le nombre total d'intervenants qui se sont exprimés est en fait très supérieur à ces chiffres, du fait que certaines des observations sont signées par plusieurs personnes, et qu'un certain nombre de documents annexes sont des textes collectifs, établis par exemple par des associations, ou des pétitions, regroupant parfois de nombreuses signatures.

A titre d'exemples, on peut citer:

- Dans la commune de Juvignac, du fait des pétitions ayant recueillies un nombre élevé de signatures, ce sont 1 755 personnes au total qui se sont exprimées.

- Sur Montpellier, relevons notamment trois pétitions groupant de nombreuses signatures: 50 pour la copropriété du *Caroubier*, 100 pour celle des *Cèdres*, 153 provenant de l'association à *l'écoute St Martin-Prés d'Arènes*.

Ceci, bien entendu, nonobstant les diverses observations et contributions présentées par divers acteurs institutionnels ou associations.

## **1.2. Méthode d'analyse des observations du public.**

Nous pouvons observer que les observations et contributions du public, qu'elles proviennent d'associations ou de personnes isolées, soit portent une appréciation sur la globalité du projet présenté, ou sur divers aspects importants de celui-ci, soit émettent des remarques sur certains points particuliers, par exemple l'impact de la réalisation de la ligne en tel ou tel endroit. Dans ce second cas, les interventions peuvent être faites par un nombre significativement important de personnes, donnant des arguments identiques, comme elles peuvent concerner un problème individuel très particulier.

Cette approche a conduit la commission d'enquête, pour effectuer l'analyse des observations le plus exhaustivement possible, mais sans répétitions inutiles compte tenu du grand nombre d'interventions, à effectuer un certain nombre de regroupements entre celles de même nature, ou faisant état de remarques similaires sur des sujets bien individualisés. Chacun d'entre eux fera l'objet d'un examen spécifique de la commission.

Ces regroupements sont les suivants:

### 1. Appréciations générales:

\* Interventions favorables au projet de ligne 3 présenté, sans autre précision.

\* Interventions également explicitement favorables, mais assorties de commentaires ou souhaits particuliers.

Des observations de cette nature se retrouvent sur l'ensemble des registres déposés dans chacun des cinq lieux de l'enquête rappelés au § 1.1 ci-dessus.

Nous les listerons et en analyserons les commentaires éventuels, lors de l'examen des observations de chaque registre que nous ferons dans les chapitres suivants.

\* Les appréciations globalement négatives sur le projet sont très peu nombreuses, et ne se retrouvent pas sur tous les registres. Elles seront donc examinées individuellement.

### 2. Interventions portant sur des sujets récurrents:

Parmi les nombreux sujets évoqués par les intervenants, et qui figurent souvent sur plusieurs des registres d'enquête, la commission d'enquête a distingué les thèmes suivants, ayant fait l'objet d'un nombre élevé de remarques, et dont beaucoup font état des mêmes préoccupations:

\* Les observations relatives à l'itinéraire de la ligne 3 dans la commune de **Juvignac**:

- Celles qui sont favorables au tracé présenté,
- Celles qui souhaitent un passage de la ligne par le centre actuel de la ville (allées de l'Europe),
- Et, souvent conjuguées aux deux types d'appréciations précédentes, les remarques qui évoquent un prolongement de la ligne jusqu'à l'échangeur de Fontcaude.

\* Des observations portant sur divers secteurs de la traversée de la ville de **Montpellier** par la ligne 3:

1. Le secteur de Celleneuve et d' « Alco »: la desserte du centre de Celleneuve et des administrations qui y sont implantées, avec parfois proposition de tracé alternatif,

2. Le secteur des Tonnelles de l'avenue de Lodève, à proximité du château et du parc de *la Piscine*: position de la station prévue au projet, et impact des emprises de la ligne sur les propriétés riveraines,

3. Le tracé de la ligne 3 le long de l'avenue de Lodève, dans les secteurs des cliniques, du lycée Mas de Tesse, de la rue Tour Buffel; en particulier: positionnement des stations, maintien de l'arrêt de bus « B. Milhaud »..., et la circulation future sur cette avenue,

4. Le secteur du cours Gambetta,

5. Le secteur de l'avenue des Prés d'Arènes et de la rue de l'Abrivado: notamment l'impact du projet sur les entreprises riveraines.

\* Les observations concernant le tracé de la ligne 3 dans la traversée de **Pérois**: passage dans le centre ville ( avenue Marcel Pagnol), au lieu du trajet présenté à l'enquête (route de Carnon).

\* Celles qui ont trait au tracé sur **Lattes**, et notamment le parking terminal et la ZA de Boirargues.

\* Ajoutons à ces thèmes relatifs au tracé proprement dit, trois ensembles de questions plus générales qui ont fait l'objet d'un certain nombre d'observations:

- Les **aménagements cyclables** corrélatifs à la réalisation de la ligne 3,
- Les souhaits de **dessertes supplémentaires** par le réseau de tramway, dont celui, souvent exprimé, de prolonger la ligne jusqu'à la mer.
- Le **réseau de bus** urbains, dans sa complémentarité avec le réseau de tramway.
- Le système de **parkings** associés à la ligne 3, prévus par le projet.

### 3. Autres observations:

Les interventions du public qui ne rentrent pas dans les deux catégories précédentes, et qui portent souvent sur des problèmes très particuliers ou ponctuels, feront l'objet d'un examen au cas par cas dans la suite du présent rapport.

#### **1.3. Les questions au maître d'ouvrage.**

Après avoir effectué une première synthèse des observations recueillies, la commission d'enquête a constaté que l'importance et la pertinence d'un certain nombre d'observations recueillies, et notamment celles qui portent sur les sujets récurrents détaillés précédemment, nécessitait de connaître la position précise de l'agglomération sur celles-ci, et quelles réponses et/ou

précisions le maître d'ouvrage pouvait apporter vis à vis des remarques , souhaits, inquiétudes, propositions alternatives, formulés par les intervenants sur ces sujets.

Pour cela, la commission a établi une liste de questions au maître d'ouvrage, qu'elle lui a remises et commentées, lors d'une réunion tenue le 18 janvier 2007, après avoir effectué une première synthèse des observations recueillies.

Cette liste figure en annexe au présent rapport.

Le maître d'ouvrage a fourni à la commission d'enquête les réponses à ces questions , les a présentées lors d'une réunion tenue le 2 février 2007, puis remis à la C.E. le dossier correspondant, daté du 16 février 2007. Ces réponses sont également annexées au présent rapport.

Dans l'analyse détaillée des observations du public qui sera faite ci-après, les commentaires et avis qui seront formulés par la commission tiendront compte de ces réponses et des engagements éventuels de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à leur propos.

#### **1.4. Le repérage des observations analysées .**

Dans toute la phase d'analyse qui va suivre, la référence aux observations sera faite à partir de leur inscription dans les différents registres d'enquête. Pendant tout le déroulement du processus de l'enquête, elles ont en effet fait l'objet d'une numérotation chronologique dans chaque registre au fur et à mesure de leur inscription, de même qu'ont reçu un numéro d'ordre les « contributions » ou courriers qui y ont été annexés.

C'est ainsi que, sauf indication contraire, ou lorsque l'identification des interventions sera afférente à un registre nommément désigné, la mention des observations sera faite à l'aide de ces numéros d'ordre, de la manière suivante:

\* Registres du siège de Montpellier-Agglomération: observations repérées par le sigle: **AG**, suivi de son numéro figurant à ces registres. Exemple: AG-1 pour la première observation. Pour les contributions ou courriers annexés: AG-CA 1, par ex. pour la 1<sup>è</sup> contribution.

\* Même principe pour les observations consignées aux autres registres déposés dans les quatre mairies concernées, avec les sigles suivants:

- Mairie de Montpellier: sigle M , soit par ex. M <sup>n°</sup> pour l'inscription au registre,
- Mairie de Juvignac: sigle: J,
- Mairie de Lattes: sigle: L,
- Mairie de Pérols: sigle: P.

Avec, dans tous les cas, l'ajout: -CA <sup>n°</sup>, lorsqu'une contribution ou un courrier est annexé au registre correspondant.

\* Certains courriers adressés à la commission d'enquête sont parvenus au siège de l'Agglomération, mais remis à la commission après la clôture de l'enquête. Celle-ci a pris en compte ceux de ces courriers qui ont été postés avant cette clôture. Au nombre de 15, ils ont été ajoutés aux documents annexés aux registres de l'Agglomération, affectés des numéros: LT 1 à 15.

Bien entendu, suivant les besoins de l'examen des observations par la commission d'enquête, et pour en permettre une meilleure compréhension, des éléments plus précis à leur égard pourront figurer, notamment la mention des rédacteurs de ces observations.

Lorsqu'elles seront examinées, le contenu des interventions ou des groupes homogènes de remarques, sera indiqué, synthétiquement le cas échéant, en italique.

Enfin, lorsqu'ils ne seront pas désignés en toutes lettres, la commission d'enquête le sera sous l'abréviation: « C.E. » et le maître d'ouvrage sous celle de: « M.O. ».

## **2. L'ANALYSE DES APPRECIATIONS GENERALES.**

### **2.1. Interventions favorables au projet, sans réserve.**

Un nombre important d'observations consignées par le public sur les divers registres d'enquête font état d'un accord sur le projet de ligne 3 présenté à l'enquête, sans réserves ni commentaires particuliers, hormis quelquefois le souhait que la réalisation de cette ligne se fasse au plus vite ou l'indication des raisons venant à l'appui de leur position ( l'écologie: transport non polluant, la diminution des voitures en ville, un tracé qui leur convient particulièrement, le complément aux deux autres lignes, parmi les arguments les plus souvent invoqués).

La liste de ces interventions est la suivante:

#### - Registres du siège de Montpellier-Agglomération:

Observations dont les numéros dans ces registres sont:

4, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 28, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 54, 56, 58, 59, 62, 65, 69, 72, 75, 77, 78, 79, 89, 104, 106, 112, 117, 126, 129, 138, 142, 144, 145, 150, 168 et CA 56, 169 - CA 57, 170, 171, 174, et LT 6.

Ces observations, au nombre de 55, ont été rédigées dans leur ensemble par des habitants de Montpellier. Certaines l'ont été, néanmoins, par des résidents d'autres communes. Par exemple: St Drézéry (54), Jacou (72), Lattes ( 104, 106), Gignac (171).

- Registres de la mairie de Montpellier:

Nous relevons sur ces registres 99 observations de cette nature, numérotées:

1, 2, 8, 9, 11, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 23, 25, 31, 37, 46, 47, 49, 50, 53, 54, 55, 64, 67, 71, 74, 75, 76, 77, 79, 89, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 108, 109, 120, 121, 122, 125, 127, 129, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 152, 154, 155, 158, 160, 162b, 165, 167, 168, 171, 174, 176, 177, 181, 182, 183, 184, 188, 189, 190, 191, 193, 195, 196, 208, 210, 212, 213, 214, 215, 221, 223, 224, 228, 230, 233, 234, 236, 239, 240, 250, 257.

- Registres de la mairie de Juvignac:

Nous relevons que les avis des Juvignacois, très nombreux à s'être exprimés, sur le tracé de la ligne 3 dans la traversée de leur commune s'argumentent souvent, de façon très tranchée, soit en faveur du projet présenté ( terminus à Caunelle) de façon très commentée, soit en le critiquant et souhaitant que le tramway passe par le centre ville actuel (allées de l'Europe). De plus de nombreuses interventions réclament que le terminus de la ligne s'établisse au niveau de l'échangeur de Fontcaude.

C'est la raison pour laquelle la commission d'enquête a retenu en tant que thème spécifique ce problème de l'itinéraire de la ligne dans cette commune: les observations qui le concernent seront traitées au § 3.1 ci-après à l'occasion de l'examen de ce thème.

Les seuls avis favorables sur le projet présenté, sans commentaires particuliers, sont ceux correspondant aux numéros d'observations: J 17, 97, 133.

- Registres de la mairie de Lattes:

Treize observations sont favorables au projet, de façon générale. Elles portent les numéros: L 1, 2, 19, 25, 26, 30, 36, 46, 50, 48, 52, 56, 67.

- Registre de la mairie de Pérols:

Deux avis favorables sur l'ensemble du projet exprimés sans commentaire: les n° P 28 et 31.

**La commission d'enquête** prend acte des avis favorables ainsi exprimés.

## **2.2. Interventions favorables au projet, avec des commentaires.**

Nous indiquons ci-dessous, suivant l'ordre de leur numéro d'enregistrement sur chacun des registres d'enquête, les observations qui se sont explicitement déclarées favorables à l'ensemble du projet et qui ont été assorties de commentaires, souhaits, propositions, et donnerons notre avis sur ceux-ci.

### - Registres du siège de Montpellier-Agglomération.

Observations au nombre de 34:

- n° AG 5: Propose de « *changer le nom de certaines stations : Cité des cadres, Cité Astruc, Observatoire, Santa Monica* » en, respectivement: « *Mas de Tesse ou Beausoleil, Clémentville, Observatoire – Grand-rue, Cabanes de Pérols ou autre* ».

Nous estimons que cette proposition sera à examiner par le maître d'ouvrage et le gestionnaire du réseau lors de la fixation définitive du nom des futures stations de la ligne 3.

- AG 7: Fait des remarques sur le secteur de Plan Cabanne, et notamment: « *la sortie du parking souterrain semble hypothéquée* » et « *souhaite que la plate forme du parking soit renforcée pour éviter les effets de vibration* ».

Ces remarques seront incluses dans l'examen général de celles portant sur ce secteur, au § 3.2.4 ci après.

- AG 16 et 17: Ces deux intervenants « *regrettent que Palavas ne soit pas desservi* ». Voir notre analyse portant sur ce point au § 3.6.1 ci-après.

- AG 22: Cet intervenant, habitant des « Caroubiers », « *dénonce l'emplacement de la station des Tonnelles , qui entraine l'abattage d'arbres de qualité, et la suppression d'un parking* » Cette remarque rejoint de nombreuses autres sur ce secteur et sera examinée au § 3.2.2 ci-après.

- AG 27: Porte aussi sur la station des Tonnelles: voir également à ce même paragraphe 3.2.2.

- AG 34 et CA 6: Intervenant de Juvignac, souhaitant un prolongement vers « *Fontcaude* ». Voir à ce sujet notre analyse sur ce secteur au § 3.1 du présent chapitre.

- AG 35, 37 et CA8: Souhaits de « *passer par le cours Gambetta* ». Signalons seulement que la ligne 3 passe effectivement par ce cours.

- AG 61 et CA 11: Souhaits de « *desservir Palavas* » et « *d'améliorer l'accès à la gare SNCF* ».

Sur le premier point: remarques de la commission sur cette desserte, au § 3.6.1 ci-après.

Sur le second: problème d'aménagement ponctuel, qu'il nous paraît utile de prendre en compte, par le gestionnaire en liaison avec la SNCF.

- AG 76: Profiter de l'aménagement pour « *repenser le plan de circulation et moderniser nos communes* ».

Ces points sont précisément ceux qui sont traités par le PDU, dans lequel s'insère le projet présenté.

- AG 80: L'intervenante souhaite que soit appliquée, pour l'exécution des travaux de la ligne, la réglementation en matière « *d'embauche des jeunes et personnes en difficulté* ».

Cette réglementation s'appliquera bien entendu aux entreprises qui réaliseront les travaux, et elle devra être rappelée par la maîtrise d'ouvrage lors des appels d'offres pour les attributions des divers lots aux entreprises.

- AG 83: « *Il est dommage que le tram ne desserve pas la faculté Paul Valéry* ».

Nous remarquerons seulement que la ligne 3 a un tracé totalement autre que celui qui pourrait éventuellement desservir cette faculté, mais que c'est l'ensemble du réseau, incluant les bus urbains, qui est à considérer en la matière, ainsi que nous l'évoquerons plus loin ( § 3.7).

- AG 85 - CA18: Souhaits « *de prévoir des pistes cyclables le long du tracé* » et « *d'aller à la plage et non à Pérols* ».

Les réponses à ces remarques sont apportées plus loin, lors de l'examen de chacun de ces deux thèmes, fréquemment abordés.

- AG 88: Souhaite la possibilité pour les tramways « *d'embarquer les vélos* ».

Voir plus loin l'examen du problème général de la circulation des vélos, étant précisé que, sur question posée par notre commission, TaM nous a précisé que le transport des vélos par les tramways était actuellement possible, sauf aux moments de grande affluence.

- AG 90: « *Il faudrait 1 ou 2 contrôleurs dans chaque tram pour éviter violences, fraude,...* »

Il s'agit là d'un problème d'exploitation, sortant du champ de l'enquête, à étudier par l'exploitant du réseau.

- AG 92: Souhait de modifier le tracé dans le secteur des Tonnelles, et de « *prendre en*

*considération le tracé initial, du côté du château de la piscine et du parking Casino »*

Même réponse qu'au n° 22 ci dessus.

- AG 97 - CA 25: L'entreprise Immochan, installée sur Pérols, assortit son avis favorable sur le projet, « *sous réserve que le dimensionnement du parking relais soit suffisant, que le projet de tracé puisse être modifié en fonction des conclusions du groupe de travail sur la requalification de la RD 21, et que le tracé ne sature pas davantage les accès au centre commercial* ».

Ces remarques sont à relier aux observations relatives au tracé de la ligne 3 sur Pérols, qui dessert effectivement ce centre commercial dans sa configuration présentée à l'enquête, soit le long de la RD 21. Ce thème a fait l'objet d'un questionnaire de la commission d'enquête au maître d'ouvrage, et son examen, intégrant les réponses données par ce dernier, figure au § 3.3 ci-après.

- AG 99: Remarque sur l'esthétique des rames. Ce point, hors du champ de l'enquête, est actuellement traité par le gestionnaire, dans le cadre d'une consultation de concepteurs.

- AG 103 - CA 27: L'association « à l'écoute St Martin – Prés d'Arènes » présente une pétition de 153 signatures, soutenant le tracé de la ligne tel qu'il est prévu par l'avenue des Prés d'Arènes.

La commission prend acte de cette position favorable collective.

- AG 113: Souhait qu'il y ait « *partout des pistes cyclables assez larges* ».

Voir sur ce point le problème des pistes cyclables, traité plus loin au thème correspondant.

- AG 114: Suggère qu'une « *carte à tarif réduit* » soit accordée aux agents du CHU.

Il s'agit d'un problème d'exploitation, à traiter entre TaM et le CHU, qui sort du cadre de la présente enquête.

- AG 118, 119, 120: Soulèvent, comme beaucoup, le problème des pistes cyclables et du transport des vélos dans les tramways. Il sera traité plus loin, dans le cadre de ce thème général.

En outre, l'intervention 120 souhaite un prolongement de la ligne vers la mer, ou, à défaut, la mise en place de navettes pour s'y rendre: voir ce thème au § 3.6.1 ci-après.

- AG 122: souhaitent « *avoir plus de bus* ».

Le problème du réseau de bus, qui a fait l'objet d'un questionnaire du maître d'ouvrage par la commission, sera abordé plus loin, au § 3.7.

- AG 124 - CA 33: Demande de desservir la mer: même réponse que n° 120 ci-dessus.

- AG 127: Demande:

- La réalisation effective des pistes cyclables: même réponse que ci-avant sur ce

thème,

- « à la place du tracé commun entre les lignes 2 et 3 vers les prés d'Arènes, un passage sur le pont de Sète puis le Bd de la Perruque ».

Compte tenu de l'intérêt des interconnexions entre les lignes, il ne semble pas à la commission que cette suggestion soit à retenir.

- AG 128: Souhait que « les riverains des rues Braille, Hippolyte et Delmas puissent descendre l'avenue de Lodève » et que soient réalisées « des plantations de substitution ».

Ces points concernent le nouvel aménagement de l'avenue de Lodève dans le cadre de l'implantation de la ligne 3 sur cette avenue, qui sera évoqué plus loin.

- AG 132 - CA 36: « espèrent une signalisation efficace et bien visible de la ligne à l'entrée du lotissement », 9 rue Paul Eluard.

Il s'agit ici du problème général des aménagements de sécurité aux abords de la ligne, qui devra être traité avec toute l'attention nécessaire par le maître d'ouvrage.

- AG 147: Nouvelle suggestion portant sur le tracé dans le secteur des Tonnelles, par l'intervenant du n° 22 ci-avant: même réponse.

- AG 151: Suggestion de « relier la ligne 2 à la ligne 3 par le Terral ».

Cette intervention concerne une extension ultérieure du réseau de tramway, et a donc trait au long terme éventuel. Ceci sort donc du champ de la présente enquête.

- AG 154: Le directeur du centre de recherche SANOFI - AVENTIS indique son intérêt particulier pour cette ligne, car cet établissement « représentera un gisement potentiel de près de 1800 personnes » à l'horizon 2010 – 2012.

La commission prend acte de cette précision.

- AG 172: Souhait de desservir la mer: voir 120 ci-avant.

- LT 11: L'association « AUTAM », tout en étant favorable au projet, souhaiterait « un tracé plus rectiligne qui garantisse une vitesse suffisante », « un réseau coordonné de navettes de bus desservant les quartiers à forte densité de population », « un prolongement de la ligne en direction de la mer » et « l'aménagement cohérent à la fois de cheminements piétonniers et de pistes cyclables facilement praticables en toute sécurité avec un rabattement sur la ligne 3 ».

La C.E. estime que le premier des points soulevés est difficilement compatible avec une desserte optimale en milieu très urbanisé. Les trois autres seront commentés plus loin, à l'occasion de l'examen des thèmes correspondants.

- Registres de la mairie de Montpellier.

Observations au nombre de 16:

- M 12: souhait que la ligne emprunte le cours Gambetta.

Notons seulement que la ligne 3 passe effectivement par ce cours.

- M 14: Demande que « *le prix du billet ne soit pas trop cher, surtout pour les étudiants* ».

Cette question relève de l'exploitant, et n'est pas dans le champ de l'enquête.

- Observation comparable au n° M16, au niveau des prix en général.

- M 44: Pose le problème du planning de réalisation: « *la date de 2010 sera-t-elle tenue?* »

et celui du développement ultérieur du réseau « *4e ligne: prolongement au Nord et au Sud-Ouest* »

Le planning de réalisation, annonçant de façon indicative une échéance pour 2010 est du ressort du maître d'ouvrage, et le 2e point a trait à un long terme éventuel, hors du champ de la présente enquête.

- Les observations n°s M130, 131, ainsi que 170, 204, et 222, favorables au projet, insistent sur l'intérêt de faire un aménagement de qualité pour l'avenue de Lodève.

Ce point semble effectivement important à la commission, qui observe que le projet prévoit une requalification totale de cette avenue en accompagnement de l'installation de la ligne du tramway, au niveau de l'aménagement de l'espace (voies de circulations automobiles, cyclables, piétonnières) et de son environnement. Cette question sera d'ailleurs abordée plus loin, dans le cadre du thème consacré à cette avenue.

- M 132: Souhait d' « *aller à Palavas* ».

Sera évoqué au thème correspondant, § 3.6.1 ci-après.

- M 141 bis: Demande d' « *accélérer la réalisation et prévoir une 4e ligne en ceinture* ».

Même réponse que pour le n° 44 ci-avant.

- M 142: Emet également des « *regrets pour Palavas* » et « *attend la ligne 4* ».

Mêmes réponses que les n°s 132 et 141 b ci-avant.

- M 150: Evoque une « *meilleure cohérence tram – bus pour la desserte de zones importantes du Sud: Lattes, Pérols, aéroport.* »

Cette cohérence entre les divers modes de transport collectifs est effectivement importante, d'où l'intérêt de valoriser le réseau bus en parallèle avec le tramway, ainsi que nous l'évoquerons plus loin ( § 3.7).

- M 200: Souhait d' « *étendre, dans l'avenir, la ligne 1 au Nord* ».

Ici aussi, problème de l'extension du réseau dans le long terme, hors du cadre de cette enquête.

- Les observations n°s 217 et 244 expriment leur vive satisfaction que le tracé de la ligne passe par l'avenue de Lodève et le cours Gambetta.

Nous prenons acte de cet avis.

- M 220: « *aller à la mer* » et 246: « *accès à Palavas* »: idem 132 ci-avant.

- Registres de la mairie de Juvignac.

- J 19: s'interroge sur « *le devenir du parking de la Mosson* ».

Suivant la réponse du M.O., ce parking sera, dans tous les cas, pérenne.

- Registres de la mairie de Lattes.

- L 24, 32, 64: souhait que la ligne 3 aille à Palavas.

Sur ce point, voir § 3.6.1.

- Registre de la mairie de Pérols.

- P 4, 6, 7, 8, 12, 26 et CA 4: souhaits de rejoindre Carnon ou Palavas.

Voir également le § 3.6.1.

- P 9, 10, 11, 19, 27, 32 et CA 1, 2, 5, 7, 8: souhaitent un « *trajet passant par le centre-ville* », certains signalant la « *dangerosité du rond-point d' Auchan, et souhaitant le prolongement de la ligne vers les Cabanes de Pérols* ».

Sur ces points, voir le § 3.3 ci-après traitant de ce thème particulier de la traversée de Pérols.

- P 4, 15, et CA 3 et 6: soulèvent le problème du parking au terminus de Santa-Monica.

La C.E. constate que les problèmes évoqués, par la copropriété Santa-Monica, se rapportent au Parking de la résidence, qui pourrait être utilisé par les usagers du tramway. Or le M.O. A déclaré, le 22 mai 2006, que ce parking serait fermé et réservé aux résidents: ceci répond donc à leurs inquiétudes, étant précisé que les usagers de la ligne 3 auront à disposition le parking gardé du Parc-Expo, notamment.

### **2.3. Interventions défavorables au projet.**

Nous allons indiquer ici, et commenter, les quelques observations qui font état d'une

opposition au projet de ligne 3 dans son ensemble. Celles qui comportent un avis défavorable sur une partie seulement du tracé de cette ligne, souvent pour proposer une modification, seront examinées plus loin, à l'occasion de l'analyse des observations en cause, certaines s'insérant dans les différents thèmes qui seront abordés, les autres étant détaillées individuellement.

\* Registres de l'agglomération.

- AG 60 - CA 10: Observations figurant sur une note signée par M. P.Génélot, de Montpellier, qui indique être « historien du rail ».

Les remarques et arguments développés par cette personne dans sa note annexée sont:

- « *ce projet semble, comme ce fut le cas pour la 2e ligne, utopique et démagogique; il n'est pas tenu compte de l'intérêt général ni surtout du coût de l'opération* »

- « *la première partie de la ligne est inutile en tramway, représentant des frais énormes en particulier cours Gambetta* ». Il propose à la place, d'utiliser des trolleybus ou des bus de grande capacité.

- « *pour la relation vers la mer, il est impératif de desservir directement Palavas* » et préconise à cet effet d'utiliser l'ancienne ligne de Palavas par le procédé du « tram - train ».

- Il évoque, pour « *le futur, une ligne desservant Pérols* », via le parc des expositions et l'aéroport, et estime que « *en aucun cas les grandes surfaces ne profitent du tramway, la clientèle préférant la voiture pour porter les sacs* »

- Il dénonce « *une ligne serpentin contraire à l'esprit tramway qui prône la vitesse et des arrêts tous les 500 ou 600 mètres* ».

La commission d'enquête estime que cette personne confond le tramway, moyen de transport très urbain dont les arrêts assez fréquents permettent une bonne desserte de proximité, avec une ligne de chemin de fer classique. Par ailleurs le projet présenté semble à la C.E. suffisamment explicite sur le choix de ce moyen de transport, qui a pour complément un réseau de bus bien maillé, et note que sa rentabilité socio-économique, notamment vis à vis de son coût d'investissement, est, suivant le dossier mis à l'enquête, correctement établie. Enfin, la reconstruction du « train de Palavas » suivant son tracé ancien, ne lui paraît plus d'actualité sous cette forme.

Les remarques de M. Génélot ne sont donc pas retenues par la commission d'enquête.

- AG 131 - CA 35: Observations de Mme N. Rigal.

Cette personne, habitante de Pérols, a établi une note manuscrite de deux pages et demi pour s'opposer violemment à l'implantation du tramway dans sa commune, l'argument principal étant, dans sa conclusion: « *l'enfer* » que vont vivre les riverains, « *déjà saturés d'autos* » auxquelles va

s' « *ajouter un autre encombrement bruyant* ».

Malgré cette forte opposition, elle commente néanmoins le tracé sur Pérois, le long de la route de Carnon, se posant des questions sur ses possibilités de bonne implantation et d'insertion des pistes cyclables et d'allées piétonnières, sur la bonne utilisation des parkings, et émettant même des suggestions sur la décoration des rames.

Les craintes de cette dame semblent à la commission d'enquête très exagérées, vis à vis des désagréments qu'elle décrit, qui ne tiennent pas compte des modifications futures dans la répartition des différents modes de transports. Par ailleurs, ses remarques sur le tracé de la ligne et son insertion dans le secteur décrit, trouveront leur réponse au § 3.3 ci-après, où sera évoqué ce secteur particulier.

\* Registre de la mairie de Montpellier.

M 249: Observations de M. G. Faux, de Montpellier.

Sur une note d'une page, cette personne critique, avec des arguments souvent comparables à ceux employés par M. Génelot, cité précédemment, et quelquefois polémiques, le principe même de création de la ligne<sup>3</sup>.

L'intervenant évoque les problèmes de coût de l'opération ( citant « 500M€ » contre 450 M€ figurant au dossier), les alternatives par bus ou trolleybus évitant les expropriations et pouvant « *rendre les mêmes services* », la récréation d'une « *voie ferrée qui se substituerait à l'ancienne VFIL* » pour desservir le littoral, s'interrogeant au total sur le besoin d'une ligne qui « *s'étend d'un terrain vague à un étang bordé de cabanes de pêcheurs* ».

Il conclut en posant la question: « *cette ligne 3 est-elle un vecteur d'urbanisation ou un moyen de transport des habitants riverains de son tracé?* ».

La position de la commission d'enquête sur les critiques ainsi émises est la même que celle développée au sujet des remarques de M. Génelot, notamment sur le choix des modes de transports, la rentabilité de l'investissement, tout en estimant qu'il n'y a pas incompatibilité pour un tel équipement entre sa fonction de transport urbain et celle de « vecteur d'urbanisation » compte tenu de son caractère fortement structurant.

### 3. L'ANALYSE DES THEMES SPECIFIQUES.

#### 3.1. Le tracé de la ligne 3 dans la commune de Juvignac.

##### 3.1.1.-Les observations recueillies concernant ce tracé.

L'essentiel des nombreuses observations recueillies à Juvignac, ont trait au tracé de la ligne dans la traversée de cette commune.

Rappelons que le projet présenté à l'enquête, prévoit un tracé dont l'extrémité se situe sur le site dit « les Caunelles », entre la zone actuellement urbanisée et, au nord, la future zone d'aménagement concerté voulue par la municipalité, qui devrait prévoir d'accueillir à son terme 1100 logements.

De la station des Caunelles, à proximité des installations sportives actuelles, ce trajet envisagé pour la ligne 3 suit le chemin des Caunelles, rejoint la RN 109 au niveau de l'ancienne mairie, puis, suivant cette artère et traversant la Mosson par un pont à créer, rejoint, après la limite de Montpellier, la station « Bonnier de la Mosson », jonction avec le prolongement prévu de la ligne 1, et site d'un important parking d'échange. Cette section de ligne sur Juvignac, en voie unique, est d'une longueur d'environ 800 mètres.

Nous avons indiqué précédemment que le nombre d'observations portées aux registres de Juvignac est d'un total de 287 ( pour 286 n°s, dont un bis: le 271), et 25 courriers y ont été annexés.

Si l'on ajoute à ce nombre d'interventions, qui ont parfois été signées par plusieurs personnes, les diverses pétitions qui ont été annexées aux registres, et qui ont rassemblé un grand nombre de signataires, c'est un total de 1755 personnes qui se sont exprimées sur cette commune.

Ce chiffre représente 25,97 % des habitants de Juvignac ( 6 737 ), et, encore plus significativement, 32,82 % du nombre d'électeurs inscrits dans cette ville au 10/01/2007 ( 5 346 ).

De plus, nous recensons également quelques observations relatives à ce secteur, dans d'autres registres: agglomération, et mairie de Montpellier. Elles seront indiquées au 6° ci-après.

Toutes ces interventions peuvent être classées en groupes homogènes:

- Celles qui sont favorables au projet de tracé tel qu'il est présenté sur Juvignac, avec terminus à Caunelles,
- Celles qui lui sont également favorables, mais qui demandent que la ligne soit prolongée jusqu'au site de Fontcaude, à l'ouest de la ville, proche de l'échangeur avec l' A 750,
- Celles qui sont favorables au principe du tramway sur Juvignac, mais qui souhaitent que son tracé suive les allées de l'Europe au lieu de passer par le secteur de Caunelles,
- Celles qui préconisent aussi un tracé par les allées de l'Europe, mais qui souhaitent un terminus de la ligne à Fontcaude.

Quelques autres observations, soit font état de problèmes particuliers, sans avis exprimé sur le projet, soit donnent un avis défavorable à l'établissement du tramway sur Juvignac.

### 1°- Observations favorables au projet présenté.

Ces observations portent, sur les registres d'enquête déposés en mairie de Juvignac, les numéros suivants:

- J 2, 7, 8, 11, 12, 15, 26, 28, 31, 37, 38, 42, 50, 52, 53, 54, 55, 61, 62, 65, 66, 69, 70, 87, 89, 90, 95, 96, 98, 102, 105, 106, 107, 108, 110, 112, 118, 119, 132, 158, 159, 160, 161, 163, 168, 174, 175, 176, 179, 195, 196, 197, 198, 207, 208, 223, 224, 225, 237, 250, 251, 265, 266, 267, 268, 271 bis, 274, 276, 279.

- Courriers ou notes annexés ( CA), n°: 1, 2, 3, 5, 6 ( tract juvignacois), 15 ( mémorandum de Mme le maire de Juvignac), 20, 22, 23, 24.

C'est donc un total de 80 observations qui ont exprimé un avis favorables au projet, représentant, du fait de certaines signatures multiples, un nombre de **90 avis**, compte non tenu du fait que le mémorandum ( CA 15 ), présenté par Mme le maire de la commune, représente l'avis de la municipalité, tel qu'il a conduit la Communauté d'Agglomération à retenir le tracé présenté.

### 2°- Avis favorables au tracé par Caunelles, mais avec un prolongement vers Fontcaude.

- Observations n° J 20, 23, 29, 35 ( avec demande de parking d'échange à Fontcaude ), 43, 44, 45, 49, 68, 79, 81, 85, 92, 99, 101, 104, 116, 134, 135, 136, 147, 157, 184, 186, 193, 199, 200, 233, 234, 235, 248, 249, 252, 255, 259.

- Courriers annexés, comportant plusieurs pétitions: CA 7, 9 (pétition « 3è ligne », de 24 signatures), 10 (2è pétition « 3è ligne », de 6 signatures), 11 (pétition de 15 pages de l'association *CAP J 3000*, comportant 134 noms ou identification de commerces et signatures), 18 (3è pétition « 3è ligne », de 18 pages, 381 signatures), 19 (4è pétition « 3è ligne », 2 signatures), 21, 25.

Ces observations et avis, au nombre de 43 , représentent en fait un total de **587** intervenants, du fait des pétitions et avis multiples.

### 3° - Avis demandant un tracé par les allées de l'Europe.

Ce tracé, qui suit les allées de l'Europe, axe actuellement central de Juvignac (ancienne route de Lodève), avait été étudié en variante par le maître d'ouvrage, le terminus de la ligne étant prévu au niveau des centres commerciaux. L'analyse comparative avec le tracé par Caunelles, par ailleurs soutenu par la municipalité, a finalement conduit l'Agglomération à retenir ce dernier dans le projet d'ensemble.

Les 32 observations exprimées qui souhaitent ce tracé sont:

- J 1, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 13, 14, 36, 86, 111, 167, 169, 170, 171, 177, 178, 181, 182, 183, 209, 213, 215, 216, 229, 230, 232, 253, 262, 264, 272.

Comportant quelques signatures multiples, elles représentent un total de **35** avis.

#### 4° - Souhaits d'un tracé par les allées de l'Europe, avec terminus à Fontcaude.

Les demandes exprimant ce souhait sont:

- J 16, 18, 22, 24, 25, 33, 39, 46, 51, 58, 59, 64, 67, 71, 72, 73, 75, 82, 83, 91, 93, 100, 113, 114, 115, 117, 120, 121, 126, 127, 128, 129, 130, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 144, 145, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 164, 165, 166, 172, 173, 185, 187, 191, 192, 194, 201, 204, 205, 210, 211, 212, 217, 218, 220, 221, 226, 228, 240, 242, 244, 245, 246, 254, 275.

- Courriers et documents annexés: CA 4 (3 signatures), 12, 13 ( pétition « tram ligne3 », 12 sign.), 14, 16 ( 2è pétition « tram ligne3 » 8 sign.), 17 ( 3è pétition « tram ligne 3 », de 75 pages et 883 signatures).

Ces 85 observations, pétitions et documents annexés, représentent un total de **1000** intervenants pour cette solution.

#### 5°- Autres avis.

\* Certains intervenants ne donnent pas d'avis explicite sur le projet, mais, soit émettent des considérations sur des problèmes locaux ( J 74, 123), ou par exemple demandant un scrutin sur le sujet ( J 76, 77), ou demandent un tracé totalement autre (J 103, 131), ou n'ont pas d'avis ( J 260).

\* Un certain nombre de remarques font état d'un **avis défavorable** au passage du tramway dans Juvignac. Elles représentent **21** intervenants. Ce sont les observations J 21, 27, 30, 32, 40, 41, 124, 125, 143 ( qui estime que l'enquête « *n'a eu aucune publicité* », ce que dément la C.E.),189, 203, 206, 214, 219, 257, 258, 263, 269, 270, 271.

\* Quelques autres intervenants indiquent n'être d'accord avec la traversée de Juvignac par le tramway, que si celui-ci rejoint Fontcaude. Ils sont défavorables dans le cas contraire: observations J 63, 88, 146, 227 et CA8.

\* Enfin, quelques observations consignées sur les registres de Juvignac, ont trait à des problèmes ponctuels ( J 236), ou sont relatives au tracé sur Montpellier ( J 122, 131, 239, 241).

Elles seront évoquées avec les observations de même type dans la suite du présent rapport.

#### 6° - Observations émises sur les registres d'autres lieux de l'enquête.

Quelques observations concernant le tracé sur Juvignac ont été consignées sur les registres déposés hors la mairie de cette commune:

- Favorables au tracé présenté: M 232-CA16 ( CCI ).
- Favorables au tracé, mais prolongé vers Fontcaude: M 51, 61, 248-CA19.
- Demande de passer allées de l'Europe: AG 6-CA1, M 115, 144.
- Passer allées de l'Europe et terminus à Fontcaude: AG 31-CA3, AG 55-CA 9, 157-CA48 ( même pétition que J-CA17 ), AG 162 et LT 15.
- Défavorable au projet sur Juvignac: M 145.

#### **3.1.2. - Analyse de la commission d'enquête.**

Constatons tout d'abord que les intervenants de Juvignac qui se sont exprimés lors de l'enquête publique, qu'ils soient favorables au projet ( 677 ), ou qu'ils préfèrent un passage de la ligne par les allées de l'Europe ( 1 035 ), sont 1 587 à souhaiter expressément un terminus de la ligne 3 à l'échangeur de Fontcaude, avec la création d'un grand parking permettant de recevoir les usagers en provenance du nord et du nord ouest de l'agglomération. Ceci évitera la traversée de Juvignac par de nombreux automobilistes qui veulent se rendre à Montpellier.

Parmi les arguments évoqués par les 1 035 habitants qui demandent que le tracé de la ligne 3 passe par les allées de l'Europe, relevons:

*- Le tracé par les Caunelles prévu au nord-ouest des quartiers centraux, est complètement excentré. Il n'assurera pas son rôle d'intérêt général car ne traversant pas le centre de la commune, et ne desservira pas les trois grands quartiers d'habitation que sont « les Garrigues », « la Plaine », et « Fontcaude-Courpuyran », ni les zones administratives et commerciales, écoles, crèche, centre de loisirs, salle polyvalente, et surtout le secteur d'emplois situé dans l'axe central.*

*- L'accès au terminus des Caunelles occasionnera de l'insécurité pour les piétons, notamment enfants et personnes âgées, car il impliquera la traversée de Juvignac, et surtout du quartier des « Garrigues », vers le petit parking des Caunelles par des rues étroites et inadaptées à un important trafic de véhicules provenant des autres quartiers et de l'extérieur de la commune.*

*- Contrairement aux craintes de certains commerçants, ce tracé augmentera le nombre de clients potentiels, habitués, venant des quartiers limitrophes de Montpellier pour faire leurs achats à Juvignac.*

*- L'envahissement des parkings des centres commerciaux par les usagers du tramway, que craignent les responsables de ces centres, peut très bien être évité par un système de « porte à*

*ticket* », à l'instar de ce qui se pratique ailleurs.

- *Le tracé par les allées de l'Europe est plus court de 300 mètres que celui par les Caunelles. De plus, il évite des courbes et une importante déclivité de la ligne, de 7%.*

- *Ce tracé, passant par une voie publique, évitera des expropriations onéreuses, du fait du refus de l'indivision propriétaire du château de la Caunelles, de toute cession du parc boisé-classé, inscrit à l'inventaire des M.H.*

A l'inverse, les arguments développés par le maître d'ouvrage dans le dossier d'enquête ( volet C), pour préférer le passage par les Caunelles, indiquent en particulier que celui-ci présente les avantages suivants:

- *A l'horizon du projet, le potentiel desservi sera supérieur pour cette variante, grâce aux nombreux logements construits à proximité (3 100 habitants et 40 emplois attendus). La volonté d'aménagement du secteur constitue un réel enjeu pour la commune.*

- *Les conditions d'insertion sont aisées sur ce tracé, du fait des grandes latitudes offertes par l'absence actuelle d'urbanisation. Les projets de ZAC et de tramway peuvent être conçus en totale cohérence.*

- *De ce fait même, l'impact sur la circulation est également très limité pour cette variante.*

- *Globalement, ces conditions particulières permettent d'envisager une plus grande facilité de réalisation pour ce tracé.*

- *Possibilité de réaliser un parc de proximité .*

Il rappelle de plus que « *la ville de Juvignac a exprimé sa préférence pour ce choix de tracé par délibération en date du 10 juillet 2006* ».

Cependant, la prolongation éventuelle jusqu'à Fontcaude n'étant pas soumise à l'enquête par le Maître d'ouvrage, et vu la forte demande la concernant, la commission d'enquête lui a, parmi les diverses questions posées à l'issue de l'enquête, demandé:

- *Si, à partir de la station des Caunelles, l'on pouvait prolonger la ligne 3 dans de bonnes conditions d'implantation, de desserte et de délai, jusqu'à un terminus au rond-point de Fontcaude,*

- *Que deviendrait, dans l'hypothèse d'un terminus à Fontcaude, qui impliquerait la réalisation d'un important parking relais, celui qui aurait déjà été créé à Bonnier de la Mosson.*

Le maître d'ouvrage ( Communauté d'Agglomération et TaM ), a fourni cette réponse, qui figure dans le document annexé au présent rapport.

En résumé, il indique que:

- *L'extension ultérieure en prolongement du terminus des Caunelles est envisageable. Elle*

représenterait un linéaire d'environ 1 km 300 et permettrait de desservir un pôle d'échanges situé à l'ouest de l'échangeur entre la RN 109 et le secteur de Courpouyran. La capacité du parc-relais serait de 350 places, extensible à 700.

- Ce nouveau linéaire, empruntant la rue du parc St Hubert puis l'avenue du Perret, ou un tracé alternatif par la coulée verte longeant le lotissement des Garrigues puis le chemin au sud du parc St Hubert, nécessiterait une pente d'environ 7% pour franchir les dénivelées rencontrées.

- L'intérêt majeur de l'extension à Fontcaude réside bien, en terme de desserte, dans la connexion à un parc-relais de grande capacité et non dans le potentiel de desserte.

- Ce terminus à Fontcaude serait un bon complément en terme de réseau, mais son éloignement, sa desserte en demi-fréquence, son offre de destination limitée à une seule ligne de tramway, ne permettent pas d'envisager qu'il soit un pôle de rabattement unique. Il ne peut donc se concevoir qu'en complément du parking Bonnier de la Mosson, à l'échéance de la saturation de ce dernier, qui ne serait donc pas remis en cause par l'existence d'un parking à Fontcaude.

- En terme de délais, ce prolongement obéirait à un calendrier propre, distinct de la réalisation de la ligne 3, suivant les décisions ultérieures de la Communauté d'Agglomération.

### **3.1.3.- Avis de la commission d'enquête.**

Au vu de toutes les observations recueillies au cours de l'enquête, et des précisions fournies par le Maître d'ouvrage, la commission d'enquête:

1 . Concernant le choix du tracé dans sa traversée de Juvignac, prend acte des divers arguments plaidant soit en faveur d'un tracé par les Caunelles, soit pour celui qui suivrait les allées de l'Europe:

- Note que le premier de ces tracés, présenté à l'enquête, correspond à un devenir de l'urbanisme de Juvignac, permettant une installation de la ligne en site relativement vierge ce qui peut en faciliter les travaux et permettre une bonne adaptation du nouveau quartier à la ligne de tramway, devenant ainsi structurante.

- Considère par contre que le tracé par les allées de l'Europe, axe central de la ville, présente à l'évidence un meilleur potentiel de desserte et une plus grande proximité pour les habitants et usagers en situation actuelle.

- Estime néanmoins qu'une construction de ligne de tramway dans le secteur des Caunelles devrait au minimum accompagner, et non précéder, l'urbanisation de cette zone, sous peine de n'intéresser, pendant une certaine durée, que très peu d'usagers. Or, les délais prévisibles de réalisation de la ZAC ( création, études, maîtrise foncière, réalisation de l'habitat et des équipements, etc.) qui n'en est, à la connaissance de la C.E., qu'à ses prémices, ne lui semble pas

coïncider, dans le temps, avec les prévisions de construction de la ligne 3 telles qu'annoncées par le maître d'ouvrage ( horizon 2010).

- Estime donc qu'il serait pertinent de déconnecter la réalisation concrète du tronçon de réseau sur Juvignac des travaux du reste de la ligne, dans l'hypothèse qui lui semble réaliste d'une construction par tranches fonctionnelles. La ligne 3 pourrait être ainsi construite, à partir de Bonnier de la Mosson, tête de ligne provisoire, commune avec la tête de ligne de la ligne 1 prolongée, alors que son prolongement sur Juvignac le serait en relation avec les réalisations urbaines effectives de la ville de Juvignac, ce qui, si celles-ci n'étaient pas finalisées suivant les objectifs d'origine de potentiel d'habitat ( 1100 logements ) et/ou de délais, donnerait toute latitude au maître d'ouvrage et à la municipalité de Juvignac de réexaminer le meilleur choix de tracé dans un sens donnant satisfaction à la majorité de la population.

2. Concernant la desserte du site de Fontcaude, la commission estime qu' une extension de la ligne jusqu'à ce site lui paraît effectivement prématurée en raison d'un trop faible potentiel de desserte actuelle, et suivant les arguments développés par le maître d'ouvrage dont la commission prend acte. Ce prolongement ne lui semble donc pas devoir être pris en compte dans le cadre du tracé de la ligne 3 tel qu'il est soumis à la présente enquête. Par contre, il sera sans nul doute à considérer à terme, dans une optique de développement ultérieure du réseau de tramway qui serait voulue par la Communauté d'Agglomération.

En effet, d'une part cette extension répondrait à une demande forte des Juvignacois, tout en apparaissant aussi obéir à une logique de desserte de l'ensemble de leur territoire communal ainsi que de celui de l'ouest de l'agglomération, d'autre part la création de ce prolongement sera, dans tous les cas, possible à partir du terminus du premier tronçon établi sur Juvignac, ainsi que le précise le M.O. dans sa réponse à la commission.

### **3.2. La ligne 3 dans divers secteurs de sa traversée de Montpellier.**

#### **3.2.1.- Le secteur de Celleneuve et d' « Alco ».**

Diverses observations et contributions annexes, consignées pour la plupart aux registres de la mairie de Montpellier, font état de souhaits de modifier le tracé de la ligne 3 prévu au projet présenté à l'enquête.

Rappelons que le parti retenu au dossier d'enquête prévoit, dans ce secteur, un tracé empruntant, à partir de la station « Bonnier de la Mosson », à l'Ouest, les voies suivantes:

- Route de Lodève,
- Rue Leijzer Zamenhof puis rue du Pilory, à partir de la station « La Fontaine »,
- Passage au rond-point d'Alco puis rue d'Alco jusqu'à l'avenue Paul Bringuier, que la ligne de tramway suit jusqu'à son carrefour avec l'avenue de Lodève ( station des Tonnelles).

Cet itinéraire contourne donc par le Nord le quartier de Celleneuve, desservant au passage de nombreux équipements tertiaires et administratifs, sans passer par le centre de ce quartier qui est traversé par l'avenue de Lodève.

Lors de l'enquête, plusieurs intervenants ont déposé des observations souhaitant diverses modifications de cet itinéraire. Celles ci sont consignées sous les numéros suivants des registres:

- les n°s AG 50 et LT 13 du registre de l'Agglomération,
- les numéros suivants des registres de la mairie de Montpellier: M 24, 52, 107 - CA7, 124, 157, 166, 186 - CA11 (propositions des « Verts » de Montpellier), 192, 222 - CA13.
- sur d'autres registres, les n°s: J 34,

Les modifications du tracé demandées sont, en résumé, les suivantes:

1°- Traverser directement Celleneuve par l'avenue de Lodève, et pouvoir ainsi desservir, entre autres, la CAF: n°s M 124, 157, 192, LT 13,

2°- Passer par l'avenue Paul Rimbaud (au lieu de l'avenue P. Bringuier), afin de rejoindre l'avenue de Lodève dans Celleneuve, et desservir également la CAF. : n°s A 50 et M 24, 52, 107, 222, J 34

3°- Réaliser un tracé en deux branches à voie unique: l'une traversant Celleneuve et rejoignant directement Juvignac, l'autre entre la ligne 1 au château d'O, et l'avenue de Lodève au niveau de la « Cité des Cadres » ( ligne 3 prévue) en passant par le rond-point et la rue d'Alco: propositions des « Verts », notamment, et M166.

Chacune de ces variantes pouvant présenter un certain intérêt, la commission d'enquête a demandé au maître d'ouvrage, parmi les questions qu'elle lui a posées, de préciser les justifications du tracé finalement retenu au regard des avantages et inconvénients présentés par ces différents itinéraires.

La réponse de l'Agglomération, qui est contenue dans le document annexé au présent rapport, précise ces justifications.

Tout d'abord, celles-ci reprennent pour l'essentiel des éléments contenus dans le dossier d'enquête, au niveau de l'option de tracé retenu par rapport aux différentes variantes étudiées, notamment celles indiquées aux 1° et 2° ci-dessus. Les deux points essentiels que nous pouvons en retenir sont que:

- D'une part, l'insertion d'une ligne de tramway dans la traversée de Celleneuve se heurterait à de très fortes contraintes techniques et environnementales, et qu'elle présenterait de « *réelles difficultés de faisabilité* ».

- D'autre part, le potentiel de population et d'emplois desservi par la ligne est plus important pour le tracé présenté, par « Alco et Bringuier », que pour les autres variantes.

En second lieu, le maître d'ouvrage analyse la proposition des « Verts » (3° ci-dessus) et indique les raisons pour lesquelles elle ne peut pas être retenue (difficultés de traversée de Celleneuve, problèmes de fréquences sur les voies uniques, non concordance avec le corridor de desserte défini pour la ligne 3, entre autres).

Par ailleurs, sur question également posée par la commission d'enquête, L'agglomération a précisé que la desserte en moyens de transports collectifs du centre de Celleneuve, et entre autres de la CAF, restera assurée par la ligne de bus n°7, qui sera en contact avec le tramway aux deux stations Tonnelles et La Fontaine situées de part et d'autre de ce quartier.

Au vu de ces réponses circonstanciées, la **commission d'enquête** se range aux arguments du maître d'ouvrage et donne un avis favorable au tracé de ligne 3 tel qu'il est prévu par le projet dans ce secteur.

### **3.2.2.- Le secteur avenue de Lodève – Tonnelles.**

Le secteur considéré du tracé situé sur l'avenue de Lodève se situe entre l'avenue Paul Bringuier et la rue d'Alco; il longe en particulier, au Nord de ceux-ci, le parking du centre commercial et les jardins de « la Piscine », jusqu'à la Gendarmerie Nationale.

Le projet présenté prévoit à cet endroit que la ligne, venant de l'avenue P. Bringuier, la traverse sur la trémie existante par une courbe à 90°, puis emprunte l'avenue de Lodève. A l'entrée de celle-ci, est disposée la station des « Tonnelles », dans l'axe de l'avenue. L'emprise du projet suit ensuite celle-ci, en longeant le bord des jardins de « la Piscine », classés monuments historiques avec le château du même nom.

Afin d'éviter les grandes difficultés que poserait une emprise de la ligne sur le jardin de « la Piscine » du fait de son statut de site classé, la configuration du projet retenue à cet endroit par la maîtrise d'ouvrage, quelque peu différente de celle du projet qui avait été présenté au public lors de la procédure préalable de concertation, implique un impact foncier important sur les propriétés riveraines de l'avenue du côté Nord (numéros pairs). C'est ainsi qu'au droit de la station des Tonnelles, l'emprise sur le terrain de la copropriété des « Caroubiers », est, dans ce schéma, d'environ 9 mètres, et est de 3 m. sur les villas situées au delà, jusqu'à la rue d'Alco.

Ce fort impact sur les riverains a conduit ceux-ci à se mobiliser fortement lors de l'enquête, et nous relevons donc un grand nombre d'observations à ce sujet sur les registres.

Outre celles déjà citées au § 2.2. ci-avant, la liste de ces interventions est la suivante:

\* Registres du siège de l'Agglomération:

- Observations présentées par les habitants de la copropriété « Le Caroubier », sis 192 av. de Lodève: n°s AG 22, 45, 68 - CA15 ( association comité de défense des habitants), 87 - CA20, 115 - CA30 ( pétition de 50 signatures présentée par le syndic de copropriété), 148 - CA44, 152, 156 - CA47 ( comité de défense), 159 - CA50, 163 - CA 52 ainsi que 164( comité de défense), LT 3.

- Observations provenant des autres habitants de l'avenue: elles ont été présentées par les personnes domiciliées aux numéros suivants de l'avenue: 170, 172, 176, 184, 186, 188, 190, 198.

Elles portent, respectivement, les n°s suivants sur les registres:AG 135 - CA39, 167 - CA 55, 94 - CA22, 134 - CA 38, 67 - CA 14, 5 observations du 188 av. de Lodève ( M. Cheymol):27, 82, 92, 98 - CA26, 147, 2 obs. De M. Joullié, au 190 de l'avenue: 74 ainsi que 86 - CA 19, enfin 149 - CA 45, portant spécifiquement sur le problème de la crèche de Mme Servier, située à l'ouest de l'av. P. Bringuier.

\* Registres de la mairie de Montpellier:

Des observations portant sur ce secteur ont été également consignées sur les registres déposés en mairie de Montpellier.

Certaines proviennent aussi des habitants du « Caroubier ». Elles portent les n°s:M 22, 32, 62, 65, 73, 68 - CA2, 69, 70, 72, 90, 103 - CA5, 116 - CA8, 153, 225, 226, 227 - CA 14.

Les autres remarques figurent aux n°s M 21, 28, 88, 145, 169, 186 - CA11 ( texte des « Verts »), 232 - CA16 ( texte de la CCI).

\* Autres registres: J 131.

La totalité des observations ainsi formulées vont dans le même sens.

Elles dénoncent:

- L'implantation, dans l'axe de l'avenue, de la station des Tonnelles, contrairement à celle qui figurait dans le projet présenté à la concertation, conduisant aux fortes emprises sur les propriétés

nord et posant des problèmes de sécurité pour la traversée piétonne de la ligne de tramway,

- Les destructions d'espaces arborés remarquables, surtout ceux existants sur le terrain des « Caroubiers »,
- Les problèmes posés aux riverains par la réduction de leurs terrains le long de l'avenue,

Et elles demandent:

- De décaler le tracé du côté sud, vers le parking du centre commercial et vers la « Piscine »,
- De revoir le projet au niveau des nouvelles voies de circulation de l'avenue, notamment du « tourne à droite » vers l'avenue Bringuier, ainsi qu'au niveau de l'emplacement des cheminements piétonniers et cyclables.

La commission d'enquête a estimé que les problèmes posés par l'implantation de la station des Tonnelles et de la ligne à cet endroit, tels que décrits par les intervenants, étaient effectivement très dommageables pour les propriétés riveraines, mais pouvaient vraisemblablement être corrigés, à partir d'un réexamen attentif du projet.

La commission a donc demandé au maître d'ouvrage, parmi les questions qu'elle lui a posées, de procéder à ce réexamen, afin de déterminer les modifications d'emprises qui seraient envisageables pour supprimer, ou au moins réduire, l'impact du projet sur la partie Nord de l'avenue de Lodève.

La réponse de l'Agglomération est contenue dans le dossier, déjà cité, joint en annexe au présent rapport, sous la forme d'un plan et de profils modificatifs.

Ces modifications du projet proposées sont significatives. Elles consistent en particulier:

- à décaler l'axe d'insertion de la plate-forme au droit de la station, conduisant à un déport vers le sud de celle-ci, avec un impact sur le parking du supermarché, d'une importance acceptable,
- à supprimer la voie de stockage du carrefour avec l'avenue Bringuier,
- à réaménager l'espace cycles et piétons.

Cette nouvelle solution a pour effet d'une part, de supprimer totalement l'impact foncier sur la résidence des « Caroubiers », et d'autre part de diminuer fortement cet impact sur les autres propriétés du nord de l'avenue, l'emprise nouvelle sur celles-ci étant réduite à moins d'un mètre de largeur (au lieu de 3 m.).

La **commission d'enquête** constate donc que cette réponse du maître d'ouvrage satisfait à son souhait et aux problèmes posés par les riverains, et est donc d'avis de retenir cette implantation rectificative du projet, pour la station et le secteur des Tonnelles.

### **3.2.3.- Le secteur avenue de Lodève entre la rue d'Alco et la rue Tour Buffel.**

Il s'agit ici de la partie de l'avenue de Lodève où se situent en particulier la Gendarmerie Nationale, le lycée Jules Guesde ( ex Mas de Tesse), deux cliniques: Beausoleil et mutualiste, etc.

Le projet présenté prévoit dans ce secteur prévoit l'insertion de la ligne 3 dans les emprises de l'avenue, moyennant certaines modifications dans les conditions de circulation des automobiles sur l'avenue, en partage avec la circulation des tramways, notamment l'instauration d'un sens unique Est – Ouest entre la rue du Prof. Forges et la création d' une nouvelle voie de raccordement « Las Sorbes - Liberté » joignant, au niveau de la Gendarmerie, l'avenue de Lodève et la rue de la Taillade à son débouché sur l'avenue de la Liberté.

Deux stations sont prévues sur cette portion de tracé: « Cité des Cadres », face à la Gendarmerie, près du raccordement de la nouvelle voie, et « Cité Astruc », face au groupe d'habitation du même nom.

De nombreuses personnes de ce quartier ont formulé des observations concernant ce secteur, qui sont consignées dans les registres d'enquête déposés à l'Agglomération ainsi qu'à la mairie de Montpellier.

Mis à part celles portant sur des problèmes ponctuels d'impact du projet sur certains riverains ( accès aux propriétés, stationnement, réaménagements localisés,...), que nous évoquerons dans l'analyse individualisée de ce type d'interventions, trois souhaits principaux ont été exprimés par ces remarques:

1. Des demandes portant sur une modification du positionnement des stations, par ex. rapprochement du lycée et/ou des cliniques, ou meilleure desserte de la rue Tour Buffel.

C'est le cas notamment des observations numérotées: M 36, M 51, M 111, M 151, M 159, M 203.

2. Dans le même esprit d'avoir une desserte au plus près des résidences, une forte mobilisation s'est exprimée en faveur du maintien de la station de bus actuelle « Benjamin Milhaud » située sur l'avenue de Lodève, à proximité du débouché de la rue Tour Buffel.

Ce souhait s'est manifesté dans les observations n°:

- AG 30 et CA 2, AG 84 et CA 17, AG 91 et CA 21, AG 95 et CA 23, AG 96 et CA 24, AG 123 et CA 32, AG 141 et CA 42, LT 2, ainsi que AG 122 pour le maintien de la ligne 15 de bus.

- M 85, M 87, M 102, M 105.

Précisons que nombre de ces interventions ont été faites, précisément, par des habitants de la rue Tour Buffel. En particulier, l'annexe 32 à l'observation AG 123, est constituée par une pétition des résidents de la copropriété « Les Cèdres », située au 253 de cette rue, et rassemblant une centaine de signatures.

3. Demandes spécifiques aux résidents de la rue Yvan: ces personnes, constatant que le projet prévoit l' « ouverture » de cette rue, actuellement en impasse, à partir de l'avenue de Lodève et son raccordement sur la cité Astruc, attirent l'attention sur les inconvénients qui résulteraient d'une nouvelle circulation « de transit » dans cette rue étroite. Elles souhaitent donc que soit réalisé un système de limitation des accès à cette rue, ne réservant ceux-ci qu'aux seuls résidents.

Nous relevons cette position sur les observations: AG 110 et CA 29, M 78, M 86, M 106 et CA 6, M 241.

Compte tenu du nombre et de la nature de ces remarques, la commission d'enquête a demandé au maître d'ouvrage de répondre à chacun des souhaits ainsi exprimés. Comme les précédentes, ces réponses sont incluses dans le dossier annexé au présent rapport. En résumé, elles sont les suivantes:

\* Sur le 1<sup>o</sup> point (positionnement des stations):

Dans son dossier de réponse, l'Agglomération étudie la situation préférentielle des stations sur cette portion de tracé, au regard des critères de potentiel de desserte pour les usagers, du temps de parcours de ceux-ci pour rejoindre une station, de l'impact foncier et des possibilités d'insertion matérielle des stations dans leur site, tout en respectant une distance optimale entre celles-ci. La conclusion qu'elle en tire est que « *Entre les points rendus obligés par les potentiels de desserte immédiats, que sont Tonnelles et Plan Cabanes, la conjugaison des critères de vitesse commerciale, d'insertion, et de potentiel à desservir, conduit à retenir les trois stations intermédiaires Cité des Cadres [...], Cité Astruc [...] et Delmas, pour desservir la cité universitaire et le lycée N.D. De la Merci* ». Cela conduit donc le maître d'ouvrage à confirmer le bien fondé de l'emplacement des stations tel qu'il figure au projet présenté à l'enquête, mais qu'il pourra néanmoins adapter, lors des études plus précises du projet d'exécution.

La **commission d'enquête** prend acte de cette position, sur laquelle elle n'émet pas d'avis particulier.

\* Sur le 2° point (maintien de l'arrêt de bus « Benjamin Milhaud »):

Le maître d'ouvrage indique que la suppression de la ligne 15 de bus concomitante avec la mise en service de la ligne 3 du tramway, entrainera de fait celle de cet arrêt.

Ceci étant, il note, schéma à l'appui, que ledit arrêt « *est beaucoup moins fréquenté que les arrêts actuels de la ligne 15 Cité Astruc et Delmas* ».

Il indique ensuite que les deux stations de tramway prévues portant ce nom seront situées, de part et d'autre de la rue Tour Buffel, de telle manière que les usagers de cette rue, souvent agés, pourront utiliser l'une ou l'autre de ces stations en empruntant un itinéraire sans montée, et suivant une distance de parcours correcte.

Enfin il constate qu'une desserte de proximité de cette rue, et en particulier de la résidence des « Cèdres », n'est pas envisageable compte tenu de son enclavement.

Sur ce point également, la **commission d'enquête** prend acte de la réponse de l'Agglomération.

\* Sur le 3° point ( rue Yvan):

Après avoir décrit la problématique de cette rue, et les motifs conduisant ses habitants à craindre l'ouverture de cette rue au trafic général, le maître d'ouvrage rappelle que des discussions entre l'Agglomération et les riverains ont pu être déjà amorcées, en cours d'enquête, pour résoudre le problème posé. Il indique la position de principe qu'il sera possible de concrétiser, à savoir que l'ouverture de la rue « *sera organisée de manière à bénéficier aux seuls riverains* », et qu'une solution technique sera mise en oeuvre pour cela, par exemple par un « *accès badgé à un portail* », disposé au bas de la rue pour « *garantir la sécurité des riverains en entrée* ».

En conclusion, le maître d'ouvrage indique qu'il « *poursuivra les discussions avec les riverains pour décliner ces principes dans la suite des études* ».

La **commission d'enquête** émet un avis conforme avec cette position du maître d'ouvrage, qui sera de nature à donner satisfaction aux habitants concernés.

### **3.2.4.- Le secteur du cours Gambetta.**

A partir du Plan Cabanes, où se situe la station du même nom, le projet de ligne 3 s'établit sur le cours Gambetta, jusqu'à la station St Denis, et ceci au dessus du parking existant sous ce cours.

Certaines remarques ont fait état d'inquiétudes relativement à la construction de la ligne sur

la dalle du parking: observations M 141, M 186, M 229-CA15 (association « Bien vivre au Courreau »), M 232-CA16 (CCI).

Les intervenants constatant les « vibrations de la dalle quand passent les bus », craignent une aggravation de ces vibrations lorsque le tram y circulera. Aussi, la C.E. a demandé au M.O. « quelles solutions il adoptera pour éviter ce problème et augmenter la sécurité de cette dalle lors de la création de la ligne ».

Dans sa réponse (cf mémoire annexé), le M.O. précise que les vibrations constatées actuellement sont provoquées par le passage des bus et des poids lourds sur les discontinuités des joints de dilatation de la dalle de couverture du parking. Pour y remédier, il effectuera deux aménagements:

- Un dispositif de réduction des vibrations: « Afin de limiter les vibrations transmises par le tramway dans l'ouvrage et dans les bâtiments existants à proximité des voies, il est prévu d'utiliser un rail silencieux ORTEC noyé dans un produit résilien inséré dans un bâti métallique qui a fait ses preuves en Allemagne ainsi qu'à Nantes et Strasbourg. Ce type de pose de voies aura pour objectif de limiter le poids mort de la voie ferrée sur l'ouvrage et l'épaisseur de la structure pour réduire la hauteur des eaux présentes sur l'ouvrage lors des crues ».

- La consolidation de l'ouvrage: « L'étude réalisée par le BCEOM en 2004 a montré que le passage du tramway ne nécessitait pas de renforcement généralisé de la dalle de couverture. Toutefois, sous les stations, des renforcements localisés des poutres par tissu de fibre de carbone doivent être envisagés. Les études complémentaires qui seront menées lors des études d'avant-projet, ainsi que la sécurité de l'ouvrage, seront vérifiées par des contrôleurs techniques indépendants ou étudiés par des organismes qualifiés agréés ».

La **commission d'enquête** constate que le M.O. propose une solution technique pour réduire les vibrations qui répond aux spécificités du parking Gambetta et qui a déjà fait ses preuves dans des conditions similaires, et estime que la procédure envisagée pour évaluer la solidité de la dalle et définir les renforcements nécessaires ainsi que la sécurité de l'ouvrage en cours d'exploitation présente les garanties techniques suffisantes. La C.E. considère donc que ces mesures répondent de façon satisfaisantes aux observations des intervenants.

### **3.2.5.- Le secteur de l'avenue des Prés d'Arènes et rue de l'Abrivado.**

Le projet prévoit que la ligne 3, après son parcours en tronc commun avec la ligne 2 entre la gare St Roch et la station « Nouveau St Roch », se sépare de cette dernière, puis, après la traversée des voies ferrées en passage supérieur, emprunte l'avenue des Prés d'Arènes puis la rue de l'Abrivado, jusqu'au rond-point des Prés d'Arènes. Deux stations sont envisagées sur ce tronçon:

« Campanules », face à la rue du même nom, et « Cité Saint Martin », au début de la rue de l'Abrivado.

Ces deux avenues sont longées, tout au long de leur parcours, sur le côté sud, par des entreprises, établissements commerciaux et activités diverses. Sur leur côté nord, se développe essentiellement de l'habitat. L'implantation de la ligne de tramway le long de celles-ci est prévue sur leur bordure sud, par élargissement de l'emprise actuelle des voies, lesquelles seront conservées en chaussée à double sens de circulation.

Cette disposition, qui entraîne des impacts fonciers sur les terrains des entreprises, a donné lieu, de leur part en particulier, à un certain nombre d'observations lors de l'enquête.

Rappelons tout d'abord, ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, que l'association « à l'écoute St Martin-Prés d'Arènes », a présenté une pétition ( AG 103- CA27), regroupant 153 signataires, pour « *demande que la 3<sup>e</sup> ligne de tramway passe par l'avenue des Prés d'Arènes* » (ce qui est le cas), en raison du développement futur de l'urbanisation de ce quartier, de la desserte des entreprises, et de la liaison entre « *le quartier Tournezy et le marché gare actuellement exentrés* » que cette ligne permettra.

Les autres observations recueillies concernant ce secteur sont les suivantes:

- AG 1: ( adresse non indiquée). Demande de décaler la station St Martin « *vers les courriers du Midi* », car elle « *est implantée sur un terrain nous appartenant* ».

- AG 105 et LT 8: de « Total-France », station service, 1 rue de l'Abrivado, qui s' « *inquiète des problèmes posés par l'emprise du projet sur la station service, supprimant des surfaces et installations qui risquent mettre en cause la pérennité de l'entreprise* » et évoque les problèmes « *d'indemnisation subséquents* ».

- AG 109 et AG 136-CA40 : de la succursale Citroën, 710 à 838, av. des Prés d'Arènes, qui évoque également « *les problèmes que poserait l'emprise du projet sur le terrain de la succursale, qui, notamment, supprimerait les espaces de parking clients et livraisons, d'où de graves conséquences sur son exploitation, outre la démolition de son local social. Peut-on donc revoir le tracé? Et quelles indemnités seraient versées pour les pertes d'exploitation?* »

- AG 158-CA 49: de la « SCI des Prés d'Arènes » au 374 de cette avenue, qui indique que le projet « *impacte très fortement* » sa propriété (terrains et bâtiments), y compris « *la destruction d'arbres remarquables* », et demande de réduire l'emprise de la ligne à son niveau, en le « *décalant de l'autre côté de l'avenue* », et attire l'attention sur les divers accès existants à sa propriété, qui sont « *à conserver* ».

- AG 166-CA54 et LT 9: de l'« indivision Fraissinet », 410, av. des prés d'Arènes, qui comprend 2 commerces, souhaite divers aménagements liés à l'impact de l'emprise sur leur terrain

( clôture, accès,...), et demande des indemnités pendant les travaux pour baisse de CA.

- AG 173-CA58: de M. Guy, 5 et 7 rue de l'Abrivado ( commerces, bureaux, habitation), qui attire l'attention sur le fort impact du projet sur sa propriété, notamment la suppression de parkings, et signale les risques d'inondabilité du secteur.

- M 186- CA11 (contribution des « Verts »): soulignent la nécessité d'une « *réflexion sur la transformation en cours de ce secteur* », afin de ne pas le dévaloriser.

- M 232-CA16 ( contribution de la CCI ): demande que soit proposées des solutions alternatives de transfert pour les entreprises concernées par la modification du SCOT et du PLU, et plus particulièrement pour les grandes concessions automobiles.

- L 15: un riverain de la rue de l'Abrivado souhaite une réduction d'emprise , par réduction de deux à une seule voie de circulation automobile.

Nous pouvons effectivement constater que l'impact foncier du projet sur les entreprises riveraines est important: environ 10 mètres de terrain en général, et quelques bâtiments concernés. Nous relevons cependant que, dans la situation actuelle du PLU de la ville, ces mêmes terrains « impactés » sont concernés, sur une largeur sensiblement identique, par un emplacement réservé au profit de la commune pour la requalification de l'avenue ( E.R. C 124) : ces terrains subissent donc déjà une contrainte forte.

Observant néanmoins les problèmes posés aux entreprises riveraines, que nous mesurons au travers des observations ainsi formulées, et les perspectives de réorientation de cette zone au niveau urbanistique, la commission d'enquête a demandé au maître d'ouvrage d'indiquer si, et dans quels délais, le transfert de ces entreprises vers des zones d'activité spécifiques était envisagé.

Dans sa réponse, l'Agglomération, après avoir rappelé que ce quartier doit faire l'objet d'un « *renouvellement urbain par la transformation du tissu industriel vieillissant en quartier de ville, notamment en permettant d'accueillir du logement* », précise que:

- « *Les aménagements qui accompagnent le projet de tramway [...] pourront être réalisés progressivement* », « *l'aménagement de l'emprise de la plate-forme et des circulations à maintenir sera mis en oeuvre en tenant compte des établissements existants à la date de réalisation des travaux* » pour limiter l'impact sur les propriétés riveraines. A terme, la relocalisation des entreprises dont « *la vocation ne correspondra plus à un quartier de centre ville* » et leur déplacement « *seront accompagnés par la ville dans le cadre de la réalisation de son opération urbaine* ».

- Les entreprises pouvant être concernées par cette délocalisation sont celles de vente ou location de véhicules, et la station service. Cependant « *le maximum sera fait pour laisser ces entreprises poursuivre leur exploitation* », tant qu'elles resteront sur place. Pour cela, le maître d'ouvrage prévoit des mesures compensatoires vis à vis de la gêne occasionnée par la construction

de la ligne 3 ( préservation des accès pendant et après les travaux, exigences vis à vis des entreprises de travaux en matière de protection de l'environnement, prise en compte dans le planning des travaux des contraintes des entreprises riveraines). Il rappelle également que les professionnels « *seront indemnisés, le cas échéant, dans le cadre général des indemnités des commerçants pénalisés par la réalisation des travaux* » et que « *en phase exploitation, le projet de tramway garantit, dans ses emprises, une configuration permettant aux entreprises (en particulier Citroën) de poursuivre l'exploitation de leurs activités* ».

- Enfin, il est remarqué que le processus de relocalisation est déjà engagé, et que « *la quasi totalité des concessionnaires automobiles présents sur le site ont contacté l'Agglomération et la Ville pour réaliser le montage d'un projet de village automobile, au sud du quartier d'Odysseum* ».

La commission d'enquête prend acte de toutes ces précisions, et note qu'elles sont susceptibles de répondre aux interrogations et inquiétudes des intervenants, qui d'ailleurs ne remettent pas en cause le principe du tracé de la ligne 3 le long de l'avenue des Prés d'Arènes et de la rue de l'Abrivado. Elle demande néanmoins au maître d'ouvrage d'étudier la possibilité, lors de l'établissement du projet détaillé de la ligne, d'affiner les limites de l'emprise nécessaire à la réalisation des travaux, de façon à réduire dans toute la mesure du possible l'impact foncier de la ligne sur les propriétés riveraines, dans l'ensemble de ce secteur, et ceci en incluant la partie de tracé située à la station des Campanules et à ses abords ( cf obs.AG 158) où les emprises prévues sont très importantes.

### **3.3. Le tracé de la ligne 3 dans la commune de Pérols.**

Dans la commune de Pérols, le tracé projeté de la ligne 3 suit la R.D. 21 (route de Carnon), de la station « Pailletrice » , après la bifurcation de la branche de Lattes, à celle de « Santa Monica », terminus de la ligne.

Parmi les observations consignées ou déposées au registre de la mairie de cette commune, quatorze, soit 35% du total, suggèrent une modification du tracé vers l'avenue Marcel Pagnol.

Ces observations, déjà citées au § 2.2 , portent les n°s: P 9, 10, 11, 19, 24, 27, 28, 32, et CA 2, 3, 5, 6 ( copropriété Santa Monica), 7, 8.

Elles indiquent que « *le passage du tram par l'avenue Marcel Pagnol permet un meilleure desserte de Pérols* ».

La C.E. observe, sur ce point, que le passage par l'av. Marcel Pagnol a un potentiel de desserte légèrement supérieur, mais a un coût plus élevé que le tracé présenté à l'enquête et, d'autre part, que le développement de l'habitat sur Pérols ne pourra se faire que vers le sud en raison de contraintes géographiques, alors que l'investissement relatif à une ligne de tramway doit se

considérer sur le long terme.

Ces considérations ont conduit la C.E. à demander au M.O., parmi les questions posées, si « l'évolution dans le temps de la demande de transports sur Pérols avait été prise en compte dans le choix du tracé retenu, en alternative avec un tracé par l'avenue Marcel Pagnol ».

Dans sa réponse (cf. annexe), l'Agglomération précise que si l'option par l'avenue Marcel Pagnol permet effectivement de desservir un potentiel supérieur à celui de la R.D. 21, elle s'avère largement pénalisante car elle ne dessert pas le parc des expositions qui accueille près d'un million de visiteurs par an, ni les centres commerciaux ; de plus, elle ne favorise pas un objectif majeur du SCOT qui est la restructuration de l'axe de la R.D. 21 et ne permet pas d'aller à plus long terme vers la mer dans des temps de parcours compétitifs; d'autre part, des difficultés d'insertion et un coût d'investissement supérieur du fait d'un aménagement à réaliser en milieu urbain doivent aussi être pris en compte.

Le M.O. indique également que ce choix est cohérent avec les orientations de la ville de Pérols qui se fixe des perspectives de développement urbain modestes correspondant à un accroissement de population de 1800 à 2800 habitants. De plus, parmi les nouveaux secteurs urbanisables, seul celui relatif au renouvellement de la coopérative serait bien desservi par l'avenue Marcel Pagnol, le tracé de la R.D. 21 serait plus favorable au secteur de l'avenue St Vincent et le nouveau quartier de Méjean devrait être peu concerné puisqu'il se situerait en moyenne à 800 mètres de cette avenue.

Le M.O. conclut donc en affirmant que « l'évolution dans le temps de la demande de transports sur Pérols a bien été prise en considération dans la réflexion sur le choix du tracé », et que « le faible potentiel supplémentaire que constitue l'urbanisation future du sud de Pérols ne suffit pas à contre-balancer les arguments majeurs qui ont fait choisir le tracé par la R.D. 21 plutôt que par le centre-ville ».

La **commission d'enquête** se range aux arguments développés par le M.O., qui montre que le tracé présenté à l'enquête permettra une meilleure desserte des zones à fort potentiel d'usagers et pourra atteindre ultérieurement dans de bonnes conditions d'exploitation les zones littorales; elle émet donc à son endroit un avis favorable. Néanmoins, elle estime que le service de bus (ligne 28) destiné au rabattement des voyageurs de Pérols vers les stations, qui est prévu dans le cadre du projet, doit impérativement être mis en oeuvre pour satisfaire les besoins des habitants de Pérols les plus éloignés.

### **3.4. - Le tracé de la ligne 3 dans la commune de Lattes.**

Rappelons que le tracé de la ligne 3 rentre dans la commune de Lattes, le long de la R.D. 21, à partir de la station « Pont Trinquat ». Il suit cette route, à double voie, jusqu'à la station « Le Solis », près du rond-point du même nom. Se séparent ensuite les deux embranchements, établis en

voies uniques, desservant respectivement Pérols, en restant le long de cette R.D. (route de Carnon), et le centre de Lattes. Ce centre est atteint par cette branche de la ligne 3 après la place de l'Europe, où est établi un terminus à la station « Lattes centre ». Deux stations intermédiaires sont prévues sur ce trajet, desservant deux secteurs de la commune: « Domaine de Couran » et « Mas de Causse ».

Deux problèmes principaux ont fait l'objet de plusieurs observations sur les registres d'enquête déposés en mairie de Lattes, et que nous allons examiner dans la présente rubrique:

- Celui des parkings desservant la station terminale « Lattes centre »,
- Celui d'un prolongement de la desserte du centre ville vers le quartier du collège G. Brassens.

### 1. La station « Lattes centre » et ses parkings.

Hormis le vaste parking-relais de Pont-Trinquat, à l'entrée de la ligne sur la commune de Lattes, le projet prévoit un seul autre parc de stationnement sur son tracé Lattois, d'une capacité de 50 places, à la station « Mas de Couran ».

Il n'est donc pas prévu de parking spécifique au terminus central, compte tenu des places de stationnement existantes actuellement près des commerces de ce secteur, notamment place Jacques Aragon où sont établis nombre de ces commerces.

Constatant cela, un certain nombre d'intervenants demandent que ce problème des parkings soit reconsidéré et qu'il en soient créé de nouveaux, craignant, du fait de la présence de la station de tram, une surcharge des parkings desservant les commerces, dont une partie sera de plus supprimée par l'emprise de cette station.

Les observations correspondantes sont celles inscrites sous les n°s: L 7, 9, 13, 16, 36, 38, 40, 61, 63, 65 ( 9 signatures), AG 108 ( association des commerçants de la place d'Aragon) et M 232-CA16 (« les Verts »).

La **commission d'enquête**, après consultation des dossiers mis à l'enquête et du M.O., constate que le choix du terminus place Aragon a été effectué en fonction de la proximité des commerces, des lieux de vie et des activités: mairie, église, poste, place du marché, salle des fêtes... Il permet aussi la desserte du quartier de Port Ariane par un cheminement piétonnier (avenue des Rois de Majorque en passage inférieur).

La station empiètera sur une partie de la surface de stationnement du 2ème parking de « Shopi ». Avec l'arrivée de la ligne 3, une compensation des places supprimées sera possible, en supprimant le « shunt » du rond-point de la place de l'Europe en direction de la mairie, les deux terre-pleins actuels pouvant ainsi constituer un espace de stationnement d'environ 25 places. Parallèlement à ces réalisations, la municipalité envisage d'aménager des espaces de stationnement dans l'espace central du centre commercial.

D'après le M.O., la place d'Aragon n'est pas destinée à être un parking de proximité, ce rôle sera dévolu au parking associé à la station « Domaine de Couran », mieux situé par rapport au futur programme de pôle d'autonomie. D'autre part, la station Aragon ne sera pas toujours la plus efficace, les habitants de Maurin pouvant lui préférer la ligne 2, et ceux de Boirargues le Pont Trinquat, qui offre de meilleurs services: parc-relais ety trafic plus dense.

La C.E. Estime donc que la station « Lattes Centre » ne devrait drainer que les usagers du centre-ville, la création d'un parking de 25 places sur le « shunt » du rond-point et les aménagements qui seront mis en oeuvre par la commune, constitant des compensations suffisantes à la perte des places du parking « Shopi ».

## 2. Le prolongement de la ligne au delà de Lattes centre.

Plusieurs remarques, sans pour autant être défavorables au projet, ont trait aux souhaits que la ligne soit prolongée, soit vers la poste, soit jusqu'à un terminus vers le quartier du collège Georges Brassens, voire vers Port-Ariane, ou vers les « boîtes de nuit , pour éviter aux jeunes l'usage de leurs véhicules », ou vers « l'esplanade Mal Juin ».

Nous retrouvons l'un ou l'autre des ces souhaits dans les observations n°s: L 3, 4, 8,10,11,17, 20, 22, 23, 27, 31, 33, 42, 45, 47, 49, 54, 58, 60.

Sur le positionnement du terminus de Lattes, la C.E. Note que le M.O. Indique dans le dossier d'enquête (volet C), que « *la station terminus est positionnée de manière à desservir au mieux les quartiers du centre-ville en liaison avec l'avenue des Rois de Majorque,tout en préservant le fonctionnement des commerces de la place Jacques d'Aragon et de leurs parkings* ».

La **commission d'enquête** n'est pas d'un avis contraire à ce choix, et note que des prolongements ultérieurs éventuels resteront toujours possibles compte tenu de l'implantation physique de la station « Lattes centre », ainsi que lui a confirmé verbalement le maître d'ouvrage.

### **3.5. - Les aménagements cyclables corrélatifs à la création de la ligne 3.**

Le projet de ligne 3 inclut un certain nombre d'aménagements annexes à la ligne proprement dite, dont celui de pistes cyclables, parfois communes avec des cheminements piétons, créées le long de son tracé.

Plusieurs remarques ont été formulées concernant ces pistes, et , quelquefois, évoquent plus généralement les aménagements consacrés aux cycles en ville.

Ces observations portent les n°s: AG 3, AG 73-CA16, AG 100 et M 145, M 146, M 164-CA9 (pétition de 7 personnes), M 172-CA10 ( association « Arceaux – Vie active »), M 173, M 186-CA11 (les « Verts »), M 216, M 247-CA18, M 258, M 259-CA25, M 260-CA26 ( association

« Vélocité-Languedoc »).

La synthèse de ces diverses observations est la suivante:

*- Il n'y a pas d'aménagements spécifiques aux vélos, uniquement des espaces partagés avec les piétons qui y voient une intrusion. L'objectif de 10% des déplacements en vélo défini au PDV n'est pas possible sans un espace de circulation pour les cycles bien identifié.*

*- Réserver un espace pour le transport des vélos dans les tramways et prévoir des parcs avec anti-vols vélos dans les stations.*

*- Les séparateurs entre deux voies sont extrêmement dangereux (pièges à cyclistes).*

*- Des aménagements ponctuels sont demandés:*

*- Rond-point R. Schuman: discontinuité des pistes entre la Mosson et Juvignac;*

*- Avenue de Lodève: les trottoirs partagés seront impraticables car les cyclistes descendront à 40 km/h.*

*- Cours Gambetta: la circulation piétonne très dense implique des trottoirs distincts.*

*- Depuis la gare, vers le sud, ainsi que avenue du Petit Train, il n'y a plus de pistes cyclables en site propre; idem pour le trajet Pont Zuccarelli – Ernest Granier et l'accès à la future mairie de Montpellier.*

*- Avenue de la mer: traiter en vraie « zone 30 » des contre-allées et créer une piste cyclable en site propre.*

*- Station Paillatrice: le passage est complètement bouché pour les vélos.*

*- Chemin de Moularès: la largeur de la voirie peut être réduite afin d'augmenter celle des trottoirs et des pistes cyclables.*

Le contenu de ces observations, critiques et suggestions, est tel que la commission d'enquête a questionné le M.O. sur sa prise en compte de ces problèmes.

La question posée par la C.E. au M.O. est la suivante:

« Concernant l'utilisation des cycles en ville, et les aménagements à leur consacrer, comment et dans quelle mesure le maître d'ouvrage peut-il prendre en compte les suggestions de l'association VéloCité »?

Dans sa réponse ( cf annexe ), le M.O. précise que:

*L'itinéraire vélo qui est systématiquement prévu à proximité du tracé a 2 objectifs: offrir un meilleur réseau cyclable et dissuader la présence de cycles sur la plateforme.*

*Les aménagements cyclables ont été définis avec la préoccupation d'assurer la sécurité des usagers des transports, de fluidifier le trafic et de minimiser l'impact foncier sur les propriétés*

riveraines. Les pistes en site propre sont privilégiées dès que le contexte le permet, dans le cas contraire, des solutions alternatives sont prévues: bandes cyclables sur chaussée ou sur trottoir.

La continuité de la piste cyclable entre Juvignac et la Mosson à partir du terminus des Caunelles est prévue sur trottoir entre la voirie automobile et la plateforme du tramway. Le raccordement au rond-point Schuman sera organisé dans la continuité pour donner accès à l'ensemble des destinations.

Avenue de Lodève, dans le sens descendant, où les vitesses en vélo peuvent atteindre 40 km/h, les trottoirs auront 5 m. de large au lieu des 3 m. habituels, ce qui permet d'espérer une cohabitation piétons / cyclistes en toute sécurité.

Les séparateurs centraux destinés à empêcher les traversées de plateforme par des véhicules, sont une exigence quasi systématique des organismes qui contrôlent la sécurité du projet. Ils ne peuvent gêner les vélos qui sont réputés emprunter en priorité les trottoirs aménagés à cet effet.

Cours Gambetta, des itinéraires communs piétons-vélos sont prévus de chaque côté du cours afin d'offrir des accès confortables et sécurisés à tous les points du cours, où seront réalisés à cet effet des aménagements ponctuels.

La continuité des pistes cyclables depuis la gare vers le sud sera traitée dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable. Des itinéraires cyclistes existent dès à présent, les aménagements liés au tramway ne constitueront qu'une opportunité d'amélioration. Il en est de même pour le Pont Trinquat et la nouvelle mairie où ces aménagements seront traités dans le cadre de la ZAC.

Avenue du Petit Train, une piste bidirectionnelle en site propre protégée par un alignement d'arbres est prévue.

Avenue de la mer, la plateforme du tramway vient s'intégrer dans le projet fonctionnel et architectural de la ville et les aménagements cyclables ne sont pas maîtrisés par l'Agglomération, M.O. de la ligne 3. L'aménagement qui est en cours de réflexion prévoit dans ces principes structurants une création de pistes cyclables de chaque côté.

Au niveau de la station Pailletrice, la piste cyclable qui apparaît bouchée sur les plans du dossier de l'enquête sera assurée en optimisant la largeur et la géométrie des voiries à l'approche du carrefour. La préservation et la continuité des pistes cyclables sur cet itinéraire qui dessert les plages sera un enjeu majeur dans la conception de l'aménagement.

Les cyclistes sont autorisés à prendre le tramway avec leur vélo pendant les heures creuses d'exploitation.

La **commission d'enquête** considère que les réponses apportées par le M.O. sont complètes et satisfaisantes.

Elle constate que le Plan de déplacements urbains réserve une place importante au vélo en lui fixant un objectif de 10% des transports à terme. Le vélo est donc appelé à prendre une place importante dans le système de transports de l'Agglomération de Montpellier.

L'infrastructure de la ligne 3 du tramway permet de créer, comme précédemment les lignes 1 et 2, un linéaire conséquent de pistes cyclables qui s'intégrera aux itinéraires du futur Schéma

Directeur Cyclable: il ne doit pas être considéré isolément, et la C.E. estime qu'il ne peut donc répondre aujourd'hui, seul, à toutes les demandes.

La demande de réserver une voie en site propre pour atteindre l'objectif du P.D.U. lui paraît excessive; une cohabitation piétons/cyclistes est parfaitement envisageable et dépend en grande partie du comportement de ces derniers. A ce propos, la création d'une piste cyclable en site propre pour pouvoir descendre l'avenue de Lodève « à 40 km/h » ou la suppression des séparateurs centraux qui pourraient être dangereux pour les cyclistes qui s'aventurent dans une zone qui leur est interdite, ne paraît pas raisonnable à la C.E.

La C.E., prenant en compte les précisions indiquées par le M.O. dans sa réponse, émet donc un avis favorable aux aménagements cyclables accompagnant le projet de ligne 3.

### **3.6. Les demandes de dessertes complémentaires.**

Mis à part le secteur de la commune de Juvignac, examiné spécifiquement ci-avant, de nombreuses autres observations ont été formulées pour souhaiter certaines extensions de la ligne, notamment pour qu'elle soit prolongée jusqu'à la mer, mais aussi en faveur d'une desserte directe de l'aéroport, et de quelques autres dessertes complémentaires.

#### 3.6.1.- L'accès à la mer.

Le souhait de rejoindre la mer par le réseau de tramway a été inscrit sur plusieurs des registres mis à disposition du public.

Sans reprendre celles qui sont indiquées au § 2.2 ci-avant, la liste des observations allant dans ce sens, souvent spécifiques à cette seule remarque, est la suivante:

\* Registre de l'Agglomération: AG 2, 29, 55-CA9, 100, 139, 140.

\* Registre de la mairie de Montpellier: M 6, 10, 26, 29, 40, 112, 123, 126, 144, 145, 147, 162, 163, 175, 180, 186-CA11 (les « Verts »), 192, 199, 206, 216, 233, 243, 254.

\* Registre de Pérols: P 4, 6, 7, 8, 12, 22-CA4, 26.

\* Registres de Lattes: L 32, 64.

Certaines observations demandent une extension jusqu'à la mer, sans autre précision ou citant parfois « Carnon », mais beaucoup ( environ la moitié des intervenants) regrettent que Palavas ne soit pas desservi, ayant néanmoins conscience que cette commune ne fait pas partie de la Communauté d'Agglomération de Montpellier et que le tracé de la ligne 3 est dans une direction différente.

La **commission d'enquête** prend bien entendu acte de ces desideratas, mais en précisant

qu'ils ne peuvent être pris en compte dans le cadre de cette enquête car, ainsi que le dossier d'enquête le fait bien apparaître, et suivant les confirmations verbales des représentants du maître d'ouvrage, le réseau de tramway est strictement lié au périmètre de l'Agglomération, et ne peut donc, dans l'état actuel de celui-ci, desservir des communes extérieures, telles que Palavas, et Mauguio-Carnon.

Ceci étant, et rappelant l'analyse faite ci-avant du tracé dans la commune de Pérols (§ 3.3), la commission note que le tracé prévu de la ligne trois ayant son extrémité, côté littoral, à un Km environ de celui-ci ( station « Santa Monica » à Pérols), un prolongement ultérieur, dans le moyen ou long terme, de la ligne jusqu'à Carnon, devra pouvoir être envisagé lorsque les conditions administratives, et de potentiel de desserte, le rendra possible et utile.

### 3.6.2. - La desserte de l'aéroport.

Plusieurs intervenants demandent la desserte de l'aéroport par la ligne 3.

Les observations correspondantes sont: M 4, M 143, M 147, M 148, M 161, M 232-AC16(CCI).

Non loin de l'aéroport international de Montpellier, la ligne projetée est établie le long de la route de Carnon. Sur cette section sont prévues diverses stations, les plus proches de l'aéroport étant « Pailletrice » et « Parc des Expositions ».

La commission d'enquête relève que le dossier d'enquête indique (§ 3.2.4. du volet C):

*« La desserte de l'aéroport, assurée aujourd'hui par une navette car depuis le centre ville, bénéficiera également de la mise en service de la ligne 3. Les navettes vers l'aéroport pourront ainsi être réorganisées à partir de la station Pailletrice ou Parc des Expo, pour offrir aux usagers un meilleur confort, une plus grande régularité des temps de parcours, et surtout un plus grand nombre de destinations accessibles ».*

La **commission d'enquête** estime que cette réorganisation de la desserte de l'aéroport va dans le sens d'un meilleur service rendu aux usagers de celui-ci, le système de navettes entre des lignes de transport en site propre et les aéroports est d'un usage fréquent et satisfaisant dans de nombreux autres sites aéroportuaires. Pour que ce service soit optimal, il conviendra néanmoins que le gestionnaire du réseau veille à ce que les navettes assurant les liaisons entre la ligne 3 et l'aéroport aient une régularité, une fréquence, des plages horaires et un système de correspondances bien adaptés à la clientèle concernée et au trafic aérien.

### 3.6.3. - Autres dessertes demandées.

Quelques intervenants ont émis le souhait que le tramway assure la desserte d'autres destinations extérieures à Montpellier, ou d'autres quartiers de la ville.

- AG 121, AG 133-CA37, LT 5 et 7: dessertes de Lavérune, Pignan, voire Cournonterral.
- M 3, M 83: desserte des quartiers Chamberte et Pas du Loup.
- M 7, M 43: desserte du secteur de la Martelle.
- M 27: desservir Lavérune, Cournonsec, Cournonterral.
- M 80, 185, 186- CA11 (« les Verts »): prolonger vers St Georges d'Orques.
- L 6 ,L 13, L 33bis: desservir Maurin, et Villeneuve-les Maguelonne pour L 33 bis.

Ces demandes ne coïncident pas avec les objectifs de la Communauté d'Agglomération, tels qu'ils sont explicités dans le dossier d'enquête, qui ont conduit au tracé de la ligne 3 affiné lors du processus de concertation préalable. La commission d'enquête n'estime donc pas qu'elles sont en mesure d'amener à reconsidérer le tracé envisagé, la desserte des communes et quartiers susmentionnés pouvant être correctement assurée, tant que des extensions futures éventuelles du réseau de tramway ne seront pas prévues, par le réseau de bus complémentaire.

### **3.7. - Le réseau de bus urbains.**

Le problème des dessertes complémentaires au réseau du tramway, pouvant être assurées par le réseau des bus urbains, a donné lieu à un certain nombre de remarques au cours de l'enquête.

Celles-ci peuvent se synthétiser suivant deux catégories:

1. *Le réseau de bus ne doit pas être sacrifié et une concertation des lignes modifiées doit être organisée; les couloirs en site propre (Gambetta, avenue de Lodève...) et des stations telles que B. Milhaud, Château d'eau..., ne doivent pas être supprimées: observations n°s M 65, M 85, M 87, M 102, M 105, M 186-CA11 (les « Verts), M 258-CA25, AG 57, AG 71.*

2. *Une demande de desserte par le tram de quartiers de Montpellier tels que la Chamberte, Pas du Loup, Figuerolles, la Martelle, etc.*

Ces demandes semblent exprimer une certaine frustration des habitants, qui ne semblent pas considérer que les bus puissent assurer le même service.

Elles figurent notamment dans les observations M 7, M 43, M 46, M 83, AG 143.

Aussi, la C.E. a posé la question suivante au M.O.:

« Parallèlement à la création d'un réseau de tramway à trois lignes, l' Agglomération

envisage-t-elle de restructurer, et revaloriser l'image, d'un réseau de bus complémentaire? ».

Dans sa réponse (cf annexe), le maître d'ouvrage indique que:

*La mise en service de chaque nouvelle ligne de bus est l'occasion d'importantes restructuration du réseau de bus et de l'instauration de pôles d'échanges bus-tramway, afin de les rendre complémentaires du réseau tramway, et permettre une réduction des flux automobiles drainés par le centre-ville. Les trois réseaux: urbain, suburbain et départemental, sont concernés.*

*Depuis l'entrée en fonction de la ligne 1 du tramway, l'image du réseau de bus a progressé: changement de livrée des bus en cohérence avec le design du tramway, renouvellement du mobilier urbain, amélioration des services( télé-billettique, nouveaux titres de transport, développement du système d'information des voyageurs...), nouveau parc d'autobus moins polluants, accessibles et climatisés.*

*Les mesures pour accompagner l'arrivée de la ligne 3 porteront sur:*

*- La création de lignes de bus structurantes à hautes performances, bénéficiant d'un site protégé sur le centre-ville, avec des fréquences élevées identiques au tramway et accessibles aux personnes à mobilité réduite.*

*- La finalisation du programme « bus propre »: à l'horizon de la mise en service de la ligne 3, tous les bus seront non polluants.*

*- Le renouvellement du système de télé-billettique, un nouveau design en harmonie avec les trois lignes du tramway et la mise en oeuvre de services complémentaires (vélos en libre service, accès à l'auto-partage...).*

La **commission d'enquête** estime que, même si, à terme, le réseau tramway doit représenter plus de 80% de la fréquentation du réseau public, les zones urbaines qui resteront desservies par les bus devront bénéficier d'un service performant et attractif pour ne pas paraître défavorisées.

Les mesures et les moyens prévus par le M.O. pour valoriser ce moyen de transport paraissent satisfaisantes à la C.E. qui attire néanmoins l'attention du M.O. sur la nécessité qu'il y aura à les adapter dans le temps, en fonction de la demande de transport.

### **3.8.- Les parkings liés au tramway.**

Les possibilités de stationnement offertes aux usagers du tramway par la création des différents parcs de stationnement automobiles prévus au projet (trois parkings d'échange de grande capacité et quatre parkings de proximité moins vastes) , ont donné lieu à quelques observations. Ce sont les suivantes: M 58, M 186-CA11 ( « les Verts »), M 192, M 205, M 206, M 232-CA16 ( CCI), M 252-CA21.

Synthétiquement, ces intervenants estiment que *les parkings relais et ceux du centre-ville sont insuffisants en nombre et en capacité d'accueil.*

La **commission d'enquête** constate que l'emplacement et la capacité des parkings relais est conforme au Schéma de Cohérence Territoriale et au Plan de Déplacements Urbains. Les demandes de renforcement des parkings relais ( de la Mosson en particulier) et en centre-ville ( à la station « Observatoire », place de l'Europe ...), et de création de parkings supplémentaires (à la Déchetterie, au Peyrou...), ne paraissent donc pas immédiatement nécessaires pour les besoins de la ligne 3.

Des aménagements relatifs au stationnement des véhicules pourront toujours être réalisés ultérieurement en fonction des besoins futurs, et le fait de les différer n'affecte pas la faisabilité et l'intérêt du projet.

#### **4. ANALYSE DES AUTRES OBSERVATIONS.**

Nous allons examiner individuellement, dans ce qui suit, toutes les autres observations qui, par leur caractère très ponctuel ou spécifique, n'ont pas fait l'objet d'une des analyses collectives par thèmes ou rubriques homogènes faites dans les paragraphes précédents. Cette analyse sera faite dans l'ordre des numéros d'inscription des observations et/ou courriers annexés, suivant les différents registres d'enquête déposés dans les cinq lieux précédemment indiqués. Le contenu des interventions sera indiqué, synthétiquement, en italique, et donnera lieu à un commentaire et avis de la commission d'enquête. Certaines d'entre elles pourront être éventuellement regroupées, lorsque leur contenu sera identique.

##### **4.1. - Registres du siège de Montpellier-Agglomération.**

- n° AG 32-CA4: propose des « *bouquets de narcisses* » pour décorer les rames de la ligne 3. Pour la C.E., ce sujet n'est pas du ressort de la présente enquête, il est de la responsabilité du gestionnaire.

- AG 36-CA7 et AG 70: la ligne doit « *passer par le cours Gambetta* ».  
Sans objet: la ligne 3 y passe effectivement.

- AG 46 ( association « Bien vivre au Courreau et Plan Cabanes »), complète leur observation AG 7, déjà citée. Craint des *difficultés pour les livraisons* dans les rues adjacentes au cours Gambetta, et dans la rue du faubourg du Courreau, souhaite *la libre circulation sur les carrefours*, et dénonce la gêne des *parkings sauvages*.

La C.E. note que ces problèmes de bon rétablissement du trafic, des livraisons et du stationnement local suite au réaménagement des voiries lié à la création de la ligne, est souvent cité par les riverains des voies concernées. La bonne résolution de ces problèmes, réels, est à prendre en compte par le maître d'ouvrage lors des études de détail ultérieures qui préciseront les emprises,

rétablissement d'accès, réaménagements aux limites des propriétés riveraines, etc, éventuellement en concertation avec les riverains, et qui pourront être précisés sur le dossier présenté à l'enquête parcellaire ultérieure. La C.E. ne peut donc, au niveau de la présente enquête, où les détails d'aménagements ne sont pas encore déterminés, qu'inciter le M.O. de traiter, dans la suite de l'opération, ces problèmes avec toute l'attention qu'ils méritent.

- AG 47: le local à usage de vente de pizzas, appartenant à M. Fauquier, à l'angle des rues d'Alco et P. Rimbaud, sur un terrain appartenant à l'office départemental HLM, est « impacté » par le projet et deviendra inutilisable. Cette personne demande que ce bâtiment puisse être:

- soit, déplacé hors de la nouvelle emprise, avec accord de l'office HLM et indemnisation,
- soit, racheté par le M.O.

La C.E. considère que ce problème sera à régler au mieux de l'intérêt des deux parties au moment des négociations afférentes aux acquisitions, indemnisations, réaménagements, entre le M.O. et les personnes concernées par l'emprise de la ligne, une fois que celle-ci aura été déterminée avec précision.

- AG 48, 63, 130 et CA12: l'« Association de défense des riverains des quartiers sud » souhaite en particulier:

- Pour éviter le bruit, enterrer le trafic de transit de la voie du VFIL,
- prolonger les espaces verts de la nouvelle mairie à l'autoroute,
- rénover les voies d'accès du quartier,
- aménager des murs anti-bruits, et poser des revêtements de chaussée anti-bruits.

La C.E. note que les bruits et aménagements évoqués ici sont ceux des voiries routières. Ces problèmes sont de la responsabilité de la ville, éventuellement en liaison avec le M.O. pour ce qui ressort des conséquences directes du projet de ligne 3. Ils seront donc à traiter par ces autorités avec toute l'attention nécessaire, hors du champ de la présente enquête.

- AG 49: Un riverain du 765 chemin du Moularès concerné par l'emprise pose le problème des réaménagements de sa propriété lors des travaux ( entrée, plantations, portail, passage piétons, doublage des vitrages, etc.).

Avis de la C.E: comme ci-avant ( AG 47), problèmes à régler ultérieurement lors des négociations entre le M.O. et les riverains « impactés » après détermination précise de l'emprise du projet.

- AG 64: « maintenir l'accès à ma propriété », 34 rue St Hilaire.

Même avis de la C.E. qu'à la remarque précédente.

- AG 73-CA16 et AG 81: l'« Association des riverains du tramway de Montpellier » , dans un volumineux dossier annexé au registre, s'inquiète essentiellement des nuisances sonores pouvant

être générées par le tramway au cours de son exploitation. Ce dossier, outre des documents généraux, comporte nombre d'expertises et contre-expertises sur ces nuisances sonores ayant pu être observées sur la ligne1 en fonctionnement, et cite des remarques formulées lors des enquêtes ligne2.

La C.E. ne commentera pas ces avis d'experts, parfois contradictoires, qui d'ailleurs ne concernent pas directement la ligne 3. Indiquons seulement, sur ces problèmes de bruit, quelques éléments figurant dans le dossier soumis à l'enquête (volet G: Etude d'impact):

« *La mise en service de la ligne de tramway en 2012 n'engendrera pas d'effet négatif sur les niveaux de bruit. Les niveaux sonores seront équivalents ou réduits de 1 à 2 dB(A) en moyenne* ».

« *Globalement, la mise en service de la ligne 3 et de l'extension ouest de la ligne 1 [...], par le report modal [...], améliorera l'ambiance sonore dans de nombreux secteurs traversés actuellement par des voies routières* ».

Le M.O. décrit en outre les mesures compensatoires qu'il mettra en oeuvre pour combattre les nuisances sonores ponctuelles éventuelles: « *Les différents types de pose de voie sont adaptés à la configuration du milieu pour réduire les nuisances. L'exploitant met en oeuvre des mesures d'entretien propres à maintenir le niveau acoustique aussi faible que possible: usinage régulier des bandages de roues, graissage de l'interface roue/rail, entretien général du véhicule. Une campagne de mesures après mise en exploitation sera réalisée* ».

La C.E. estime que ces précisions, ainsi que l'obligation qu'aura le M.O. à respecter la réglementation en vigueur sur la lutte contre le bruit, répondent suffisamment aux inquiétudes exprimées.

- AG 102: Demande de faire « *des escaliers Bd Perruque pour accéder à la ligne 2 en attendant la L. 3* ».

La C.E. note que cette demande n'est pas liée directement au projet présenté, et invite le M.O. à l'examiner en liaison avec la ville.

- AG 137-CA41: L'intervenante:

- D'une part souhaiterait avoir plus de précisions sur les *aménagements en cours de travaux, et sur les emprises exactes de la ligne*.

La C.E. estime qu'il s'agit là de données du ressort du projet d'exécution, et non du projet actuel non encore précisé dans les détails.

- Ensuite, regrette qu'il n'y ait pas de « *rocade de contournement* » de Montpellier, et l'estime indispensable pour l'efficacité de la ligne 3.

La réponse à cette remarque est, pour la C.E, contenue dans les documents de planification de l'Agglomération et de la Ville ( SCOT, PDU, DVA, PLU ) qui organisent les schémas de voirie et de transports publics, vis à vis desquels la ligne 3 est compatible.

- Enfin, s'interroge sur les problèmes pouvant être engendrés par la *circulation partagée sur le bas de l'avenue de Lodève*.

La C.E. note que la réponse à cette question est contenu dans ce qui est développé au § 3.5 ci-avant.

- AG 146-CA43 émise par la CLCV. Cette association:
  - souhaite que soit créé un *comité de suivi pendant les travaux*, pour se pencher sur les problèmes de sécurité, circulations, nuisances, bruit, pendant cette phase;
  - demande que *l'offre de transport soit restructurée par un organisme de concertation*,
  - demande des *solutions techniques pour lutter contre le bruit*,
  - souhaite des *parking d'échange plus vastes*,
  - attire l'attention sur la *sécurité des piétons*.

Avis de la C.E. sur ces points, respectivement:

- sur le 1er: il s'agit de l'exécution des travaux, qui échappent à la présente enquête, mais la suggestion faite pourra être utilement être étudiée par le M.O.
- le 2e: les procédures conduisant à l'élaboration des documents de planification cités plus haut, répondent à ce souci.
- le 3e: voir ci-avant ( AG 73).
- le 4e: voir précédemment au § 3.8.
- le 5e: contenu dans l'association des « modes doux » de transports entre eux, évoqués au § 3.5 ci-avant.

- AG 153-CA46: pose des questions sur l'aménagement de la rue de la Saunerie en raison du passage du tramway:

- quelle desserte pour les commerces? Les cheminements piétons?
- bruit et vibrations du tram pour les riverains?
- indemnités aux commerçants pendant les travaux?
- la prise en compte des risques hydrauliques de ce secteur,
- l'insertion du tram dans la rue?

Avis de la C.E. sur ces points:

- sur le 1er et le 5e: le dossier d'enquête donne des réponses qui sont explicites, à la fois sur l'insertion de la ligne dans cette rue par « voies entrelacées », et son aménagement permettant aux véhicules de livraison d'accéder aux commerces et au piétons de cheminer correctement.
- sur le 2e: voir ci-avant ( AG 73).
- sur le 3e: le dossier indique bien, et le M.O. l'a confirmé, que des indemnités des commerçants pour perte sur leur CA pendant les travaux seront versées, sur avis d'une commission créée à cet effet.
- sur le 4e: cette question sera du ressort de l'enquête hydraulique à laquelle ce projet sera soumis ultérieurement.

- AG 155, d'un propriétaire riverain de l'avenue de Boirargues, n° 1733.

Cet intervenant indique que, le long de sa propriété, « *le tracé du tram empiète sur 10m.* » à l'intérieur de celle-ci, et demande la « *possibilité de réduire, dans toute la mesure du possible, cette emprise en décalant le tracé du tram* ».

La C.E. a constaté la réalité de ce problème, qui affecte d'ailleurs tous les terrains situés au nord-est de la route de Carnon, entre son passage sous l'autoroute A 9, et la limite des communes de Montpellier et Lattes (débouché de la rue Fontaine de la Blaquière, près de la future station « Pont Trinquat »). Constatant d'autre part que le tracé du projet isolait l'avenue de Boirargues, entre la ligne 3 et la RD 21, ce qui la transformait en délaissé, la C.E. a demandé au M.O. d'examiner la possibilité de décaler le tracé vers la RD 21, en l'établissant sur cette avenue de Boirargues.

La réponse du M.O. (cf annexe ), indique que: « *il n'y a pas d'inconvénient majeur à ce que le projet soit modifié, en insérant la plateforme sur la route de Boirargues actuelle et en réalisant au nord de la plate forme une contre allée pour permettre la desserte des riverains. Ces modifications permettront de réduire l'emprise des acquisitions foncières* ».

Cette réponse, qui résoud le problème posé, et apporte une amélioration du tracé dans ce secteur, satisfait donc la C.E.

- AG 160-CA51: riverain du tracé 764 rue St Hilaire, qui sera face à la station « Garcia Lorca », se dit inquiet vis à vis du *bruit* qu'il supportera, souhaiterait donc un déport de cette station vers la médiathèque, et sinon que son préjudice soit pris en compte par des travaux d'isolation acoustique de sa maison , ou soit relogé après achat de sa propriété par le M.O

Il apparaît à la C.E., suivant les plans du projet, que, d'une part, le déport de la station n'est pas physiquement envisageable, et que d'autre part le tracé n'implique pas d'emprise sur cette propriété, ce qui rend son acquisition peu réaliste. Il conviendra donc que le M.O. examine, avec ce riverain, avant l'exécution des travaux, les meilleurs moyens de remédier aux risques de nuisances que la proximité de la station pourrait générer sur cette propriété.

- AG 165- CA53: Association « CEVEN », souhaite une corrélation entre le tracé de la ligne 3 et l'aménagement, prévu, du rond-point d'Alco. Elle joint à l'appui des documents relatifs aux projets prévus antérieurement sur ce rond-point, et sur différentes enquêtes publiques qui l'ont concerné. Elle désire en particulier que soit *préservé l'espace vert du parc d'Alco*.

La C.E. constate, après avoir obtenu, verbalement, des précisions de la part du M.O, que d'une part, le projet d'aménagement de ce rond-point et de ses abords n'est pas finalisé, et que d'autre part, le projet de ligne 3 à son abord ne compromet en aucune manière un bon aménagement futur de celui-ci, et ne concerne pas les espaces verts qui lui sont adjacents. En conséquence, il lui paraît évident que cet aménagement futur ne pourra que tenir compte de la présence de la ligne du tramway, dans un sens d'une harmonisation entre les deux projets. La C.E. n'est donc pas d'avis de modifier le tracé de la ligne 3 sur ce site.

- AG 175-CA59 et AG 176-CA60. Ces deux séries d'observations concernent les mêmes objets, et ont été consignées respectivement par l'architecte de la clinique Beausoleil et des établissements de santé adjacents ( maison de retraite « les Violettes » et MUTAC), et par le responsable de « Languedoc Mutualité », dont dépendent ces établissements.

Elles indiquent, plans à l'appui, les projets d'organisation nouvelle du « *plateau technique d'urgence* » de la clinique Beausoleil, qui implique de nouvelles circulations et de nouveaux accès sur les voies publiques, notamment rue de la Taillade, qui doit être réaménagée en liaison avec les travaux de la ligne 3 sur l'avenue de Lodève, où elle débouche.

Elles demandent, pour les deux autres établissements, « *la modification en sens unique de l'avenue de Lodève* » et posent le problème « *de l'accès public des visiteurs du nord et de l'ouest du département et de la ville, qui devient difficile et complexe par le parcours à partir de la cité des cadres* ».

La C.E. Constate que le tracé proprement dit de la ligne 3 n'est pas en cause en lui même dans ces observations, mais s'agit là néanmoins de vrais problèmes liés à l'aménagement des voiries de ce secteur, à résoudre au mieux du fonctionnement de ces établissements d'intérêt public. Elle recommande donc au M.O., en liaison avec les services de voirie de la ville, de se rapprocher des responsables de ces établissements pour élaborer des solutions satisfaisants pour ceux-ci et pour l'intérêt général.

- AG-CA61, document déposé au siège de l'agglomération, peu après l'heure de clôture de l'enquête, mais néanmoins annexé. Il est rédigé par l'Association « ATDC 34 ». En résumé, ce texte critique de nombreux choix du tracé présenté, compare le tramway aux bus, à l'avantage de ces derniers, que cette association estime être « *plus rapide que le tram* », défend le principe du « *tram-train* », prenant des exemples sur la ville de Nantes, dont est cité l'exemple du « *bus way* » .

La C.E. estime que les arguments développés par cette association s'opposent complètement aux choix, argumentés et concertés, retenus par l'Agglomération pour son système de transports urbains basé sur la complémentarité entre le tramway et le réseau de bus, comme développé précédemment, et ne peut donc les prendre en compte dans le cadre de cette enquête.

- LT 1 et 12: ces lettres annexées après la clôture de l'enquête concernent le projet sur Lattes: elles seront évoquées au § 4.4 ci-après.

- LT 4: un médecin, 72bis avenue de Lodève, pose le problème de l'accès à son cabinet médical, en fonction du sens unique prévu sur cette avenue.

La C.E. recommande au M.O., d'examiner ce problème précis avec ce médecin, lors de l'établissement du projet définitif pour lui trouver une solution satisfaisante.

- LT 10: souligne les risques d'inondation au carrefour des Prés d'Arènes.

La C.E. note qu'il s'agit d'une question qui sera du ressort de l'enquête publique ultérieure

portant sur le volet hydraulique du projet.

- LT 14: les « commerçants de la halle Laissac », favorables au passage du tramway rue de la Saunerie, souhaitent être « *associés au plan de circulation* », et « *maintenir la halle Laissac* ».

La C.E., tout en notant qu'une des justifications du tracé par la rue de la Saunerie est justement de préserver cette halle, pense qu'il sera utile qu'une concertation ait lieu entre les commerçants et riverains concernés par ce secteur et le M.O., pour mieux préciser le fonctionnement des diverses circulations de celui-ci.

#### **4.2. - Registres de la mairie de Montpellier.**

- n° M 5: « *Le prix du ticket de transport est trop cher* ».

La C.E. estime que ce problème, qui est soulevé par quelques autres intervenants ( M 10, M 14, M 16, M 18, M 110, M 156, M 193), ne relève pas de la présente enquête préalable à la DUP, mais est de la responsabilité de l'exploitant du réseau de transport urbains de l'Agglomération dans sa politique commerciale. Elle est donc sans avis sur ce sujet.

- M 6: se demande si « *la mise en 2 X 1 voie de la rue d'Alco est compatible avec la circulation automobile* », constate que, avenue de Lodève, « *les voitures rouleront sur les voies du tram* », préférerait, pour traverser le Lez près de la future mairie « *faire un nouveau pont plutôt qu'un double emploi du pont actuel* », et pense que le passage par la rue du faubourg de la Saunerie « *est une bonne occasion pour son réaménagement* ».

Sur tous ces points, la C.E. considère que le dossier du M.O. est suffisamment argumenté pour que les choix techniques qu'il a retenu concernant ces secteurs ne soient, aux détails près du futur projet d'exécution, pas remis en cause.

Concernant le tracé aux abords de la future mairie et la traversée du Lez, la C.E. relève, par ailleurs, qu'un intervenant ( M 178), se dit favorable au tracé du projet.

- M 33: Intervenant du 45 av. de Lodève: « *quid du stationnement futur des voitures le long de cette avenue?* », et remarque comparable pour M 149 et M 198:

La C.E. observe que les aménagements de la ligne sur les avenues actuelles, conduiront effectivement à des modifications de stationnement des voitures. Ceci est à considérer en rapport avec les changements de comportement des automobilistes dans ce nouveau contexte, comme précédemment pour les lignes 1 et 2, et donc que ce problème n'est pas de nature à remettre en cause lesdits aménagements dans le cadre du projet global.

Cet intervenant pose aussi la question du devenir des platanes le long de l'avenue, et observation similaire à M 215.

La C.E. constate que le projet ( volet C du dossier d'enquête) prévoit que « *le maximum d'arbres existants seront conservés, les alignements existants qu'il n'est pas possible de conservés seront restitués par d'autres plantation* »,et en prend acte favorablement.

- M 34 évoque le manque d'accès au « Chambord », face au lycée J. Guesde et M 35 pose la question de l'emprise du projet sur son terrain, 100 bis av. de Lodève et *demande des aménagements en limite dès le début des travaux.*

Ce problème des aménagements ponctuels aux limites des propriétés « impactées » par la construction de la ligne ( clôtures, portails, accès, stationnements particuliers,...) sera , ainsi que nous l'a confirmé le M.O., réglé au mieux des intérêts des riverains concernés, en fonction des emprises précises découlant du projet détaillé, qui feront l'objet de la future enquête parcellaire. La C.E. Estime donc qu'ils ne sont pas à prendre encore en compte au niveau de la présente enquête.

Même avis pour M 63, 149 av. de Lodève, au sujet de places de stationnement pour son commerce, ainsi que M 197 ( av. de Lodève) sur ses accès et le bruit pendant les travaux, M 139 sur accès voie privée ( rue Fontaine du Roi) à l'av. de Lodève, M 235, 143 de cette avenue, sur ses accès, M 245 sur « *déposes minute* », rue de la République.

- M 48: concernant l'impact du projet rue St Hilaire:

- sur *le niveau sonore*
- sur *le stationnement et la circulation automobile,*
- sur les *dispositions pour réduire la gêne.*

Les avis de la C.E. sur ces points sont ceux indiqués aux n°s respectifs: AG 73, M 33 et M 35 ci-avant.

- M 80: « *Prévoir un arrêt place St Denis et suivre la rue A. France* »

La C.E. observe que le projet prévoit une station « St Denis » près de cette place, et que le passage par la rue A. France, étudié en variante, avait été écarté par la M.O. pour plusieurs raisons, dont celle qui était de conserver la halle Laissac. La C.E. ne pense donc pas qu'il faille remettre le tracé en question dans ce secteur.

- M 84: *souhait de « faire passer la ligne par l'avenue de Palavas plutôt que par les Prés d'Arènes ».*

Cette demande concerne une variante étudiée par le M.O. avant fixation du tracé soumis à l'enquête pour les raisons développées dans le dossier d'enquête. La C.E. n'estime donc pas opportun de la reprendre.

- M 85 et M 231: se posent la question de la circulation avenue de Lodève avec sa configuration modifiée par le passage de la ligne 3.

Sur ce sujet, la C.E. émet le même avis que celui formulé au n° M 6 ci-avant, relatif à la rue d'Alco.

- M 104: riverain 1661 av. de Boirargues, sur l'accès à sa propriété. La réponse est la même qu'à AG 155 ci avant.

- M 114: concerne le tracé sur la rue du Faubourg de la Saunerie: *quid des accès des riverains à leurs habitations?, des livraisons aux commerces, des flux piétonniers? Conserver la halle Laissac.* Questionnement semblable pour M 251-CA20 (*circulation automobile sur cette rue*) et M 147.

La C.E. a évoqué la problématique de cette rue et de la halle aux n°s AG 153, LT 14, ci-avant.

L'intervenant évoque aussi les *problèmes d'inondabilité du secteur*, de même que M 209.

Pour la C.E., ceci sera du ressort de l'enquête hydraulique ultérieure, comme pour d'autres sites évoqués par ailleurs.

- M 128: souhaite que puisse être « *améliorée la desserte du secteur Tournezy, même avec les bus* ».

Sur un tel sujet, la C.E renvoie au § 3.7. ( réseau des bus urbains, incluant la réponse du M.O.) ci-avant.

- M 146: demande d' « *améliorer les accès à la ligne, par ex. de l'av. De la Liberté vers l'av. de Lodève* ».

Même avis de la C.E. qu'à AG 102.

- M 169: relatif au passage souterrain de l'avenue P. Bringuier: souhait de « *ne pas y toucher pour limiter les difficultés de circulation et économiser de l'argent* ».

La C.E. constate que le projet présenté ne modifie pas le passage souterrain de cette avenue sous l'avenue de Lodève.

- M 172-CA 10: L'Association « Arceaux vie active »:

- même si elle est satisfaite du passage de la ligne 3 par l'avenue de Lodève et le cours Gambetta, aurait préféré à la place dans ce secteur, une *modernisation de la ligne 15 du bus* »

- pense qu' « *une voie unique entre les 2 stations Delmas et Plan Cabanes serait plus efficace* »,

- s'inquiète des possibilités de stationnement, de livraisons, le long du parcours,

- s'inquiète aussi de « *l'abattage des arbres sans replantation* »,

- parle de « *flou sur les pistes cyclables du cours Gambetta* »,

- s'interroge sur les « *changement de sens des rues perpendiculaires au tracé qui*

vont rendre obligatoire le passage par la rue St Louis pour rejoindre les quartiers sud », alors qu'elle est « déjà saturée »,

- indique que « les commerçants des Arceaux exigent un jute dédommagement au manque à gagner causé par les travaux »,

- et se dit être « présente et disponible dans les mois qui viennent pour une vraie concertation avec la TAM ».

L'avis de la C.E. sur ces points est, respectivement, le suivant:

- La problématique tram-bus a été analysée au § 3.7 ci-avant.

- Sur le second: une voie unique dans un secteur exigeant une forte fréquence des rames n'est, pour la C.E., pas envisageable.

- Sur le troisième, même avis que précédemment au n° M 33 .

- Sur le problème des arbres abattus pour les travaux, cf également à M 33.

- Le système des pistes cyclables connexe à la ligne a été examinée précédemment au § 3.5 .

- Les modifications du plan de circulation dans certaines rues en raison de la réalisation de la ligne 3 dans son milieu viaire, et qui apparaîtront nécessaires, seront de la responsabilité de la Ville et du M.O., qui devront bien entendu les étudier et mettre en oeuvre dès le démarrage des travaux. Cette question, malgré son importance, ne semble pas à la C.E. devoir affecter le principe d'établissement de la ligne proprement dit.

- Le principe du dédommagement des commerçants pour pertes de C.A. du fait des travaux, qui est prévu par le M.O., a déjà été évoqué au n° AG 153 ci-avant, étant néanmoins observé que les commerçants des Arceaux ne seront qu'indirectement affectés par ces travaux, la ligne 3 ne passant pas par le Bd des Arceaux.

- La C.E. ne peut qu'encourager toute forme de concertation entre le M.O. et les associations ou structures représentant les personnes et professions concernées par les conséquences de la création de la ligne 3, et est favorable à la proposition formulée dans ce sens par cette association.

- M 179: critique les « propositions de C. Lacroix » pour la décoration des rames.

Sujet hors enquête, pour la C.E.

- M 186-CA 11: contribution des « Verts » de Montpellier;

Un certain nombre d'observations contenues dans cette contribution, ont été déjà évoquées et commentées dans les paragraphes précédents relatifs aux rubriques thématiques.

Les quelques autres remarques de ce texte, non encore examinées, sont les suivantes:

- concernant les plantations, contestation sur la « destruction des alignements de platanes sur la partie montante de l'avenue de Lodève et leur remplacement par des tilleuls argentés. Plutôt conserver l'alignement sud ou installer une ligne centrale d'arbres »

- estiment « la station Pilory inutile car trop proche de la station Alco »

- concernant le rond-point d'Alco, souhaitent « coordonner l'implantation de la ligne avec le nouveau projet de réaménagement du CG 34 »

Avis de la C.E. Sur ces trois points:

- Le problème des plantations d'alignement est évoqué aux M 33 et M 172 précédents. Prenant acte du fait que le M.O. veut réaménager végétalement les secteurs où des plantations existantes devront être détruites, la C.E ne peut évidemment que recommander au M.O. de conserver le maximum d'alignements d'arbres existants si leur état le permet, mais n'a pas d'avis sur les essences arbustives à mettre en place, dont le choix pourra bien sûr être utilement fait en s'entourant d'avis de professionnels compétents.

- La station Pilory est, pour la C.E., à maintenir, car desservant un secteur où sont présents de nombreux emplois.

- Sur le rond-point d'Alco, question identique à celle formulée par l'association « CEVEN », ( AG 165 ci -avant), et même avis de la C.E.

- M 187: S'inquiète de la circulation dans le quartier « *château d'O , avenue du Père Soulas* » pendant les travaux de la ligne 3, et suggère certains aménagements pour y pallier.

La C.E. note qu'il s'agit d'un secteur non directement concerné par le passage de la ligne 3, et que les problèmes de circulation automobiles dans la ville pendant les travaux, seront réglés par la ville et le M.O. le moment venu.

- M 194: ( 764 rue St Hilaire) Souhait de *déplacer l'arrêt « Garcia Lorca » vers la médiathèque, et « passer avenue de Palavas ».*

Même intervenant que AG 160. Voir avis de la C.E. sur ces points à ce n° et à M 84.

- M 199: rue St Hilaire: « *Que deviendra la ligne 8 du bus pendant les travaux? Des murs anti bruits sont-ils prévus? ».*

La C.E. note qu'il s'agit là de problèmes d'exécution des travaux, qui seront réglés en leur temps par le M.O. et la ville, sur lesquels elle n'a pas d'avis particulier à donner.

- M 207: intervenant de Villeneuve-les-Maguelone, souhaite « *un parking, ou mieux une ligne de cars calés sur les horaires du tram* ».

La C.E. rappelle que les questions de transports routiers complémentaires au tramway sont évoqués au § 3.7 ci-avant, tout en estimant que le « calage » avec les horaires du tram ne sont pas un véritable problème, étant donné les fréquences prévues pour ses rames.

- M 218: 660 rue d'Alco. Quid des *accès clientèle et accès propres pendant les travaux, et du stationnement des clients après aménagement ?*

Même avis de la C.E qu'à M 34 et M 35.

- M 231: estime que *« la distance entre les stations Plan Cabanes et St Denis est trop grande: les rapprocher ou en créer une nouvelle entre les deux »*.

Une observation du même type est faite au M 243, concernant l'entre-stations « Campanules » et « Nouveau St Roch ».

D'une façon générale, la C.E. considère que le dossier du M.O. est correctement argumenté pour ce qui concerne la répartition des stations sur la ligne 3. Elle n'est donc pas d'avis de la remettre en question.

- M 232- CA16: contribution de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Montpellier.

Comme pour la contribution des « Verts », plusieurs des observations de la CCI ont été incluses dans les diverses rubriques thématiques examinées précédemment. Les autres remarques de cette chambre consulaire sont les suivantes:

- Au parking Gambetta, *« est-ce que la trémie actuelle sera remplacée par un trémie à gauche 30 m. plus loin, ce qui est indispensable pour l'accès ? »*.

La C.E. observe que le plan du projet indique bien une trémie de sortie, déplacée par rapport à l'actuelle, et deux trémies d'entrée de chaque côté de la station Plan Cabanes. Ces emplacements lui paraissent corrects pour le fonctionnement du parking et de la voirie.

- Demande *« d'aménager le carrefour de la Liberté avec la rue Forgues pour faciliter le tourne à gauche »*.

Ce problème est annexe au projet de la ligne 3, la C.E. estimant que sa résolution est à étudier par la Ville et le M.O., comme indiqué pour une question du même ordre au n° M 172 ci-avant.

- Au sujet de l'indemnisation des commerçants pour perte de C.A. en raison des travaux, la CCI se félicite du maintien d'une Commission d'indemnisation à l'amiable (CIA). Mais, se basant sur l'antériorité des deux premières lignes, elle demande que *« TOUS les travaux de déviation de réseaux, et en général tous les travaux occasionnés par l'installation du tramway, soient pris en compte pour la 3e ligne »*. Elle souhaite également que le cas des commerçants ayant acquis leur commerce après la DUP puisse également être examiné par la CIA, en raison du calendrier prévisible des travaux et contrairement aux pratiques précédentes.

Ce problème est également annexe à la présente enquête, et la C.E. ne peut que recommander à la CCI d'en débattre avec le M.O. afin de bien définir les limites d'intervention de la CIA, afin que les commerçants ne soient en aucune manière lésés dans leur activité par les travaux de la ligne 3.

- La C.E. prend acte du fait que la CCI *« est satisfaite de la desserte de l'Ecole Supérieure de Commerce »*, qui, en effet, est proche de la station « Alco ».

- La CCI *« partage les inquiétudes des commerçants de la rue Las Sorbes par rapport au devenir du stationnement dans cette rue »* et demande *« le maintien du système actuel de circulation et de stationnement au droit des commerces »*.

Le M.O., questionné par la C.E, indique que « *Le projet ne prévoit pas de modification sur le système actuel de circulation et de stationnement dans la rue de Las Sorbès* », et que « *Pour l'optimisation du fonctionnement du carrefour Las Sorbès / Lodève, il est prévu de réaliser une voie de stockage pour le mouvement de tourne à gauche, dont l'impact sur le stationnement devant les commerces sera au maximum de deux places* ».

La C.E. estime donc que ces précisions répondent aux préoccupations de la CCI sur ce secteur.

- M 233: « *régler les feux tricolores à l'angle de l'impasse Lou Trapet et de l'avenue de Palavas, pour permettre à ses habitants de sortir sur l'avenue* ».

La C.E. note qu'il s'agit d'un problème relevant des services de la ville, que le M.O. pourra utilement saisir en vue de le résoudre, mais non directement lié au principe de création de la ligne.

- M 237: « *comment assurer la sécurité des piétons et en particulier des collégiens et lycéens* » à la station d'Alco; observation similaire faite au plan général sur la sécurité des piétons et cyclistes aux abords des stations, au n° 258-CA25.

La C.E. considère que le dossier d'enquête, ainsi que les réponses du M.O relatives à la prise en compte des aménagements cyclistes dans son projet (cf § 3.5 ci-avant), montrent que celui-ci a correctement pris la mesure de cette composante « sécurité » des piétons et cyclistes vis à vis du tram. Il apparaît de plus à la C.E que l'expérience acquise par le M.O. lors de l'exploitation des lignes 1 et 2, devrait le conduire à prendre des mesures encore plus adaptées dans ce domaine, ce que la C.E. ne peut que recommander vivement au M.O.

- M 238: « *le tracé en baïonnette av. du petit train / rue St Hilaire oblige les véhicules à traverser les voies du tram: laisser cet axe du même côté de la voie, l'accès au 20 de la rue St Hilaire serait plus compliqué par ce tracé* ».

La C.E. note que la lecture du plan du projet ne rend pas apparente la pertinence de cette observation: la traversée de la ligne sera nécessaire pour les riverains situés du côté de celle-ci, quel que soit ce côté. Elle demande néanmoins au M.O. d'examiner ce point lors de l'étude détaillée du projet.

- M 241-CA17: souci de « *protéger les propriétés riveraines du tramway contre le bruit* », dans le secteur Alco.

L'avis de la C.E. sur ce point rejoint celui formulé à propos des nuisances sonores du tramway, exprimé au n° AG 73 ci-avant.

- M 255-CA23 et M 256-CA24: les propriétaires des maisons situées aux 1089 et 1051 de l'avenue du Pont Trinquat, aux angles entre cette avenue et, respectivement, de la rue St Hilaire et de l'avenue du Petit Train, où sera implantée la ligne, s'inquiètent de la proximité de celle-ci, et

souhaitent une « *protection acoustique* » de leur propriété.

La C.E. note que cette remarque est comparable à celle du n° AG 160: son avis est le même.

Les problèmes d'inondabilité soulevés également par ces intervenants, seront, eux, du ressort de la future enquête hydraulique.

- M 258-CA25: Souhaite un *accès direct « St Denis - Rondelet », plutôt que la boucle par la gare St Roch.*

La C.E. estime que le passage de la ligne 3 par la gare, avec ses interconnexions avec les lignes 1 et 2, est un point particulièrement intéressant, pour les usagers, du parcours de cette nouvelle ligne. Elle est donc défavorable à cette proposition.

Les mêmes intervenants estiment que « *les parcours sur gazon* » entraînent « *un gaspillage d'eau dans une région où il ne pleut pas* ».

Le projet prévoit en effet, ainsi qu'il le décrit dans le volet C du dossier, que la plate forme de la ligne soit traitée en surface avec des revêtements différents suivant les secteurs, « *suivant la priorité accordée à l'esthétique ou à la fonctionnalité* », et que « *le choix des matériaux utilisés sur la 2ème ligne, retenus pour leur caractère pratique, confortable et sécuritaire est repris sur la 3ème ligne de tramway, ce qui offrira en outre une certaine homogénéité sur le réseau* ». C'est ainsi que l'engazonnement de la plate forme est prévue pour des secteurs « *en site propre non circulable [...] dans les zones paysagées le long du parcours* », et que cet engazonnement sera arrosé par un *système d'arrosage automatique*.

La C.E. Estime que, même si, effectivement, les revêtements végétalisés nécessitent un entretien spécifique, comme tout espace vert, ses avantages en termes fonctionnel, d'aspect, d'intégration à l'environnement, ainsi que sa cohérence avec les aménagements des deux autres lignes, l'emportent sur les contraintes d'entretien, et pense que le M.O. saura choisir des espèces végétales suffisamment « rustiques » pour ces engazonnements, accordées au climat régional.

### **4.3. Registres de la mairie de Juvignac.**

La quasi totalité des observations recueillies sur les registres de Juvignac, concernaient le tracé de la ligne 3 dans cette commune, et ont été analysées précédemment.

Seules, restent à examiner ici, quatre interventions, relatives au tracé sur Montpellier.

- J 122 et 241: signale qu' « *niveau du 1275 rue d'Alco, les sorties ne seront pas possibles* ».

La C.E. recommande donc au M.O. d'examiner la réalité de ce problème, afin de le prendre en compte dans son projet d'exécution.

- J 236: Dans le projet d'extension de la ligne 1, les intervenants souhaitent « *conserver leur*

*sortie de propriété par le chemin du Roy vers l'avenue de Lodève ».*

Même avis de la C.E. que ci-dessus.

- J 239: regrette que « *le secteur du rond point d'Alco ne fasse pas l'objet d'un projet plus cohérent avec le Conseil Général* ».

L'avis de la C.E. sur ce point est donné au n° AG 165 ci-avant.

#### **4.4. Registres de la mairie de Lattes.**

- L 14: propose de changer le nom de certaines stations.

Pour la C.E., cette remarque ne concerne pas directement l'enquête, les noms indiqués sur les plans étant encore, pour le M.O., provisoires.

- L 12 et L 21: « *utiliser l'ancienne ligne de Palavas, pour rejoindre cette ville* »

Sur ce point, voir l'avis de la C.E. au § 3.6.1 ci-avant.

- L 15: Remarque relative au tracé rue de l'Abrivado à Montpellier: voir au § 3.2.5 .

- L 28, L29, L 53: demandent des aménagements en limite de leurs propriétés ( accès et sorties, mur de clôture, portail d'accès) en liaison avec l'emprise de la ligne.

Il s'agit de la même problématique des aménagements ponctuels à réaliser par le M.O. en relation avec les riverains concernés, telle qu'analysée au n° M 34 ci-avant, et sur laquelle la C.E. formule le même avis.

- L 34: propose que *soit revu le plan de circulation des voitures, que les espaces verts soient entretenus, et que le M.O. prévoie la construction d'un mur anti-bruit.*

La C.E. estime que les deux premiers points, ainsi que la remarque L 59, qui regrette *l'oubli de la mise en valeur compensatoire du quartier de la Céreirède*, sont de la responsabilité de la ville en relation avec le M.O., comme indiqué précédemment pour des observations comparables. Le troisième a trait aux nuisances sonores et aux aménagements éventuels pour les atténuer, tels qu'examinés et commentés par la C.E. au n° AG 73 ci-avant.

- L 35 (camping de l'Estanel), L 39 et L 43: s'inquiètent au sujet du *comblement partiel du bassin de rétention naturel situé le long de Castorama, en raison des fréquentes inondations.*

Ce problème, ainsi que celui évoqué par L 66 qui demande que soit prévu *un passage insubmersible au niveau de la Lironde*, sera du ressort de la future enquête hydraulique à laquelle sera soumis le projet. La C.E. ne formule donc pas d'avis à leur sujet.

- L 41 et L.44: suggèrent que le terminus de Lattes *soit établi sur le rond-point de l'Europe*,

avec un accès par des passages souterrains sous les voies actuelles de circulation, et L 51 ne trouve pas judicieux le terminus sur la place d'Aragon.

Sur le choix du terminus de la branche de Lattes de la ligne 3, l'avis de la C.E. est exprimé au § 3.4 – 2°, ci-avant.

- L 51 demande également pourquoi *une station est prévue au Domaine de Couran, et n'est pas desservi le lycée Champollion.*

La C.E. observe que le secteur du Domaine de Couran est concerné par des projets de développement urbain, ainsi que l'indique le dossier d'enquête (volet C), et qu'il y est prévu un parking de proximité: la station prévue lui paraît donc judicieuse. Le lycée Champollion, au nord de la route de Carnon, est donc à l'écart du tracé retenu et ne peut donc être raisonnablement desservi par celui-ci, mais n'est pas très éloigné de la station du Solis.

- L-CA1: souscrit au projet mais souhaite que le long de l'avenue de l'Europe, *le type de pose de voie soit choisi parmi celui qui procure le moins de nuisances sonores.*

Sur ce problème des nuisances sonores et des solutions pour les atténuer, la position du M.O. et l'avis de la C.E. sont indiqués lors de l'examen de l'observation AG 73 ci-avant.

- L-CA 2: déposé par les propriétaires des 5 et 7 de la rue de l'Abrivado à Montpellier, a été examiné (cf AG 173) dans l'étude du thème relatif à ce quartier, au § 3.2.5 ci-avant.

- L-CA3: favorable à l'arrivée du tram à Lattes, mais indique que le tracé *ne dessert pas vraiment Lattes et n'incitera pas les Lattois à utiliser ce moyen de transport.*

La C.E. s'étonne de cette position, le tracé, venant du Solis, choisi par la municipalité, et ayant été « *fortement sollicité lors de la concertation avec le public* » pénétrant au contraire dans le centre de la commune, tout en ouvrant la possibilité d'extension ultérieure, ainsi que la C.E. Le commente au § 3.4. ci-avant.

Deux autres documents concernant le tracé sur Lattes ont été remis à la C.E. après la clôture de l'enquête, mais pris en compte, puisque déposés au siège de l'Agglomération avant cette clôture, ainsi qu'il est indiqué au § 1.4 du présent chapitre. Ces documents portent les repères LT 1 et 12.

- LT 1: l'Indivision Letellier (4 signataires), indique que le tracé projeté traverse leur terrain « *et le coupe littéralement en deux* », et demandent donc de suivre la bordure du terrain.

Ce terrain est situé entre les stations du « Solis » et « Domaine de Couran », après le passage de la ligne le long et au sud-est du centre commercial. Dans ce secteur est également prévu un parking de proximité.

La C.E observe que la ligne 3, depuis le carrefour « Castorama » jusqu'à la future station « Domaine de Couran », est destinée à desservir un pôle d'autonomie conforme aux orientations du

SCOT de l'Agglomération de Montpellier et au PADD de la commune de Lattes. Dans ce secteur, le tracé de la ligne, qui répond à des critères techniques, ne prend pas en compte les caractéristiques du parcellaire du vignoble, puisqu'il est voué à disparaître.

La demande des héritiers Letellier, qui craignent une moins-value de leurs biens, n'est, estime la C.E., pas justifiée dans la mesure où l'implantation de la ligne ne leur occasionnera pas de préjudice. En effet, d'une part, la desserte de cette zone par le tramway entraînera une très forte revalorisation de leur capital, et d'autre part, la valeur des terrains devrait être identique pour l'ensemble de la zone concernée puisqu'ils seront intégrés à une opération d'ensemble.

- LT 12: est « *contre cette installation qui ne peut apporter que nuisances, le manque d'information précises de l'enquête* » demandant pour cela « *un plan cadastral* », critique « *l'implantation de la gare* », craint « *l'afflux de véhicules venant des écarts de Lattes* » et conclut que « *les nuisances l'emportant sur les bienfaits, Lattes n'a pas besoin d'un tramway* ».

La C.E. ne commentera pas ces observations. Elle constate seulement qu'elles vont à contre-courant du mouvement engagé par l'Agglomération au niveau de la logique des réseaux de transports publics, avec la municipalité de Lattes pour la traversée de cette commune soutenue sur son principe par le public lors des concertations préalables, ainsi que rappelé au L-CA3 ci-dessus. Elle note par ailleurs que les précisions souhaitées par l'intervenant sont du ressort d'une enquête parcellaire, et non d'un enquête DUP.

#### **4.5. - Registre de la mairie de Pérols.**

- P 1 et 2: ces deux intervenants demandent au M.O. de *les contacter lorsque celui-ci s'apprêtera à procéder aux acquisitions foncières.*

La C.E. précise que ce contact sera réalisé au plus tard au moment de l'enquête parcellaire, au cours de laquelle notification est faite aux propriétaires, des acquisitions qui les concernent.

- P 5: demande de *sécuriser la traversée de l'avenue de la mer au niveau de la station « Parc Expo »*, et souhaite de *mise en place de parcs locatifs de vélos au niveau des deux dernières stations.*

Ces deux demandes paraissent légitimes à la C.E.

Concernant la première, constatons que le projet prévoit une station est située en position axiale sur l'avenue de la mer, avec des passages piétons sur chaque voie de celle-ci pour la traverser. La C.E. préconise donc que ces passages soient protégés par des feux tricolores, sans pour autant créer un *passage souterrain* comme suggéré par l'intervenant.

A la la station « Pérols centre » est prévu un parking de proximité, celle de « Santa Monica » en étant dépourvue. La C.E. Recommande au M.O. d'installer des parcs à vélos en ces deux endroits, conformément à la politique de la Communauté d'Agglomération, décrite dans le dossier d'enquête (volet C), indiquant que l'Agglomération met en place « *un service de location et de*

*gardiennage des vélos ».*

- P 13: tout en étant favorable au tramway, demande un arrêt « *à hauteur de la nouvelle entrée arrière du parc des expositions, près de l'avenue des Levades* ».

La C.E. constate qu'une telle station serait relativement proche de celle de Pérols Centre (400 m. environ), alors que cette dernière a une justification en terme de fonctionnement urbain, et que celle prévue de Parc Expo, qui desservira l'entrée principale de celui-ci et le parking d'échange, aura aussi une utilité évidente. La C.E. n'estime donc pas que la création d'une telle station, qui ne pourrait être que supplémentaire, présente un réel intérêt socio-économique.

L'intervenant s'interroge aussi sur *l'intérêt d'un arrêt au Domaine de Couran*.

Sur cette question, l'avis de la C.E. figure au n° L 51 ci-avant.

- P 14: suggère un tracé passant « *à proximité de la foire-expo en suivant le bord de l'étang de l'Or* ».

Un tel tracé, qui serait plus éloigné du centre de Pérols que celui qui est projeté, n'apparaît pas opportun à la C.E.

- P 16: même souci de *sécuriser la traversée de l'avenue de la mer* que P 5: même avis de la C.E.

- P 20: souhaite *des tarifs réduits et même gratuits pour les familles nombreuses*.

Il s'agit là de la politique tarifaire de l'exploitant, déjà évoquée par la C.E. au n° M 5 ci-avant.

- P 21: estime que la ligne devrait *aller à la mer*, et que « *l'arrêt à Santa Monica est une ineptie* ».

Sur la problématique de desserte de la mer et sur un terminus à « Santa Monica », la C.E. s'est exprimée précédemment au § 3.6.1.

- P 24: l'intervenant se montre pessimiste quant à une bonne fréquentation du tramway à Pérols, en relation avec le maintien ou non de la ligne de bus n° 28, et avec l'utilisation de la voiture individuelle.

Sur cette question, la C.E. note que le M.O. mise sur les parkings relais pour dissuader les usagers de rentrer dans la ville de Montpellier avec leur véhicule et les inciter à utiliser le tramway, comme cela se pratique et est observé sur les deux autres lignes. La C.E. partage cette position, et estime que la mise en place d'un réseau cohérent de transports publics, conjuguant les lignes de tramway et des lignes de bus complémentaires, comme développé au § 3.7 ci-avant, est susceptible d'entraîner des comportements différents des usagers dans leurs pratiques de déplacements urbains.

**L'analyse des observations relatives à l'enquête préalable à la D.U.P. étant achevée, le chapitre qui suit examinera celles qui sont relatives à l'enquête de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des quatre communes concernées par le tracé de la ligne 3 .**

## CHAPITRE 3

### L'ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES DE JUVIGNAC, MONTPELLIER, LATTES et PEROLS.

#### LES OBSERVATIONS DU PUBLIC DESCRIPTION ET ANALYSE

---

Rappelons que les quatre documents d'urbanisme concernés par cette enquête sont:

- Le Plan d'occupation des sols ( POS) de Juvignac,
- Le Plan local d'urbanisme ( PLU) de Montpellier,
- Le Plan d'occupation des sols de Lattes et le Plan d'aménagement de zone (PAZ) de la Zone d'aménagement concertée (ZAC) de Lattes- centre,
- Le Plan d'occupation des sols de Pérols.

Cette enquête est donc préalable à la modification de ces documents d'urbanisme, afin d'y inscrire les données résultant de l'emprise du tracé de la ligne 3 dans sa traversée de ces communes.

Ces données consistent pour l'essentiel en des inscriptions d'emplacements réservés ( E.R.) sur ces documents au profit de l'Agglomération de Montpellier pour permettre le passage de cette ligne, ou des modifications d'E.R. déjà inscrits dans ces documents au profit d'autres collectivités.

Les registres afférents à cette enquête étaient déposés, comme ceux affectés à l'enquête préalable à la D.U.P., dans cinq lieux: les bureaux de Montpellier-Agglomération, siège principal des enquêtes, et les mairies des quatre communes concernées.

Nous pouvons constater que très peu d'observations ont été inscrites sur ces registres à propos de cette enquête, contrairement aux nombreuses interventions ayant eu trait à l'enquête D.U.P.

Dans ce qui suit, nous allons les décrire et les commenter, suivant les différents registres déposés, et en fonction des communes concernées.

## 1. Registre de Montpellier – Agglomération.

Trois mentions figurent à ce registre, au titre de cette enquête, dont deux renvoient à des documents annexés.

- 1ère mention et annexe 1: établie par le Conseil général de l'Hérault (CG 34), Direction générale des services.

Ce texte indique les observations de cette collectivité, d'une part à titre de « *confirmation des indications des services du Département en réunion de concertation entre les personnes publiques associées le 25 septembre 2006 préalablement à l'ouverture de l'enquête publique* », et d'autre part, « *à titre de complément d'information* ».

1. Il rappelle que le département « *a donné son accord global au projet de mise en compatibilité de ces lignes de tramway avec les documents d'urbanisme de ces quatre communes* », et qu'il « *n'a pas d'observation particulière à formuler vis à vis des E.R. relatifs au réseau routier relevant de sa compétence* », que ce soit des modifications d'emprise ou des levées totales d'E.R.

La C.E. prend acte de cette position favorable.

2. Il formule quelques observations générales sur le projet, qui, note la C.E., correspondent plutôt à l'enquête D.U.P.:

- La nécessaire *complémentarité entre les modes de transport en commun, et particulièrement avec les lignes Hérault Transport.*

- La bonne articulation des lignes de tramway avec le vélo,

- Avoir une bonne prise en compte des personnes à mobilité réduite, au regard de la loi du 11/2/2005,

- Que soit précisé *préalablement la capacité des parkings de rabattement pour les voitures, voire à proposer des réponses en terme d'emplacements réservés pour des utilisations innovantes de la voiture.*

Sur le premier et le second de ces points, la C.E. a indiqué sa position, après que des précisions lui ont été fournies par le M.O., respectivement aux § 3.7 et 3.5 du chapitre précédent.

Sur le troisième, la C.E. Note que le dossier du M.O. (volet C), indique que le problème des personnes à accessibilité réduite est bien pris en compte par celui-ci, et indique les mesures prises pour y satisfaire.

Le 4ème point est traité par la C.E. au § 3.8 du chapitre précédent.

3. Ce document évoque quelques réductions d'espaces boisés classés (EBC) aux documents d'urbanismes, mais, compte tenu de leur faible ampleur, donne un avis favorable à celles-ci.

La C.E. en prend acte.

4. Enfin, ce texte pose le problème des zones inondables, mais souligne la conformité du projet avec les PPRI de Pérols, Lattes et Montpellier.

La C.E. en prend également acte, remarquant néanmoins que ce point sera du ressort de la future enquête hydraulique à laquelle sera soumis le projet.

- La 2ème mention, et la 3ème, assortie de l'annexe 2, ont trait au secteur des Tonnelles, de la part des habitants de la copropriété du « Caroubier ».

Elle signalent un *décalage entre l'E.R. et le tracé du tramway, le maintien en EBC du délaissé, non boisé, devant cet immeuble, la non correspondance entre le zonage et les limites foncières indiquées sur le projet*. Il est également signalé un décalage entre le texte relatif à l'E.R. 16 (parc public de la « Piscine ») et le plan présenté.

Compte tenu de la modification du tracé de la ligne qui sera faite par le M.O. , ainsi que détaillé dans la rubrique relative à ce secteur ( § 3.2.2 du chapitre précédent), la C.E. considère que les problèmes soulevés par ces observations deviendront sans objet.

Les données relatives à ce secteur concernant les modifications d'E.R. devront bien entendu être modifiées par le M.O. par rapport au dossier présenté, et toutes vérifications entre les textes et les plans, effectuées.

## **2. Registre de la mairie de Montpellier.**

Une seule observation est portée sur ce registre. Elle concerne également l'immeuble du « Caroubier », dénonçant les abattages d'arbres.

Même avis de la C.E. que ci-dessus, ce problème devenant sans objet du fait du décalage prévu du tracé de la ligne.

## **3. Registre de la mairie de Juvignac.**

Une seule observation également figure sur ce registre.

Celle-ci indique son *accord avec les modifications prévues pour les documents d'urbanisme*. Par ailleurs, elle émet le souhait que la ligne 3 soit prolongée dans le futur, vers Fontcaude.

La C.E. prend acte de ces remarques, la 2ème rejoignant son analyse sur le tronçon de Juvignac faite au § 3.1 du précédent chapitre.

#### **4. Registre de la mairie de Lattes.**

La seule observation portée sur ce registre, consiste en une délibération du Conseil municipal de cette commune en date du 20 décembre 2006.

Cette délibération traite en fait des deux enquêtes.

Elle « *donne un avis favorable au dossier préalable à la DUP et à la mise en compatibilité du POS et du PAZ de la ZAC de Lattes centre au projet de la 3è ligne du tramway et d'extension ouest de la ligne 1* ».

Elle formule certaines observations, dont elle souhaite la prise en compte:

- mise en place de dispositifs de sécurité sur certaines voies pour limiter la vitesse des véhicules ou pour leurs traversées, et affiner le tracé à son arrivée à Lattes centre,
- évoque le problème des parkings: capacité, localisation sur les dossiers DUP et POS, stockage d'entrée à celui de la RD 172,
- réduire l'impact du tracé sur la parcelle située entre le « Soriech » et la station « Mas de Couran »,
- intégrer la voie de remisage sur le plan d'aménagement e l'avenue de la mer,
- changer le nom de la station « Mas de Causse » en « Cougourlude »,
- confirmer que l'avenue des platanes traversant le parking relais « Pont Trinquat » est supprimée ou déviée par le nord.

La C.E. recommande que tous ces points soient étudiés en commun entre le M.O. et la municipalité de Lattes, dans le cadre de la définition plus précise du tracé et de ses aménagements annexes, qui serviront de base à l'enquête parcellaire ultérieure.

Elle rappelle que la question des parkings a été étudié au chapitre précédent au § 3.8 et celui de Lattes centre au § 3.4.

Elle note également que le troisième de ces remarques, a fait l'objet de l'observation LT 1, traitée au précédent chapitre.

#### **5. Registre de la mairie de Pérols.**

Aucune observation concernant cette enquête n'a été portée sur le registre de Pérols.

\*\*\*\*\*

**Ayant ainsi terminé l'examen de l'ensemble des observations recueillies de la part du public lors de ces deux enquêtes conjointes, la commission d'enquête formule, à la suite du présent rapport, ses avis et conclusions relatifs à ces enquêtes.**

**Fait le 13 mars 2007,**

**La Commission d'enquête:**

Philippe Nadaud

Guy Pennacino

Julien Simon

## TITRE II

### CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

---

-A-

### CONCLUSIONS ET AVIS RELATIFS A L'ENQUETE PREALABLE à la DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

---

**La commission d'enquête soussignée, prenant en compte l'ensemble des éléments contenus dans le projet soumis à l'enquête publique, ainsi que les observations du public recueillies au cours de l'enquête, telles qu'elles sont analysées et commentées dans son rapport,**

**Après avoir constaté que:**

1. L'enquête publique s'est déroulée conformément aux dispositions du code de l'Environnement,
2. L'information relative à cette enquête a été complète, et le public a pu s'exprimer librement,
3. Les très nombreux avis favorables exprimés par le public, font référence aux lignes 1 et 2 du tramway de Montpellier, et plébiscitent ce moyen de transport qu'ils qualifient d'efficace et d'écologique; le peu d'avis contraires étant basés sur une opposition à ce mode de transport, ou l'estimant trop coûteux au regard des ressources de l'Agglomération de Montpellier,
4. Le tracé présenté à l'enquête par le maître d'ouvrage, qui constitue le troisième élément, avec les lignes 1 et 2 en service, d'un réseau desservant un maximum de zones d'habitat et de

secteurs d'emplois, a été défini après avoir fait l'objet, antérieurement, de plusieurs procédures de concertation avec le public, et a reçu l'aval des municipalités concernées,

5. Les propositions d'amélioration recensées lors de l'enquête concernent d'abord le tracé de la ligne 3 sur certains secteurs, et ensuite les aménagements qui l'accompagnent: parkings, pistes cyclables, positionnement des stations, et également la prise en compte de certains problèmes liés aux incidences des travaux sur le fonctionnement urbain et commercial des quartiers concernés par la ligne,

6. La fréquente demande relative à la desserte de la mer par le tramway, et notamment celle de Palavas, ne peut être satisfaite en l'état actuel du périmètre de l'Agglomération de Montpellier,

7. Les propositions de tracés alternatifs proposés par le public pour la desserte du quartier de Celleneuve et de la commune de Pérols, ne s'avèrent pas, après étude détaillée, plus performants que le tracé retenu dans le projet,

8. Le maître d'ouvrage a fait des propositions satisfaisantes pour améliorer le tracé et réduire son impact sur les propriétés riveraines, notamment dans des secteurs sensibles de Montpellier ayant donné lieu à de nombreuses observations: avenue de Lodève – Tonnelles, avenue des Prés d'Arènes et rue de l'Abrivado, ainsi que pour la rue Yvan et le parking Gambetta,

9. Une forte opposition a été exprimée par une majorité d'intervenants (59%) de la commune de Juvignac sur le tracé du projet, qui prévoit son terminus aux « Caunelles », en limite d'une zone excentrée et actuellement vierge, mais où la municipalité prévoit un ambitieux programme d'urbanisation, une préférence de ces habitants s'étant portée sur un passage de la ligne par le centre-ville actuel, le long des allées de l'Europe; de même, une très importante proportion des intervenants a souhaité que la ligne soit prolongée vers l'ouest de la commune, jusqu'à l'échangeur routier de Fontcaude .

10. Le prolongement présenté de la ligne 1, jusqu'à sa jonction avec la ligne 3 à « Bonnier de la Mosson », n'a donné lieu à aucune observation du public.

### **Considère que:**

1. Le réseau de tramway de l'Agglomération de Montpellier en cours de réalisation, est totalement adapté aux caractéristiques spatiales, économiques et démographiques de cette aire urbaine et à son développement. La complémentarité que lui apporte le réseau de bus, qui doit faire l'objet d'un programme d'amélioration à l'horizon de la ligne 3, permettra de répondre aux besoins des usagers sur l'ensemble du territoire communautaire.

2. Le maillage de pistes cyclables qui accompagne le tracé du tramway, qui n'a pas en lui-même vocation à constituer un réseau autonome, trouvera sa totale justification avec son intégration dans un ensemble cohérent et global de voies destinées à ce mode « doux » de transport, dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable de la ville de Montpellier, en cours de mise au point. Il est donc indissociable, à juste titre, de la réalisation des lignes de tramway, et, en l'occurrence, de la ligne 3.

3. Les améliorations sectorielles du projet prise en compte par le maître d'ouvrage, qui permettront de résoudre plusieurs problèmes soulevés par le public, conduiront à limiter significativement les atteintes à la propriété privée, lesquelles pourront faire l'objet d'indemnités équitables.

4. Concernant la branche de Juvignac, sa réalisation vers les Caunelles, et *a fortiori* au delà, ne se justifiera que s'il y a concordance totale, dans le temps, entre celle-ci et la réalisation effective et complète de la zone d'habitat que prévoit la ville sous forme de ZAC. Or, étant donné les objectifs de l'Agglomération pour la construction de la ligne 3, ce projet urbain qui n'en est qu'à ses prémices, risque fort de n'être pas finalisé au moment de cette construction. Il paraît donc pertinent que la réalisation concrète de ce tronçon de ligne sur Juvignac, à partir de la station « Bonnier de la Mosson », soit différée et déconnectée de la construction de la ligne entre cette station et ses terminus de Lattes et Pérols. Cette station, à laquelle est associée un parking relais de grande capacité, et qui deviendra la nouvelle tête de la ligne 1 prolongée, pourra ainsi, provisoirement, faire également office de terminus pour la ligne 3. Ce laps de temps permettra de plus, au maître d'ouvrage et à la municipalité de Juvignac, de réexaminer éventuellement le meilleur choix de tracé sur cette commune, en fonction du déroulement des opérations d'extension urbaine, et en prenant en compte la satisfaction des souhaits de la majorité de la population. Cette solution transitoire ne met aucunement en cause l'efficacité du projet et ne modifie pas son économie générale.

5. L'arrivée du tramway, à sa station terminale sur Pérols qui est à proximité du littoral, permettra d'organiser sans difficulté, transitoirement, une desserte de plages par un réseau complémentaire de transport.

Son passage intermédiaire par le parc des expositions, permettra également de réorganiser une meilleure desserte de l'aéroport par des navettes routières.

6. Enfin, les dessertes des communes de Pérols et de Lattes, à quelques aménagements de détail du tracé près, du niveau du projet d'exécution, semblent être le meilleur choix possible au regard de la satisfaction de la majorité des habitants de ces communes, considérant de plus les possibilités de prolongements ultérieurs de la ligne à partir des terminus prévus.

**En conséquence, en raison des considérations qui précèdent:**

**La commission d'enquête soussignée, donne un AVIS FAVORABLE à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de 3<sup>ème</sup> ligne et du prolongement de la 1<sup>ère</sup> ligne du tramway de l'Agglomération de Montpellier.**

**Cet avis favorable est assorti des RECOMMANDATIONS suivantes:**

**- N'effectuer les travaux de la ligne sur sa branche de Juvignac, à partir de la station « Bonnier de la Mosson », qu'une fois concrétisée la création du nouveau quartier d'habitat envisagé par la commune sous forme de Zone d'Aménagement Concerté, rendant possible, de plus, un réajustement ultérieur du tracé en cas de non atteinte des objectifs de cette ZAC,**

**- Mettre en oeuvre, de la part du maître d'ouvrage, au niveau du projet d'exécution de l'infrastructure, les adaptations ponctuelles de l'emprise de la ligne et des aménagements connexes, auxquelles il s'est engagé, telles que décrites dans le rapport d'enquête.**

**Fait le 13 mars 2007,**

**La commission d'enquête:**

Philippe Nadaud

Guy Pennacino

Julien Simon

**-B-**

**CONCLUSIONS ET AVIS RELATIFS  
A L'ENQUETE DE MISE EN COMPATIBILITE  
DES DOCUMENTS D'URBANISME  
DES COMMUNES DE JUVIGNAC, MONTPELLIER,  
LATTES ET PEROLS**

---

**La commission d'enquête soussignée, prenant en compte les éléments contenus dans le projet soumis à l'enquête publique, les observations du public recueillies au cours de l'enquête, ainsi que ses avis et conclusions relatifs à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de ce projet,**

**Constate que:**

1. Cette enquête publique, tenue conjointement avec l'enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique, s'est déroulée dans des conditions identiquement satisfaisantes, tant au plan réglementaire, qu'à celui de l'information du public et à celui de ses possibilités d'expression.

2. Elle n'a donné lieu qu'à un nombre très limité d'observations du public, qui ne mettent pas en cause le principe de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des quatre communes concernées avec le projet de 3ème ligne du tramway de l'Agglomération de Montpellier présenté aux enquêtes.

**Rappelle que:**

Ladite commission d'enquête a, dans ses conclusions relatives à l'enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique, émis un avis favorable à cette déclaration, assorti de deux recommandations:

- N'effectuer les travaux de la ligne sur sa branche de Juvignac, à partir de la station « Bonnier de la Mosson », qu'une fois concrétisée la création du nouveau quartier d'habitat envisagé par la commune sous forme de Z.A.C., rendant possible, de plus, un réajustement ultérieur du tracé

en cas de non atteinte des objectifs de cette Z.A.C.

- Mettre en oeuvre, de la part du maître d'ouvrage, au niveau du projet d'exécution de l'infrastructure, les adaptations ponctuelles de l'emprise de la ligne et des aménagements connexes, auxquelles il s'est engagé, telles que décrites dans le rapport d'enquête de la DUP.

**Estime que:**

1. Afin de créer les réservations de terrains réglementairement nécessaires à la création de la ligne 3 et des équipements associés (parkings, modifications de voiries, pistes cyclables, cheminements piétonniers, etc. ), il est effectivement nécessaire de mettre en conformité les documents d'urbanisme actuellement en vigueur dans les communes susvisées, notamment par la création d'emplacements réservés (E.R.), ou la modification d'E.R. existants, au bénéfice de l'Agglomération de Montpellier, maître d'ouvrage de l'opération.

2. Il conviendra que cette mise en conformité tienne compte des quelques ajustements de l'emprise du projet résultant des adaptations au projet évoquées ci-avant destinées à en améliorer ponctuellement le tracé, et que les E.R. qui seront créés dans le P.O.S. de Juvignac, le soient dans une perspective n'empêchant pas un réexamen ultérieur du tracé par le maître d'ouvrage et la commune, en cas de non atteinte des objectifs complets d'urbanisation de la ZAC des Caunelles.

**En conséquence, la commission d'enquête soussignée, donne un AVIS FAVORABLE à la mise en compatibilité avec le projet de ligne 3 et du prolongement de la ligne 1, des documents d'urbanisme suivants: POS de Juvignac, PLU de Montpellier, POS de Lattes et PAZ de la ZAC de Lattes -centre et POS de Pérols,**

**tout en RECOMMANDANT d'une part qu'elle ne rende pas impossible une évolution ultérieure éventuelle du choix de tracé sur la commune de Juvignac, et d'autre part qu'elle tienne compte des quelques ajustements d'emprise évoqués précédemment.**

Fait le 13 mars 2007,

La commission d'enquête:

Philippe Nadaud

Guy Pennacino

Julien Simon

## **ANNEXES AU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

---

- a) Décision du 24 juillet 2006 de Mme la Présidente du Tribunal Administratif
- b) Arrêté préfectoral du 13 octobre 2006
- c) Questions posées par la commission d'enquête au maître d'ouvrage
- d) Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

## **DOSSIERS ET DOCUMENTS JOINTS**

---

1. Registres d'enquêtes et leurs documents annexés, mis à la disposition du public au siège de la Communauté d'Agglomération et dans les mairies des quatre communes de Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols.
2. Dossiers du projet de la ligne 3 et du prolongement de la ligne 1 présenté par le maître d'ouvrage et soumis à l'enquête publique préalable à la DUP.
3. Dossiers relatifs à l'enquête conjointe pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des quatre communes concernées.
4. Avis de la publicité des enquêtes publiques parus dans les quotidiens « Midi Libre » et l'« Hérault du jour »
5. Implantation des panneaux d'affichage
6. Constats d'huissier remis par le maître d'ouvrage
7. Certificats d'affichage du président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier et des maires des communes de Juvignac, Montpellier, Lattes et Pérols.

\*\*\*\*\*