

SOMMAIRE

1.	PREAMBULE	2
2.	DESCRIPTION DES ASPECTS PERTINENTS DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT	3
3.	APERÇU DES EVOLUTIONS PROBABLES EN L'ABSENCE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET	4
4.	EVOLUTION DE L'ETAT ACTUEL AVEC ET SANS LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET	6

1. PREAMBULE

Le présent document répond aux exigences du code de l'environnement d'après l'article R.122-5 prévoyant :

"Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet, et un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles."

2. DESCRIPTION DES ASPECTS PERTINENTS DE L'ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT

Les aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement dans le cadre du projet de la ligne 5 de Montpellier portent sur les thématiques suivantes, dont émanent les principaux enjeux :

- La démographie ;
- L'urbanisation ;
- La circulation et les trafics ;
- Les réseaux de transport ;
- La qualité de l'air ;
- L'acoustique.

Ces différentes thématiques sont détaillées dans la pièce G3 du présent dossier.

3 . APERÇU DES EVOLUTIONS PROBABLES EN L'ABSENCE DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET

L'aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet se base sur les grandes tendances d'évolution, de développement, de croissance et d'aménagement présagées pour Montpellier Méditerranée Métropole. Cet aperçu porte sur le long-terme et se construit autour du prolongement des tendances passées, ainsi que des politiques, programmes ou actions mis en œuvre sur le territoire et qui affectent les tendances évolutives.

Les principaux aspects définis dans ce document concernent les thématiques les plus pertinentes à prendre en compte pour la mise en œuvre de la modification de la ligne 5 du tramway de Montpellier.

Montpellier Méditerranée Métropole se caractérise par une tendance démographique à la hausse depuis les années 1990. Les tendances envisagées d'ici 2040, démontrent une augmentation annuelle moyenne de 0,9 % de la population. La Métropole compterait donc entre 569 000 et 584 000 habitants.

Cette augmentation aura une influence sur l'urbanisation future. Les quartiers du tracé modificatif de la ligne 5 du tramway sont définis par des zones urbanisées (U) et une zone à urbaniser (AU). Les zones urbanisées actuelles sont situées à proximité du centre-ville, donc possèdent une organisation déjà bien établie qui restera stable dans le temps à priori sans projet d'aménagement majeur excepté sur le site de l'EAI. Cependant concernant la zone à urbaniser située dans le quartier Ovalie, celle-ci est en cours de développement et basculera à terme en zone urbanisée au PLU (révision ou modification ultérieure).

Afin d'assurer la liaison entre les différents secteurs urbains de la Métropole, le plan de déplacement urbain ambitionne de conforter l'élargissement du centre-ville par le maillage des réseaux de transport urbain pour assurer une desserte performante. Cet objectif suit la tendance, qui depuis les années 2000 montre une fréquentation du réseau de transport urbain en augmentation. Celle-ci n'est pas uniquement liée aux ouvertures des lignes de tramway mais également au réaménagement de l'espace public, devenant plus favorable aux modes dits « doux » s'ajoutant aux caractéristiques du tissu urbain. Dans ce contexte sans la mise en place du projet, la métropole de Montpellier ne répondra pas aux objectifs du PDU et le maillage des réseaux de transport urbain restera en l'état actuel.

Concernant la circulation sur le secteur du tracé modificatif de la ligne 5 du tramway, le trafic est défini principalement par :

- l'avenue de Vanières, une liaison intercommunale (voie de niveau 3) avec plus de 20 000 véhicules/j,
- la route de Lavérune, une liaison locale (voie de niveau 2), comptant entre 6 000 et 12 000 véhicules/j,

- la rue des Chasseurs, une liaison locale (voie de niveau 2), comptant entre 6 000 et 12 000 véhicules/j.

Toutes les autres voies sont des dessertes intraquartier. Sans la mise en place du projet et en considérant l'augmentation de la démographie de la Métropole et l'évolution du quartier Ovalie, il est probable que ces principaux axes routiers subiraient une hausse des fréquentations.

Pour proposer les meilleures conditions environnementales dans les zones urbanisées, les actions proposées dans le plan de protection de l'atmosphère approuvé le 2 octobre 2014 permettent une réduction significative des polluants par rapport à 2007. Néanmoins les zones les plus exposées restent les secteurs à proximité des axes routiers. Sans le développement des transports dits « doux » et avec l'augmentation de la fréquentation des axes routiers, une augmentation des concentrations de polluants pourrait être observée.

Enfin, le plan de prévention du bruit approuvé le 1 avril 2010 définit l'avenue de Vanières comme zone à enjeux principalement liée au bruit routier. Avec l'ambition de diminuer les émissions de bruit, des mesures de réduction sont mises en place comme la diminution des vitesses automobiles ou encore l'anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d'aménagement. Cependant, malgré la mise en place de ces mesures et avec une fréquentation plus élevée des axes routiers, la tendance future des émissions de bruit en zone urbanisée pourrait augmenter.

De manière générale, en l'absence de mise en œuvre du projet, l'évolution des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement serait la suivante :

- une démographie en augmentation à l'horizon 2040,
- un développement urbain majoritairement dans le secteur d'Ovalie et du site de l'EAI,
- une augmentation du trafic routier sur les axes principaux,
- aucune évolution du maillage des réseaux de transport en commun (excepté d'éventuelles lignes de bus supplémentaires ou une cadence augmentée),
- une probable dégradation de la qualité de l'air en conséquence de l'augmentation du trafic routier et donc une augmentation des concentrations de polluants,
- une hausse du bruit sur certains secteurs particuliers, dont l'Avenue de Vanières, due à l'augmentation du trafic routier sur les axes principaux.

4. EVOLUTION DE L'ETAT ACTUEL AVEC ET SANS LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

L'objet de ce chapitre porte sur la comparaison de l'évolution du site et de son environnement avec réalisation du projet et sans réalisation du projet (« scénario de référence », issu du chapitre 3 ci-avant). L'analyse est ici synthétique, présentant uniquement les aspects pertinents lors de la mise en œuvre du projet. La description de manière plus détaillée de ces thématiques est développée dans le volume G3.

Tableau 1: synthèse des évolutions de l'état actuel avec et sans projet

Aspects du projet	Evolution de l'état actuel <u>sans</u> projet	Evolution de l'état actuel <u>avec</u> projet
Population	L'évolution démographique prévisible du territoire est donnée dans les documents de planification. L'évolution possible à la hausse à l'horizon 2040 devrait engendrer une évolution des besoins	Le projet favorisera la fluidité des déplacements locaux en lien avec l'augmentation de la population. Il participera au développement du maillage des dessertes de réseau public. Il contribuera ainsi à la réussite du développement de la Métropole. Il s'agit d'une évolution qui n'est pas facilement quantifiable.
Urbanisation	Le territoire déjà bien urbanisé ne devrait pas changer sans mise en place de nouveau projet d'aménagement pour les zones U du PLU, excepté la réhabilitation de l'EAI, tandis que la zone AU quartier Ovalie tend à se développer (et basculera possiblement en zone U à termes).	Le projet créera des conditions plus favorables pour les projets urbains à ses abords en faisant lui-même l'objet d'une insertion urbaine, paysagère et acoustique volontariste. Ce qui favorise également la densification urbaine.
Circulations et trafics	Les circulations sont parfois importantes sur la zone d'étude avec des trafics à plus de 20 000 véhicules/j sur l'avenue de Vanières. L'augmentation de population sans évolution des modes de transport et des comportements, associée à l'absence de projet, entraînera probablement des conditions de circulation au moins équivalentes voire plus difficiles qu'à l'heure actuelle.	Avec le projet, un report modal est attendu entraînant une baisse de tout ou partie des trafics supplémentaires associés à l'augmentation de la population.

Réseaux de transport	Les évolutions en matière de déplacement sont planifiées au sein du plan de déplacement urbain. Sans la mise en place du projet, les dessertes de la Métropole resteront en l'état sans modification excepté la mise en service des projets en cours	Le projet favorisera les échanges entre les différents quartiers de la Métropole dans le but de développer le lien social en reliant les territoires en difficulté: il est un élément structurant du maillage du réseau énoncé dans le PDU et du développement des modes de transport dits «doux».
Qualité air	Les émissions de polluants atmosphériques sont amenées à diminuer pour la quasi-totalité des polluants par rapport à la situation actuelle par le développement des transports dits «doux». En l'absence du projet, les zones les plus exposées: à proximité des axes routiers verront une augmentation des émissions de polluant et donc la dégradation de la qualité de l'air.	Le projet proposera une alternative aux déplacements en voiture particulière dans le but de désengorger les axes routiers. Il facilitera l'accès au centre-ville pour les communes périurbaines et permettra une diminution des pollutions au niveau des axes principaux.
Acoustique	Les émissions sonores actuelles définissent l'avenue de Vanières comme zone à enjeu. Le plan de prévention a mis en place des mesures pour diminuer les émissions de bruit. Sans le projet ces émissions tendront à augmenter au niveau des axes routiers.	L'objectif du projet est de proposer une alternative au déplacement en voiture particulière. Le report des déplacements sur le mode doux permettra de limiter les nuisances sonores associées.

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1: synthèse des évolutions de l'état actuel avec et sans projet.....	6
--	---