

SOMMAIRE

1. OBJET ET CONDITIONS DE LA PRESENTE ENQUETE	4
1.1 Le maître d'ouvrage	4
1.2 Les objectifs du projet	4
1.3 Justification du projet	5
1.4 Le tracé soumis à l'enquête	6
1.5 Les textes régissant l'enquête	7
1.6 Enquête publique régie selon le code de l'environnement	7
1.7 L'objet de l'enquête publique	8
2. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LES PROCEDURES ADMINISTRATIVES	9
2.1 Les procédures préalables à l'enquête publique	9
2.1.1 La procédure de concertation préalable	9
2.1.2 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme	10
2.1.3 Consultation de l'autorité environnementale	10
2.2 Déroulement de l'enquête publique	10
2.3 A l'issue de l'enquête publique	11
2.4 Les procédures engagées simultanément ou ultérieurement à l'enquête publique	12
2.4.1 Procédure IOTA au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques	12
2.4.2 La déclaration de projet	12
2.4.3 L'avis des communes au titre de la mise en compatibilité	13
2.4.4 La déclaration d'utilité publique	13
2.4.5 Enquête parcellaire et procédure judiciaire d'expropriation	14
2.4.6 Urgence à prendre possession des biens expropriés	14
2.4.7 Permis de démolir	14
2.4.8 Procédure relative à la sécurité du transport guidé	14
2.4.9 Procédure de création de servitudes pour l'ancrages en façade	15
3. ANNEXES	16
Annexe 1 : Revue de presse	16
Annexe 2 : Délibération n°14926 du 27 septembre 2017 sur la modification de la DUP - Objectifs et modalités de la Concertation - Approbation	137

Annexe 3 : Délibération n°M2018-148 du 26 avril 2018 sur le bilan intermédiaire de la concertation et la redéfinition du périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) modificative	141
Annexe 4 : Délibération n°M2018-149 du 26 avril 2018 sur la Demande de prorogation de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) - Approbation	147
Annexe 5 : Délibération n°M2019-90 du 22 mars 2019 sur le Bilan de la concertation - Approbation	151

Liste des sigles et abréviations

ABF :	Architecte des bâtiments de France
AOM :	Autorité organisatrice des mobilités
CCI :	Chambre de Commerce et d'Industrie
CECL :	Concertation Etat / Collectivités Locales
DDS :	Dossier de définition de sécurité
DPS :	Dossier préliminaire de sécurité
DS :	Dossier de sécurité
DUP :	Déclaration d'Utilité Publique
GAME :	Globalement Au Moins Equivalent
IMEC – IMEL :	Instruction Mixte Etat – Collectivités
ICPE :	Installation classée pour la protection de l'environnement
LOADDT :	Loi d'Orientation sur l'aménagement durable et le développement des Territoires
LOTI :	Loi d'orientation sur les transports intérieurs
MOP (loi) :	Loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.
PADD :	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
PDU :	Plan de Déplacements Urbains
PLU :	Plan local d'urbanisme
POS :	Plan d'occupation des sols
RSE :	Règlement de sécurité de l'exploitation
SCOT :	Schéma de Cohérence Territoriale
SDIS :	Service départemental de secours et d'Incendie
SIST :	Sécurité des Infrastructures et des Systèmes de Transport
SRU (loi) :	Loi Solidarité et Renouvellement urbains
UH :	Urbanisme et Habitat

1. OBJET ET CONDITIONS DE LA PRESENTE ENQUETE

1.1 *Le maître d'ouvrage*

Le projet du tracé modificatif de la ligne 5 du tramway de Montpellier est réalisé sous maîtrise d'ouvrage de Montpellier Méditerranée Métropole :



50 place Zeus, CS 39556

34961 Montpellier CEDEX 2

TaM est mandataire du maître d'ouvrage pour cette opération.



1.2 *Les objectifs du projet*

La ligne 5 s'inscrit globalement dans la continuité des enjeux qui ont été fixés au réseau de transports publics :

- Optimiser la couverture spatiale et la desserte du centre de Montpellier Méditerranée Métropole au profit du plus grand nombre ;
- Développer le lien social en reliant les territoires en difficulté ;

- Organiser, multiplier et faciliter les échanges par le maillage du réseau ;
- Permettre l'évolutivité des services en combinant les itinéraires des lignes ;
- Offrir une interconnexion avec les réseaux régionaux et départementaux ;
- Optimiser l'exploitation du réseau.

Le tracé modificatif de la ligne 5 poursuit également des objectifs qui sont spécifiques au tracé global :

- Poursuivre la construction d'un réseau maillé performant de transports publics notamment pour offrir une alternative crédible à l'usage de l'automobile ;
- S'intégrer dans une stratégie urbaine globale ;
- Assurer des dessertes de qualité des pôles d'habitat et d'emplois et des grands équipements dont les établissements scolaires, les pôles universitaires et de recherche dans le cadre du plan Campus ;
- Prendre en compte le désenclavement des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville ;
- Inscrire le tramway dans une perspective de desserte des communes périurbaines du territoire de Montpellier Méditerranée Métropole.

1.3 Justification du projet

Par arrêté n°2013-I-1656, du 28 août 2013, Monsieur le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault a déclaré d'utilité publique le projet de réalisation du tronçon Lavérune/Clapiers de la 5^{ème} ligne de tramway de Montpellier Méditerranée Métropole.

Conformément aux recommandations de la commission d'enquête, cette opération a débuté par le bouclage de la ligne 4, inauguré le 1^{er} juillet 2016, constituant le premier maillon de la ligne 5 de tramway. Par délibération n°14388 du 14 décembre 2016, le Conseil de Métropole a confirmé la poursuite du projet de la ligne 5 et la nécessité d'engager des études pour revoir le tracé autour du Parc Montcalm afin d'obtenir une modification de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) initiale.

En effet, dans le cadre de la reconversion de l'École d'Application de l'Infanterie (EAI), la Ville de Montpellier et la Métropole souhaitent aménager le Parc Montcalm en un vaste espace vert de loisir de 20 hectares ouvert à la population. Le tracé initial de la ligne 5 dans ce secteur est par conséquent incompatible avec cette ambition.

Par délibération n°M2018-149 du 26 avril 2018, la Métropole a approuvé la demande de prorogation de la Déclaration d'Utilité Publique de la Ligne 5. La DUP a été prorogée pour 5 ans par arrêté préfectoral n°2018.I.638 du 13 juin 2018.

Suite à la concertation débutée en novembre 2017 et achevée en février 2019, et par délibération n°M2019-90 du 22 mars 2019, le Conseil de Métropole a adopté à l'unanimité le tracé préférentiel retenu par les habitants lors des différentes réunions de concertation, empruntant la rue des

Chasseurs, la route de Lavérune, le boulevard Paul Valéry, l'avenue de Vanières, la rue de Bugarel, l'avenue du XV de France, la place de Chine, la rue Rouget de Lisle jusqu'au rond-point Paul Fajon.

Ce tracé répond aux objectifs de la ligne 5 tout en préservant le parc Montcalm et en étant au plus près des quartiers prioritaires.

1.4 Le tracé soumis à l'enquête

Le présent dossier d'enquête publique concerne ainsi la modification du tracé de la ligne 5 de tramway sur le secteur allant du rond-point Paul Fajon à la rue des Chasseurs jusqu'à l'entrée dans l'EAI. Cette enquête publique modificative porte ainsi sur un tracé long de 3,7 km comprenant 6 stations intermédiaires (cf. Figure 1).

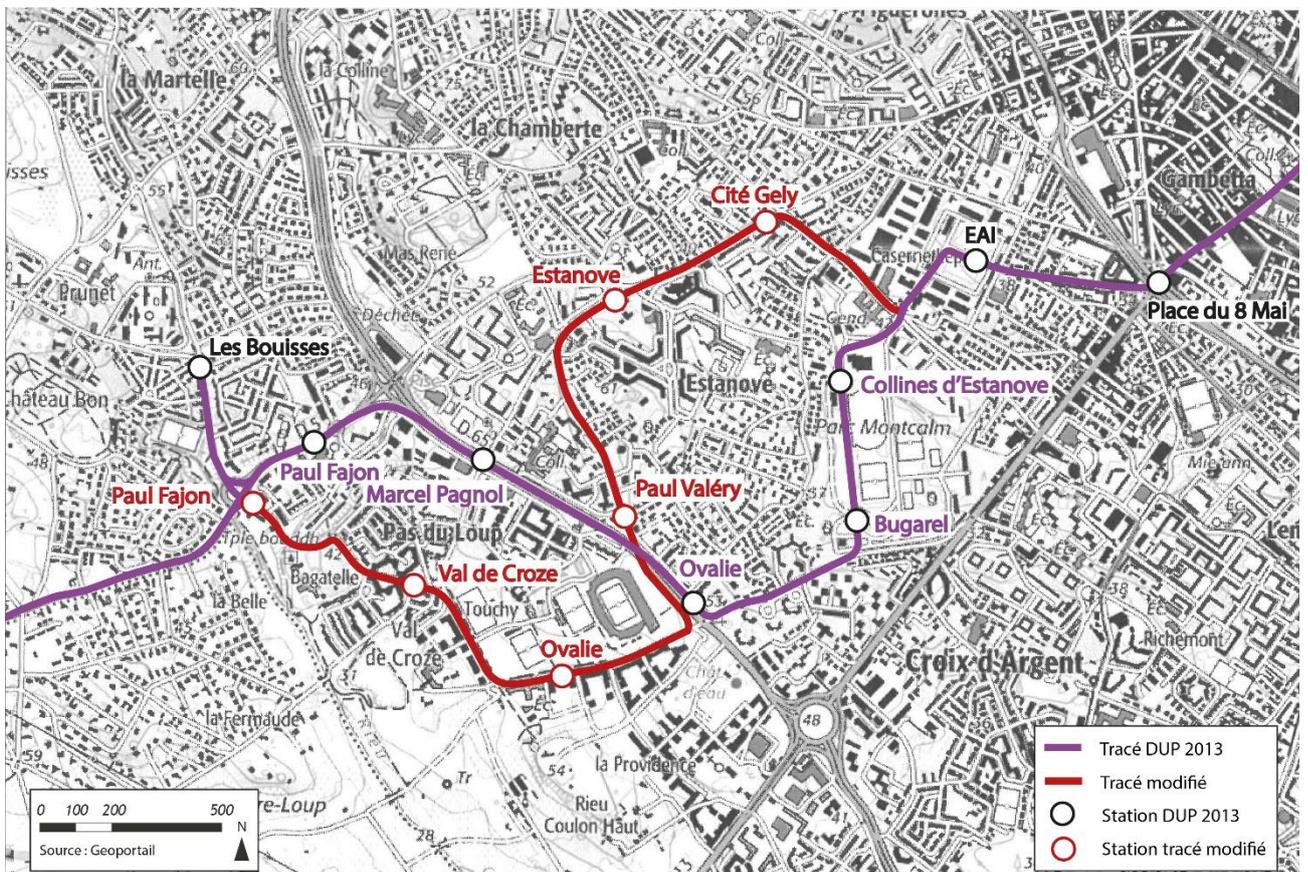


Figure 1: Projet modificatif sur le secteur Paul Fajon – rue des Chasseurs (entrée de l'EAI)

La ligne ainsi modifiée desservira les quartiers EAI, Cité Gély, Estanove, La Chamberte, Paul Valéry et reliera ensuite le nouvel écoquartier Ovalie et son équipement phare, le stade de rugby GGL Stadium avant de passer au cœur du quartier prioritaire Val de Croze.

1.5 Les textes régissant l'enquête

L'enquête publique, objet du présent dossier, porte sur la procédure d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique du projet modificatif de la 5^{ème} ligne de tramway de la Métropole de Montpellier, valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Montpellier.

L'enquête publique est régie par les dispositions suivantes :

- Le code de l'environnement, notamment les articles L. 123-1 à L. 123-18 et R.123-1 à R.123-27, relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,
- Le code de l'urbanisme, notamment les articles L153-54, R153-13 et R153-14, relatif à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme avec une opération d'utilité publique.
- Le code de l'expropriation pour cause d'Utilité Publique notamment les articles L.110-1, R.112-4 et R112-6.

1.6 Enquête publique régie selon le code de l'environnement

L'article L123-2 du code de l'environnement dispose que tout projet soumis à étude d'impact est soumis à enquête publique.

Les articles 236 et 239 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement (dite « loi de Grenelle II ») et le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement codifié au code de l'environnement, ont procédé à une réforme des procédures d'enquête publique et au regroupement des enquêtes publiques existantes en deux catégories principales :

- l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, régie par le code de l'environnement,
- l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, régie par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'opération envisagée nécessite donc la réalisation d'une procédure d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), permettant, une fois l'utilité publique du projet prononcée par arrêté préfectoral, de recourir, si nécessaire, à l'expropriation de biens immobiliers conformément au code de l'expropriation.

Conformément à l'article L.110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L.123-2 du code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par la procédure d'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

L'enquête publique du projet s'insère donc dans la procédure d'expropriation mais son déroulement est régi par le code de l'environnement auquel le code de l'expropriation renvoie.

1.7 L'objet de l'enquête publique

L'enquête publique permet d'informer le public et de recueillir ses observations, suggestions et contre-propositions afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

2. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LES PROCEDURES ADMINISTRATIVES

2.1 *Les procédures préalables à l'enquête publique*

2.1.1 La procédure de concertation préalable

En application de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, le projet a fait l'objet d'une concertation publique préalable associant tout au long de son élaboration les habitants et les associations locales.

Par délibération n°14926, du 27 septembre 2017, la Métropole définissait les objectifs et les modalités de la concertation pour un nouveau tracé entre le carrefour route de Lavérune / avenue de Vanières et la place du 8 mai 1945.

Par délibération n°M2018-148 du 26 avril 2018, la Métropole a approuvé le bilan intermédiaire de la concertation préalable.

Ce bilan a confirmé le passage par la rue Lepic et la traversée de l'EAI, tracé conforme à la DUP initiale. Au-delà, la concertation mise en œuvre a permis d'identifier deux scénarii préférentiels entre l'EAI et le carrefour Lavandin/Lavérune. L'un emprunte la rue des Chasseurs puis la route de Lavérune, l'autre la rue des Lavandins.

Le bilan intermédiaire a également précisé que le passage par le boulevard Paul Valéry puis l'avenue de Vanières n'assurait que partiellement la desserte du quartier Ovalie. Il a donc été demandé de poursuivre le tracé par le boulevard Paul Valéry au-delà de l'avenue de Vanières pour *a minima* maintenir la desserte du quartier Ovalie et améliorer la desserte du quartier Val de Croze (Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville).

Il a donc été proposé de revoir le périmètre de la modification du tracé et par conséquent celui de la concertation pour le fixer entre la rue des Chasseurs et le rond-point Paul Fajon et ainsi poursuivre la concertation.

La concertation s'est déroulée entre novembre 2017 et février 2019. Enfin, par délibération n°M2019-90 du 22 mars 2019, le conseil a approuvé à l'unanimité le bilan de la concertation préalable à la modification du tracé de la ligne 5 de tramway de Montpellier.

Les différents éléments de la concertation sont présentés en annexe.

2.1.2 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

En raison des emplacements réservés traversés par le tracé modificatif de la ligne 5 du tramway, dont les bénéficiaires ne sont pas Montpellier Méditerranée Métropole, le projet n'est pas compatible avec le PLU de la commune de Montpellier. Une procédure de mise en compatibilité de ce dernier est nécessaire. L'enquête publique porte donc à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de Montpellier.

Les dispositions proposées pour assurer une telle mise en compatibilité doivent faire l'objet, avant l'ouverture de l'enquête et à l'initiative du Préfet, d'un examen conjoint du Préfet et des personnes publiques désignées conformément à l'article R153-13 du code de l'urbanisme. Cet examen conjoint donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal joint au dossier d'enquête publique.

2.1.3 Consultation de l'autorité environnementale

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, l'étude d'impact a été soumise à l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement mentionnées.

Comme mentionné au V de l'article L 122-1, lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet : la commune de Montpellier sera ici consultée. Outre la commune de Montpellier, l'autorité compétente peut également consulter les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés au regard des incidences environnementales notables du projet sur leur territoire, selon l'article R122-7 du code de l'environnement. Cet avis est formulé afin d'améliorer la prise en compte de l'environnement dans le projet et d'en informer le public.

Une copie de l'avis de l'Autorité Environnementale formulé par la DREAL Occitanie et le mémoire de réponse du maître d'ouvrage sur le dossier d'étude d'impact sont insérés dans le dossier d'enquête publique.

2.2 Déroulement de l'enquête publique

Le déroulement de l'enquête publique est décrit conformément aux dispositions définies par les articles R.123-1 à R.123-26 du code de l'environnement.

Préalablement à l'ouverture de la présente enquête organisée par arrêté préfectoral et à la demande du Préfet, le Président du Tribunal Administratif désigne un commissaire enquêteur ou les membres d'une commission d'enquête au sein de laquelle il choisit un président.

Le Préfet, après concertation avec le commissaire enquêteur, précise par arrêté, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique, le contenu de l'enquête.

Selon l'article L123-10 du code de l'environnement, cet avis précise :

- l'objet de l'enquête ;
- la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et des autorités compétentes pour statuer ;
- le nom et les qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête ;
- la date d'ouverture de l'enquête, sa durée et ses modalités ;
- l'adresse du ou des sites internet sur lequel le dossier d'enquête peut être consulté ;
- le (ou les) lieu (x) ainsi que les horaires où le dossier de l'enquête peut être consulté sur support papier et le registre d'enquête accessible au public ;
- le ou les points et les horaires d'accès où le dossier de l'enquête publique peut être consulté sur un poste informatique ;
- la ou les adresses auxquelles le public peut transmettre ses observations et propositions pendant le délai de l'enquête. S'il existe un registre dématérialisé, cet avis précise l'adresse du site internet à laquelle il est accessible.

L'information du public est assurée par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur les lieux concernés par l'enquête, ainsi que, selon l'importance et la nature du projet par voie de publication locale. Les jours et heures, ouvrables ou non, où le public pourra consulter un exemplaire du dossier et présenter ses observations sont fixés de manière à permettre la participation de la plus grande partie de la population, compte tenu notamment de ses horaires normaux de travail. Ils comprennent au minimum les jours et heures habituels d'ouverture au public de chacun des lieux où est déposé le dossier ; ils peuvent en outre comprendre des heures en soirée ainsi que plusieurs demi-journées prises parmi les samedis, dimanches et jours fériés.

Sans préjudice des cas prévus par des législations particulières, lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet, plan ou programme ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendent nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête en informe l'autorité en charge de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête ainsi que le responsable du projet, plan ou programme en leur indiquant les modalités qu'il propose pour l'organisation de cette réunion.

2.3 A l'issue de l'enquête publique

À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur (ou au président de la commission d'enquête) et clos par lui.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête) est garant de la neutralité de la procédure d'enquête publique. Après avoir examiné les observations consignées aux registres d'enquête, il est chargé d'établir un rapport relatant le déroulement de l'enquête et de rédiger des conclusions motivées.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet, dans le délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le dossier avec ses conclusions motivées au Préfet.

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur (ou de la commission d'enquête) seront mis à la disposition du public à la Préfecture et en mairie de la commune concernée et le resteront pendant un an à compter de la clôture de l'enquête publique.

Une copie de ses pièces sera adressée au Président du Tribunal Administratif, à la mairie de la commune concernée et au maître d'ouvrage.

Au vu des observations du public, du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, il appartiendra au maître d'ouvrage d'approuver, le cas échéant, la réalisation du tracé modificatif de la 5^{ème} ligne de tramway, au besoin après modification du projet soumis à l'enquête.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra ainsi différer de celui faisant l'objet du présent dossier, pour tenir compte, notamment, des observations recueillies au cours de l'enquête. Si des modifications substantielles en résultaient, une enquête complémentaire serait alors organisée.

2.4 Les procédures engagées simultanément ou ultérieurement à l'enquête publique

2.4.1 Procédure IOTA au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques

Le secteur Ouest de la 5^{ème} ligne de tramway de Montpellier, incluant le tracé modificatif, fera au stade projet l'objet d'un dossier « Loi sur l'Eau » dont le régime et les rubriques concernées de la procédure IOTA au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques seront étudiées ultérieurement.

2.4.2 La déclaration de projet

Les articles L. 126-1 du Code de l'Environnement et L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoient que le Maître d'Ouvrage d'un projet public ayant donné lieu à enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement se prononce par déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération.

À l'issue de l'enquête publique, Montpellier Méditerranée Métropole se prononcera dans un délai qui ne peut excéder six mois, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

2.4.3 L'avis des communes au titre de la mise en compatibilité

À l'issue de l'enquête publique, la commune concernée émet un avis lorsque la DUP est requise selon l'article L.153-57 du code de l'urbanisme. L'avis est réputé favorable s'il n'est pas donné dans le délai de deux mois.

2.4.4 La déclaration d'utilité publique

Après transmission de la déclaration de projet et avis de la commune de Montpellier sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le Préfet décide de la déclaration d'utilité publique, par voie d'arrêté.

L'acte déclarant l'utilité publique doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable. Passé ce délai, il y a lieu de procéder à une nouvelle enquête.

L'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération. Il devra également, le cas échéant intégrer des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement, en application de l'article L.122-2 du Code de l'Expropriation, notamment celles issues de l'étude d'impact.

L'acte déclarant d'utilité publique de l'opération doit de plus préciser le délai pendant lequel l'expropriation devra être réalisée, lequel ne peut être supérieur à cinq ans (article L121-4 du code de l'expropriation). Lorsque le délai accordé pour réaliser l'expropriation n'est pas supérieur à cinq ans, un acte pris dans la même forme que l'acte déclarant l'utilité publique peut, sans nouvelle enquête, proroger une fois les effets de la déclaration d'utilité publique pour une durée au plus égale.

L'arrêté de déclaration d'utilité publique permet de reconnaître l'utilité publique du projet préalablement à l'expropriation lorsque celle-ci est nécessaire.

Conformément à l'article L.121-1 du code de l'expropriation, la Déclaration d'utilité Publique (DUP) sera prononcée par arrêté préfectoral et publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Hérault.

En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication audit recueil.

2.4.5 Enquête parcellaire et procédure judiciaire d'expropriation

L'enquête parcellaire est conduite en vertu des dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (articles R131-1 et suivants).

Elle a pour but de procéder à la détermination contradictoire des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés. Au cours de cette enquête, les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits.

L'enquête parcellaire sera réalisée ultérieurement à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

À l'issue de l'enquête parcellaire, un arrêté préfectoral de cessibilité permettra de déclarer cessibles les biens immobiliers dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet.

Indépendamment des accords à l'amiable qui pourront être passés pour la cession des emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet, la procédure d'expropriation judiciaire sera conduite, si nécessaire, conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les ordonnances d'expropriations nécessaires seront alors sollicitées et le juge de l'expropriation sera saisi aux fins de fixation des indemnités.

2.4.6 Urgence à prendre possession des biens expropriés

S'agissant d'un projet d'infrastructure linéaire, l'opération nécessite un ordonnancement et un phasage rigoureux des travaux afin de permettre la mise en service de la ligne dans les meilleurs délais et de limiter ainsi la durée des perturbations des riverains qui sont inévitables de par la nature des travaux. Ainsi, il est justifié de solliciter le préfet pour que dans son arrêté DUP ou dans un acte postérieur de même nature, il constate l'urgence à prendre possession des biens expropriés, comme le permet l'article R232-1 du Code de l'Expropriation.

2.4.7 Permis de démolir

Le projet nécessitant la démolition de quelques bâtiments, des permis de démolir devront être sollicités.

2.4.8 Procédure relative à la sécurité du transport guidé

Conformément au décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés, les travaux de construction d'un système de transport public guidé ou ferroviaire ne peuvent être engagés avant que l'État ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'État, accompagné d'un rapport sur la sécurité établie par un expert ou un organisme qualifié, agréé. La mise en exploitation commerciale est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'État, au vu d'un dossier de sécurité, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

2.4.9 Procédure de création de servitudes pour l'ancrages en façade

Un dossier de servitudes électriques faisant l'objet d'une procédure d'utilité publique sera réalisé. Les servitudes d'ancrage si nécessaires seront instituées conformément au Code de la voirie routière.

3 . ANNEXES

Annexe 1 : Revue de presse

La nouvelle ligne 5 du tramway présentée le 4 avril au public

Mobilité. Philippe Saurel a ajouté sa variante à celle proposée par une habitante.

L'appelle « la variante PS ». Parce que Philippe a ajouté son propre tracé à celui que Sophie avait proposé en novembre dernier, lors d'une réunion publique. Et, plus malicieusement, parce que ce nouveau tracé doit un peu mieux desservir les quartiers classés "Politique de la ville" : « le haut de la cité G&G, Paul-Vaéry, le Pas-du-Loup, les résidences côté Estanove », en plus de Bagatelle, Val-de-Croze et Ovalie, énumère Philippe Saurel. Qui commente : « C'est une vraie ligne de grande, pas un tramway pour les bébés. »

50 M€ de plus

La planche à dessin a donc fonctionné au sein des services de la Métropole, afin de modifier -encore- les différents tracés qui avaient été présentés au public en novembre dernier. Celui-ci sera à nouveau consulté le mercredi 4 avril prochain, afin de débattre, comme le veut la règle, de ce nouveau tracé, « qui conserve les points de passage sur l'avenue Lepic, l'avenue de Vanières et le rond-point Paul-Fajon, comme le prévoit le parcours initial, mais qui serpente autour ».

Le président de la Métropole, qui dit avoir parcouru les différents axes à pied, compte 15 à



■ Les travaux, si tout va bien, doivent commencer avant la fin du mandat. Photos de JON MCH, MAF

2 km de plus, par rapport au premier projet. « Soit 50 M€ de plus. » Mais, précise-t-il, en passant plus près de zones très habitées, et même certaines qui le seront bientôt, « il y aura des clients ».

Dans le détail, en venant de Clapiers, à partir de l'avenue Lepic, le tramway esquivait Montcaulin en passant au milieu de l'EAL, sortirait par la rue des Chassours, puis, suivant la "variante Sophie", emprunterait la route de Laverune, le boulevard Paul-

Valéry et remonterait l'avenue de Vanières. Entrerait en scène la "variante Philippe", qui contournerait le stade Du-Manoir par la rue de Bugarel, afin d'aller chercher tout le quartier Ovalie, ainsi que Bagatelle et Val-de-Croze. Retour ensuite vers le rond-point Paul-Fajon et le tracé initial vers Laverune. Si ce nouveau tracé parvient à séduire les usagers, de même que les différents collectifs qui militent pour cette ligne, la procédure pourra reprendre son

cours. Il faudra obtenir, avant l'été, la prolongation de la déclaration d'utilité publique. « J'appréhenderai, lors de la réunion publique, la réflexion qui sous-tend ce nouveau tracé. J'ajouterais aussi la position des services de l'État, car on a déjà mené des réunions autour de ce projet », conclut un Philippe Saurel enthousiaste. Les futurs usagers le seront-ils tout autant ?

LUDOVIC TRABUCHET
trabuchet@midilibre.com



Montpellier La ligne 5 de tramway redessinée

■ MONTPELLIER P. 4

LA PUCE

Tramway

La ligne PS laisse
Éric Boisseau
circonspect

Le nouveau tracé de la ligne 5 intitulé "variante PS" par Philippe Saurel et dévoilé dans nos colonnes, ce vendredi, laisse Éric Boisseau circonspect. *« Ce serait plutôt Parti sinusoidal, comme l'est ce tracé qui décrit des sinusoides désespérées au travers des quartiers afin de ne pas aller droit au but »,* lance le représentant régional de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut). Et de reprendre l'expression utilisée à l'époque par Jean-Louis Roumégas face à Georges Frêche : *« C'est un tracé promène-couillon »,* dit-il, estimant qu'il est préférable d'aller au plus court. *« Un tracé plus long est moins fréquenté. »* Voilà qui animera les débats de la réunion publique sur le sujet, programmée le 4 avril à 18 h en mairie.

--- 2018 ---

MONTPELLIER

Bientôt le bout du tunnel pour la ligne 5 de tramway ? Philippe Saurel tiendra le 4 avril prochain une réunion publique pour débattre du nouveau tracé du tronçon qui doit contourner le parc Montcalm.

Suite à la dernière réunion publique consacrée à ce sujet en novembre dernier, où plusieurs options avaient été proposées, la « variante Sophie » du nom d'une des intervenantes, avait semblé obtenir l'unanimité des suffrages, notamment car il permettrait de desservir le quartier des Grisettes. Le maire et président de la Métropole de Montpellier aurait ajouté ses propres modifications à cette variante. Le temps presse pour qu'un tracé définitif soit adopté, afin que la collectivité obtienne la modification de la déclaration d'utilité publique accordée au projet, et que les travaux commencent. Après avoir un temps gelé la construction, Philippe Saurel a assuré que les travaux de la partie est de la ligne 5 (entre Clapiers et le centre-ville de Montpellier) débuteraient avant la fin de son mandat (en 2020).

Tramway

Boumaaz entre dans la danse

Jamais avare d'une pierre dans la mare de Philippe Saurel, Djamel Boumaaz, conseiller municipal et métropolitain d'opposition (ex-FN) rebondit sur l'annonce d'une variante à la future ligne 5 de tramway. L'élu, rappelant son passé « *de délégué syndical des transports de l'agglomération (Tam) et président du syndicat régional des transports du Languedoc-Roussillon CFTC* » regrette, par avance, cette variante. « *Elle sera plus longue et sinusoidale avec une augmentation des courbes, des virages. Cela amènera à une usure prématurée du matériel roulant et, donc, un coup financier supplémentaire à long terme. Ne répétons pas les erreurs du passé qui nous coûtent très cher aujourd'hui.* »

Tram : réunion publique sur la ligne 5

Quel tracé ouest pour la ligne 5 de tram ? Après avoir présenté cinq options à l'automne, le maire Philippe Saurel doit présenter une sixième option, lors d'une réunion publique, mercredi 4 à 18h, à l'hôtel de Métropole, 50 place Zeus. Entrée libre.



D.R.

PHILIPPE SAUREL A AJOUTÉ SA VARIANTE A CELLE PROPOSÉE PAR UNE HABITANTE
LA LIGNE 5 PRÉSENTÉE LE 4 AVRIL

Il l'appelle "la variante PS". Parce que Philippe a ajouté son propre tracé à celui que Sophie avait proposé en novembre dernier, lors d'une réunion publique. Et, plus malicieusement, parce que ce nouveau tracé doit un peu mieux desservir les quartiers classés "Politique de la ville" : « le haut de la cité Gély, Paul-Valéry, le Pas-du-Loup, les résidences côté Estranove », en plus de Bagatelle, Val-de-Croze et Ovalie, énumère Philippe Saurel. Qui commente : « C'est une vraie ligne de gauche, pas un tramway pour les bobos ».

1,5 à 2 km de plus par rapport au premier projet soit 50 M€ de plus

La planche à dessin a donc fonctionné au sein des services de la Métropole, afin de modifier - encoiler - les différents tracés qui avaient été présentés au public en novembre dernier. Celui-ci sera à nouveau consulté le mercredi 4 avril prochain, afin de débattre, comme le veut le régime, de ce nouveau tracé, « qui conserve les points de passage sur l'avenue Lepic, l'avenue de Vanières et le rond-point

Paul-Fajon, comme le prévoyait le parcours initial, mais qui serpente autour ». Le président de la Métropole, qui dit avoir parcouru les différents axes à pied, compte 1,5 à 2 km de plus, par rapport au premier projet. « Soit 50 M€ de plus ». Mais, précise-t-il, en passant plus près de zones très habitées, et même certaines qui le seront bientôt, « il y aura des clients ».

Dans le détail, en venant de Clapiers, à partir de l'avenue Lepic, le tramway éviterait Montpellier en passant au milieu de l'EAI, sortirait par la rue des Chasseurs, puis, suivrait la « variante Sophie », emprunterait la route de Lavérune, le boulevard Paul-Valéry et remonterait l'avenue de Vanières.

Une variante qui contournerait

Du Manoir pour

aller chercher Ovalie

Entrerait en scène la « variante Philippe » qui contournerait le stade Du Manoir par la rue de Bugarel, afin d'aller chercher tout le quartier Ovalie, ainsi que Bagatelle et Val-de-Croze. Retour ensuite vers le rond-point Paul-Fajon et



le tracé initial vers Lavérune.

Si ce nouveau tracé parvient à séduire les usagers, de même que les différents collectifs qui militent pour cette ligne, la procédure pourra reprendre son cours. Il faudra obtenir, avant l'été, la prolongation de la déclaration d'utilité publique. « J'expliquerai, lors de la réunion publi-

que, la réflexion qui sous-tend ce nouveau tracé. J'ajouterais aussi la position des services de l'État, car on a déjà mené des réunions autour de ce projet », conclut un Philippe Saurel enthousiaste. Les futurs usagers le seront-ils tout autant ?

LUDOVIC TRABUCHET

SOCIÉTÉ

TRACÉ DE LA LIGNE 5 : PRÉSENTATION PUBLIQUE LE 4 AVRIL

Publié le jeudi 29 mars 2018 à 16:10 - [Liamille VITTEZ](#)



© JELLY WORLD

Le mercredi 4 avril, à 18h, à la salle Fernand Pelloutier de l'Hôtel de la Métropole, Philippe Saurel, maire de Montpellier, tiendra une réunion publique pour présenter les propositions de tracé de la future ligne 5.

'Je ferai une proposition pour desservir complètement la ZAC d'Ovalie, pour aller chercher derrière Val-de-Croze et Bagastelle, qui sont deux quartiers populaires, qui n'étaient pas desservis par le premier trajet', a rappelé l'édile ce jeudi matin, à l'occasion de la pose de la première pierre du futur groupe scolaire Jeanne Moreau, au niveau de la rue des Chasseurs, en face du parc Montcalm.

La ligne 5 "passera après par la route de Lavérune, pour desservir le haut de la cité Gély, le Pas-du-Loup, Paul Valéry. C'est-à-dire les cités populaires", a poursuivi l'édile.

La proposition de Sophie, une habitante, permettrait de desservir l'Altrad Stadium. Un tracé alternatif qu'elle avait présenté lors de la réunion de concertation du 28 novembre 2017. 'J'ai rajouté ma proposition, en conservant la sienne qui est très intelligente', a précisé l'édile.

L'idée de Sophie : au carrefour entre la route de la Lavérune et l'avenue de Varières (cuisine centrale), la ligne 5 venant de Lavérune pourrait partir à droite, et courir sur l'avenue de Varières, puis juste avant d'arriver à l'Altrad-Stadium, virer à gauche à 120°, filer dans le boulevard Paul-Valéry et rattraper plus haut la route de Lavérune. La ligne 5 ferait une sorte de boucle afin de desservir le quartier Ovalie.

Saurel lève le voile sur le tracé de la ligne 5

Urbanisme

Le maire a révélé qu'en plus de l'Ovalie, elle desservira les quartiers populaires Val-de-Croze, Bagatelle, cité Gély, Pas-du-Loup, Paul-Valéry.

Une annonce faite hier lors de la pose de la première pierre du groupe scolaire J. Moreau, au cœur du quartier rénové de l'EAI.

MONTPELLIER

L'annonce devait être faite mercredi 4 avril à 18h à la salle Pelloutier où les habitants sont conviés à une réunion publique. Mais Philippe Saurel n'a pas tenu jusque-là. Hier matin, à l'occasion de la pose de la première pierre du groupe scolaire Jeanne-Moreau, au cœur du quartier de l'EAI en pleine méta-

une habitante prénommée Sophie, au cours d'une réunion publique. « La ligne 5 fera un détour pour desservir le bas du quartier de l'Ovalie, c'est la variante Sophie. Mais on a ajouté la mienne pour desservir les quartiers populaires du Val-de-Croze et de Bagatelle ». Un détour indispensable pour Philippe Saurel. « La ligne 5 passera aussi par la cité Gély, Pas-du-Loup et la cité Paul-Valéry. Quand on fait un tramway, on le fait pour tous les Montpellierains ». Le maire confirme aussi que le tram contournera, au lieu de le traverser, le parc Montcalm qui doit être réaménagé, afin de le « préserver ».

Juste en face, rue des Chasseurs, a été posée hier matin la première pierre de l'école maternelle et élémentaire J. Moreau. Situé dans la Zac de l'ancienne école militaire d'application de l'infanterie (EAI), le groupe scolaire qui ouvrira à la rentrée 2019, proposera à terme 20 classes : 15 en école publique et 5 de l'école Calandreta Lepic. Co-réalisé par Bouygues et ACM, ce projet urbanistique à 8,5 millions d'euros

Montpellier : nouvelle réunion publique pour un nouveau tracé de la ligne 5



Cédric Nithard

Il y a 10 heures



En novembre 2016, 800 personnes avaient assisté à la réunion publique © CN

Une réunion publique est organisée ce mercredi 4 avril à 18h à la salle Pelloutier de l'Hôtel de Métropole. Philippe Saurel y présentera une nouvelle variante du tracé de la ligne 5 pour la partie comprise entre la place du 8 mai 1945 et l'avenue de Vanières.

En novembre dernier une précédente réunion sur le sujet avait réuni 800 personnes. Si cinq tracés étaient présentés, c'est finalement la proposition d'une habitante du quartier Ovalie qui en ressortira. Cette variante, baptisée Sophie du prénom de cette Montpelliéraine, prévoit une boucle aux abords de l'Altrad Stadium afin d'y desservir le quartier oublié initialement en complément de la Cité Gély, de Pas du Loup et de Paul Valéry.



« Un tramway urbain, ce n'est pas un TGV ! »

Philippe Saurel a donc remis la planche à dessin en activité et en a profité pour ajouter sa proposition qu'il présentera mercredi. « *Je compte sur les habitants d'Ovalie pour être là parce que ce que je vais leur dire leur plaira* » annonce-t-il « *Je ferai une proposition de desservir complètement la ZAC d'Ovalie pour aller chercher derrière Val de Croze et Bagatelle, qui sont deux quartiers populaires Quartier Politique de la Ville, et se retrouvera avec l'ancien trajet au rond-point Paul Fajon en direction de Lavérune* ».

Aux critiques dénonçant un trajet trop tortueux, Philippe Saurel répond : « *Un tramway urbain ce n'est pas un TGV, ce n'est pas pareil !* ». Et de prendre comme exemple celui de la ligne 1, « *la plus fréquentée de France avec 160'000 passagers par jour* ».

LIGNE 5 DU TRAMWAY

MODIFICATION DU TRACÉ

Concertation sur le tronçon entre
la place du 8 mai 1945
et l'avenue de Vanières

2^e RÉUNION PUBLIQUE
Mercredi 4 avril 2018 à 18h
Hôtel de la Métropole



montpellier3m.fr

PHILIPPE SAUREL
MAIRE DE MONTPELLIER
PRÉSIDENT DU DÉPARTEMENT



#SOCIÉTÉ

TRAM : LE NOUVEAU TRACÉ DE LA LIGNE 5 PRÉSENTÉ CE MERCREDI

Publié le lundi 2 avril 2018 à 10:55 - Jean Baptiste DECROIX



5 | view image

Le maire Philippe Saurel organise une réunion publique de concertation ce mercredi 4 avril sur la modification du tracé de la ligne 5 du tramway, de la place du 8 mai 1945 à l'avenue Varières.

La réunion publique a lieu à Hôtel de la Métropole, salle Pelloutier, à 18h.

LIGNE 5 DU TRAMWAY

MODIFICATION DU TRACÉ

Concertation sur le tronçon entre
la place du 8 mai 1945
et l'avenue de Vanières

2^e RÉUNION PUBLIQUE
Mercredi 4 avril 2018 à 18h
Hôtel de la Métropole



montpellier3m.fr

PHILIPPE SAUREL
MAIRE DE MONTPELLIER
PRÉSIDENT DU DÉPARTEMENT



MONTPELLIER

La future ligne 5 de tramway aurait-elle deux alternatives ?

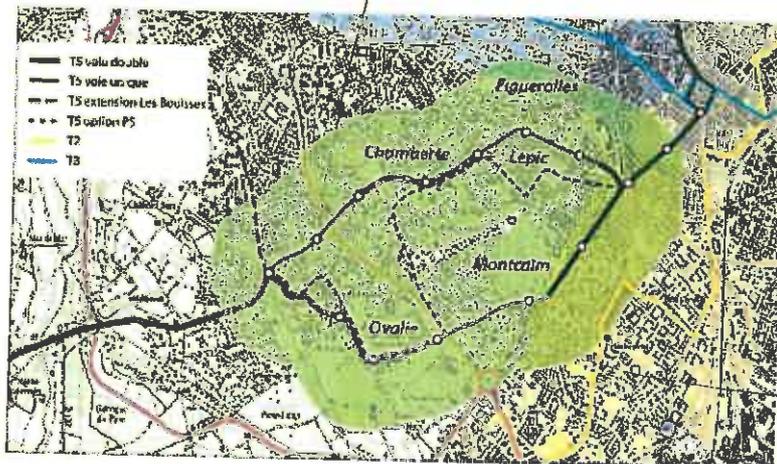
Transports. Contre-propositions de l'association Mobilité et déplacement durable.

Y aura-t-il une fumée blanche, ce mercredi soir, au-dessus de l'hôtel de métropole ?

Loin d'un lieu d'élection papal, l'instance accueillera, dès 18 h, une deuxième réunion publique de concertation sur la ligne 5 de tramway voulue par Philippe Saurel. « J'expliquerai la réflexion qui sous-tend ce nouveau tracé, confiait l'édile, le 23 mars dernier, dans nos colonnes. J'ajouterai aussi la position des services de l'Etat car on a déjà mené des réunions autour du projet. » Un projet qu'Eric Boisseau, membre fondateur de l'association Mobilité et déplacement durable (MDD), délégué régional de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) tout autant que militant du Collectif pour la ligne 5, suit avec une passion experte. « J'ai été employé six mois au cabinet de la Métropole, période durant laquelle plusieurs notes ont été réalisées. »

Crainte d'un tracé

« promène-couillons »
Désormais libre de sa parole, Eric Boisseau a, pour l'association MDD, conçu un double tracé entre la place du 8-Mai-1945 et le rond-point Paul-Fajon. « L'exploitant, en l'occurrence Tam, attend un tracé le plus tendu possible, le plus rapide et le plus économique de moyens. Il faut peu de courbes. Mais, de ce point de vue, celui présenté par Philippe Saurel présente un certain nombre d'inconvénients, parmi lesquels un temps de trajet allongé d'une dizaine de minutes. »



■ L'association Mobilité et déplacement durable (MDD) propose deux variantes de tracés.

Contre-exemple : la ligne 2, passée d'un aimable « promène-couillons » en tracé plus direct avec la mise en service de la ligne 4. « Désormais, elle est devenue le support d'une urbanisation pertinente. Et plus nous allons vite de la périphérie vers le centre, plus la zone de chalandise est assurée pour le commerce du centre. »

Question budget

Concrètement, côté Métropole, Philippe Saurel « annonce un coût global de 400 M€ pour la ligne 5. Le tracé dit Sophie vers Ovalie, amélioré par Philippe Saurel, coûte entre 112 et 150 M€ pour 4,5 km. » Dans sa totalité (13,5 km), la facture de cette fameuse ligne 5 pourrait frôler les 28 M€ du kilomètre. Record de France pulvérisé. Sur sa planche à dessin, l'association MDD a imaginé un double tracé alternant

double voie - « pour permettre un croisement dynamique, sans arrêt de l'une des deux rames » - et voie unique. « Une solution qui diminue les coûts dans des secteurs fortement contraints, comme la rue de Bugaret. » Selon ces hypothèses, le parcours long de 6,3 km pourrait coûter 101 M€. Très sensiblement moins cher que le tracé

métropolitain.

Reste cette fanéuse avenue de Toulouse, axe pénétrant aux réseaux souterrains complexes à gérer, selon Philippe Saurel. « Lors de la construction de la ligne 2, un canal souterrain avait été conçu. Quand on veut, on peut. »

FREDERIC MAYET
frayet@midi Libre.com

« Pas un tram pour les bobos »

Philippe Saurel l'a dit, redit, répété : « Je veux une ligne 5 qui dessert les quartiers populaires de la ville, le haut de la cité Gély, Poul-Valéry, le Pas-du-Loup, les résidences côté Estanove. » Avec Bagatelle, Val-de-Croze et Ovalie donc, cela donnerait « une vraie ligne de gauche, pas un tramway pour les bobos ». Une

volonté politique qui a un coût : 50 M€ supplémentaires à ajouter aux 400 M€ initiaux.

Un sacré supplément que le président de la Métropole veut croire absorbable par un tracé au plus près des zones habitées. « Il y aura des clients », assure-t-il ainsi dans nos colonnes, le 23 mars dernier.

TRANSPORTS

La ligne 5 du tramway

La ville de Montpellier propose aux habitants une réunion de concertation sur la modification du tracé de la future ligne 5 du tramway, de la place du 8-Mai-1945 à l'avenue Vanières, à la salle Pelloutier près de l'hôtel de la métropole ce mercredi (18 h).

Montpellier : la future ligne 5 de tramway aurait-elle deux alternatives ?

Actualités

Il y a 1 heure

20

FRÉDÉRIC MAYET



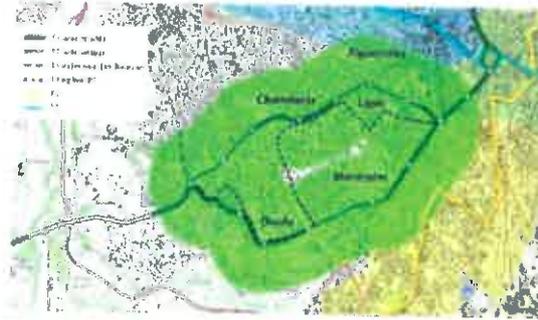
TWITTER G+

Contre-propositions de l'association Mobilité et déplacement durable.

Contre-propositions de l'association Mobilité et déplacement durable.

Y aura-t-il une fumée blanche, ce mercredi 4 avril, au-dessus de l'hôtel de métropole ? Loin d'un lieu d'élection papal, l'instance accueillera, dès 18 h, une deuxième réunion publique de concertation sur la ligne 5 de tramway voulue par Philippe Saurel. "J'expliquerai la réflexion qui sous-tend ce nouveau tracé, confiait l'édile, le 23 mars dernier, dans nos colonnes. J'ajouterai aussi la position des services de l'État car on a déjà mené des réunions autour du projet."

Proposition de tracé section Ouest de la ligne 5
du tramway de Montpellier



Un projet qu'Éric Boisseau, membre fondateur de l'association Mobilité et déplacement durable (MDD), délégué régional de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) tout autant que militant du Collectif pour la ligne 5, suit avec une passion experte. "J'ai été employé six mois au cabinet de la Métropole, période durant laquelle plusieurs notes ont été réalisées."

Crainte d'un tracé "promène-couillons"

Désormais libre de sa parole, Éric Boisseau a, pour l'association MDD, conçu un double tracé entre la place du 8-Mai-1945 et le rond-point Paul-Fajon. "L'exploitant, en l'occurrence Tam, attend un tracé le plus tendu possible, le plus rapide et le plus économe de moyens. Il faut peu de courbes. Mais, de ce point de vue, celui présenté par Philippe Saurel présente un certain nombre d'inconvénients, parmi lesquels un temps de trajet allongé d'une dizaine de minutes."

Contre-exemple : la ligne 2, passée d'un aimable "promène-couillons" en tracé plus direct avec la mise en service de la ligne 4. "Désormais, elle est devenue le support d'une urbanisation pertinente. Et plus nous allons vite de la périphérie vers le centre, plus la zone de chalandise est assurée pour le commerce du centre."

Question budget

Concrètement, côté Métropole, Philippe Saurel "annonce un coût global de 400 M€ pour la ligne 5. Le tracé dit Sophie vers Ovalie, amélioré par Philippe Saurel, coûte entre 112 et 150 M€ pour 4,5 km." Dans sa totalité (13,5 km), la facture de cette fameuse ligne 5 pourrait frôler les 28 M€ du kilomètre. Record de France pulvérisé.

Sur sa planche à dessin, l'association MDD a imaginé un double tracé alternant double voie - "pour permettre un croisement dynamique, sans arrêt de l'une des deux rames" - et voie unique. "Une solution qui diminue les coûts dans des secteurs fortement contraints, comme la rue de Bugarel."

Selon ces hypothèses, le parcours long de 6,3 km pourrait coûter 101 M€. Très sensiblement moins cher que le tracé métropolitain. Reste cette fameuse avenue de Toulouse, axe pénétrant aux réseaux souterrains complexes à gérer, selon Philippe Saurel. "Lors de la construction de la ligne 2, un canal souterrain avait été conçu. Quand on veut, on peut."

"Pas un tram pour les hobos"

Philippe Saurel l'a dit, redit, répété: "Je veux une ligne 5 qui dessert les quartiers politiques de la ville, le haut de la cité Gély, Paul-Vaïéry, le Pas-du-Loup, les résidences côté Estanove." Avec Bagatelle, Val-de-Croze et Ovalie donc, cela donnerait "une vraie ligne de gauche, pas un tramway pour les bobos". Une volonté politique qui a un coût : 50 M€ supplémentaires à ajouter aux 400 M€ initiaux.

Un sacré supplément que le président de la Métropole veut croire absorbable par un tracé au plus près des zones habitées. "Il y aura des clients", assurait-il ainsi dans nos colonnes, le 23 mars dernier.

C'est aujourd'hui que sera dévoilé le tracé de la ligne 5 du tramway de Montpellier.

Un tram qui doit relier Clapiers à Laverune. On en connaît les grandes lignes mais il reste encore de nombreuses incertitudes notamment sur le passage dans les quartiers Montcalm et Ovalie près du stade de rugby. Le président de la métropole Philippe Saurel donnera les détails ce soir lors d'une réunion publique à 18h salle Pelloutier à l'hôtel de la Métropole.

C'est aujourd'hui que sera dévoilé le tracé de la ligne 5 du tramway de Montpellier.

Un tram qui doit relier Clapiers à Laverune. On en connaît les grandes lignes mais il reste encore de nombreuses incertitudes notamment sur le passage dans les quartiers Montcalm et Ovalie près du stade de rugby.

SOCIÉTÉ

LIGNE 5 DE TRAM : LA DÉVIATION PAR LA RUE DES CHASSEURS VALIDÉE

Publié le jeudi 5 avril 2018 à 07:05 - Jean-Baptiste DECROIX



La réunion de concertation était organisée salle
Peloutier à Antigonish

© P.M.R.

Près de 300 personnes étaient réunies pour assister à la réunion publique de concertation organisée par le maire sur le futur tracé de la ligne 5 de tram, salle Peloutier, ce mercredi.

Le maire Philippe Saurel a présenté le nouveau tracé actuellement à l'étude. À l'issue de la réunion de concertation, l'option de la rue des Chasseurs pour contourner le parc Montcalm a été validée. "Cela permet de desservir les quartiers populaires de La Martelle et de la Cité Gély", pointe le maire.

À lire aussi : **"Ligne 5 de tram : un nouveau tracé pour l'ouest au cœur des débats"**

#SOCIÉTÉ

LIGNE 5 DE TRAM : PHILIPPE SAUREL VEUT FAIRE APPEL AUX ARTISTES LOCAUX

Publié le mercredi 4 avril 2018 à 19:19 • Jean Baptiste DESPOND



Voici le design imaginé par l'artiste Miss Tic en 2014, abandonné par Philippe Saurel.

© Xavier Evrokov

Quel look aura la future ligne 5 de tram ? Une chose est sûre : le design imaginé par l'artiste Miss Tic, sous la mandature de Jean-Pierre Moure à l'agglomération, est abandonné. « Nous avons stoppé le contrat », explique le maire de Montpellier, Philippe Saurel, avant d'entamer la réunion de concertation sur le tracé ouest de la ligne.

« Je pense que nous avons des artistes locaux tout à fait en capacité de concevoir une robe pour la ligne 5 d'une immense qualité culturelle », estime le maire.

Un nouvel appel d'offres devra donc être lancé pour que les artistes proposent leur projet. Petit indice : « J'adore la couleur », ajoute Philippe Saurel.

SOCIÉTÉ

LIGNE 5 DE TRAM : UN NOUVEAU TRACÉ POUR L'OUEST AU CŒUR DES DÉBATS

Publié le mercredi 4 avril 2018 à 16:52 - Jean Baptiste DECROIX



La Réunion publique de concertation organisée ce mercredi 19h à Antigone

© HMR

Depuis 18h, près de 300 personnes sont réunies pour assister à la réunion publique de concertation organisée par le maire sur le futur tracé de la ligne 5 de tram, salle Pelloutier.

Dès 17h, en avant-première, le maire a présenté à la presse l'avancée des études et le nouveau tracé pour l'ouest soumis à l'appréciation des citoyens (carte ci-dessous).

Lors de cette réunion publique, les Montpelliérains sont donc interrogés sur deux variantes. La ligne 5 traversera l'EAI par Lepic, il s'agit ensuite de décider si elle empruntera la rue des Chasseurs pour rejoindre la route de Lavérune, ou bien si elle remontera la rue des Lavandins pour retrouver la route de Lavérune plus haut. *"C'est sur ce point que nous devons trancher de soir, le choix sera ensuite soumis au vote du conseil de Métropole",* explique Philippe Saurel. *"Moi, j'opterais pour la rue des Chasseurs, ce tracé dessert mieux les quartiers populaires comme la Cité Gély."*

Sophie

Une chose est sûre : une partie de la variante 'Sophie' (l'idée d'une riveraine du quartier Ovalie) a bien été retenue par les services de la Ville. *"Sophie a raison, il faut desservir Ovalie",* pointe Philippe Saurel.

La ligne 5 remontera donc le boulevard Paul-Valéry pour déboucher sur l'avenue de Varières, près du stade de rugby. Pour la suite, rien n'est encore acté. Il s'agit de trouver un tracé pour relier le stade jusqu'au rond-point Paul-Fajon. *"C'est la variante Philippe",* indique Philippe Saurel. *"Je veux ensuite que le tram desserve les quartiers populaires jusqu'à Val de Croze, Bagatelle et Montpellier Village."*

Une annonce qui devrait ravir les riverains d'Ovalie, qui réclament depuis de nombreux mois un passage de la ligne près de leur quartier. Pour ce tronçon, des études seront menées jusqu'en mai et une nouvelle réunion de concertation avec les citoyens aura lieu en juin. *"Le tram pourrait passer derrière le stade, rue de Bugaret, les voies sont assez larges",* estime le maire.

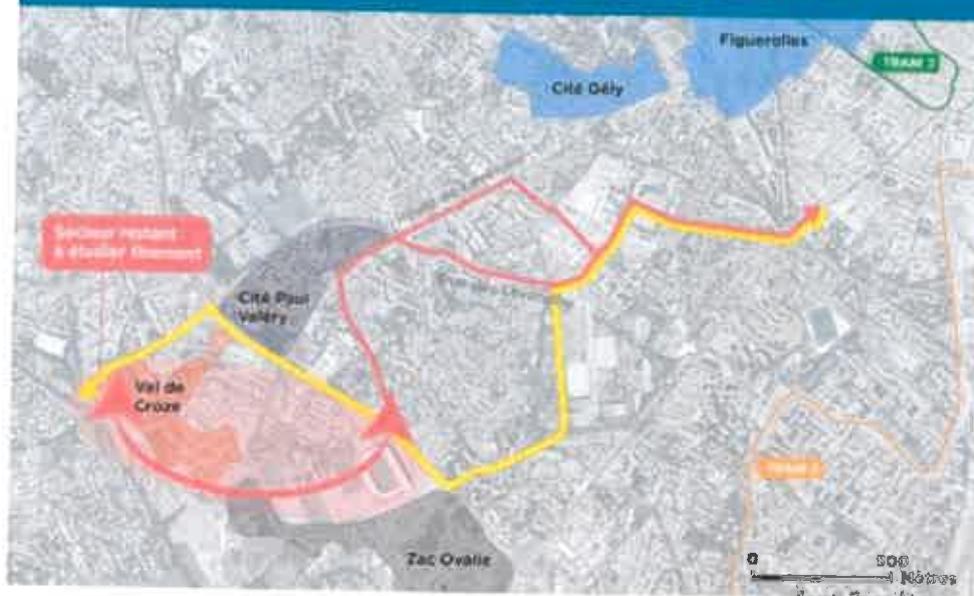
Deuxième mandat

En terme de calendrier, le maire Philippe Saurel a déjà annoncé que le tronçon de l'avenue du Dr-Pezet jusqu'à Agropolis serait réalisé en priorité avec une pose de la première pierre en 2019. Il s'agirait ensuite de réaliser un deuxième tronçon jusqu'à Clapiers. Budget total : entre 400 et 450 M €.

La partie Ouest serait réalisée ensuite. *"Mais nous avancerons les études en même temps que les travaux débuteront à l'est",* assure le maire. La ligne 5 sera entièrement terminée lors du second mandat.

La carte

PROPOSITION DE NOUVELLE VARIANTE RUE DES LAVANDINS - ROUTE DE LAVÉRUNE



En jaune, l'ancien tracé de la ligne 5, abandonné dès 2014 par Philippe Saurel. En rouge, le nouveau tracé. Deux variantes doivent être tranchées : un passage par la rue des Chasseurs ou par la rue des Lavandins. Dans le coin gauche de la carte (en rose), il s'agit de la zone retenue par Philippe Saurel pour le passage du tram, après son passage près du stade de rugby. Sur cette zone, aucun tracé précis n'est retenu pour le moment.



Près de 300 personnes pour la réunion de concertation

MONTPELLIER - LANGUEDOC

TRANSPORTS

M. Bouchon / Musée Breton



**Le tracé de la
ligne 5 du tramway
se précise [p.4](#)**

TRAMWAY On débattait du tronçon après l'EAI mercredi, à Montpellier

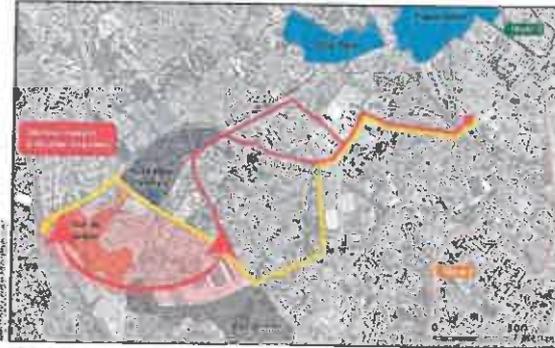
La ligne 5 se dessine

Nicolas Banzon

Voilà bientôt dix ans que la ligne 5 du tramway est sur les planches à dessin. Petit à petit, le tracé de ce serpent de mer prend forme, de Clapiers à Lavérune, sans passer par le parc Montcalm, préservé par l'équipe municipale élue en 2014. Mercredi, salle Pelloutier à Montpellier, des dizaines d'habitants ont pu donner leurs avis sur un tronçon très discuté du parcours : après avoir quitté l'ancien site militaire de l'EAI, les rames doivent-elles emprunter la rue des Chasseurs, puis la route de Lavérune, ou la rue des Lavandins, un peu plus au sud ?

Les travaux avant 2020

L'assemblée s'est finalement prononcée à une large majorité pour la première proposition, pour la route de Lavérune, « qui permettrait de desservir le sud de la cité Gély », se réjouit Philippe Saurel (divers gauche), le maire de Montpellier, dont ce tracé était le favori. André, de son côté, ne



C'est le passage par la route de Lavérune qui a conquis l'assemblée.

voulait pas de toutes façons d'un passage par la rue des Lavandins : « Avec la proximité des écoles, vu le ballet des voitures chaque jour, c'est un secteur trop accidentogène, je trouve », confie ce Montpelhérain. Un autre se réjouit aussi du choix de la route de Lavérune, car il dessert « les cités ».

Le choix des habitants devra cepen-

dant être validé par le conseil métropolitain. Puis, en juin, une nouvelle concertation publique débattrà du tronçon entre le stade de rugby à Ovale, qui sera desservi par la ligne 5, et le quartier Val de Croze. Les travaux du tramway devraient débuter avant 2020, et les premières rames devraient rouler d'ici à 2026. ■

C'est ce soir que sera dévoilé le tracé de la ligne 5 du tramway de Montpellier, un tram qui doit relier Clapiers à Laverune. On en connaît les grandes lignes mais il reste encore quelques incertitudes notamment sur le passage dans les quartiers Montcalm et Ovalie. Réponse lors d'une réunion publique à 18 heures à l'hôtel de la métropole.

Le tracé de la ligne 5 du tram de Montpellier se précise.

Philippe Saurel donne actuellement une réunion publique à l'hôtel de la métropole sur le sujet. On connaissait les grandes lignes de ce projet de Clapiers à Lavérune. Les incertitudes portent sur le passage dans les quartiers Montcalm et Ovalie. Et là ce sont les montpelliérains qui vont décider dès ce soir.

Alors ce qui est sûr ce soir c'est que les montpelliérains vont devoir choisir entre deux tracés différents. Alors les deux passent par le quartier Ovalie, c'est la fameuse variante Sophie qui trace une boucle pour passer juste en dessous du stade de rugby, mais donc il faudra choisir entre un passage soit par la rue des chasseurs soit par la rue des Lavandins. D'ailleurs Philippe Saurel préfère le passage rue des chasseurs pour pouvoir desservir le quartier Gély, le clos des Orangers et le quartier Sainte-Catherine.

Alors pour la suite du tracé en revanche Philippe Saurel sait exactement où il va.

Oui pour la suite il prévoit un passage près de la cité Paul Valéry du val de Crozes. Pourquoi ? Et bien parce que son but c'est de desservir le maximum de montpelliérains en particulier les quartiers populaires, mais ce tracé dit PF ne sera proposé en débat public qu'au mois de juin.

On devrait en savoir un peu plus sur le tracé de la ligne 5 du tramway à Montpellier ce soir. La réunion publique de concertation est en cours en ce moment même et elle doit notamment permettre d'entériner ce que l'on pourrait appeler le facteur X, sauf que ce facteur est une factrice et qu'elle a bien un nom, il s'agit de Sophie Roland et grâce à sa proposition le tram devrait finalement desservir le quartier d'Ovalie où elle réside, initialement contourné par le projet. Nous l'avons rencontré.

Sophie Roland habite avec sa petite famille le nouveau quartier Ovalie à l'ouest de Montpellier. Cette jeune femme participe depuis le début à la concertation publique sur le tracé de la future ligne 5 du tramway. Un tracé initial qui évitait son quartier de 2500 logements et en pleine expansion.

« Quitte à créer une autre ligne, autant desservir les quartiers qui peuvent se trouver sur ce trajet là. C'est vrai que le premier tracé enfin les tracés initiaux qu'on nous a présenté lors de la première réunion publique ben ils étaient très bien mais je pense, enfin pour moi je pensais qu'on pouvait faire mieux. »

Alors tout naturellement elle a proposé une variante, la variante Sophie, félicitée par les associations et les élus.

« J'étais la première étonnée que la proposition ait été retenue, qu'on ait été entendu et que justement ça ait fait boule de neige et que il y ait une proposition concrète pour réaliser ben ce qu'on avait tous envie qu'il se réalise, que le tram passe par ce quartier là. »

Usagère régulière du tram Sophie est obligée aujourd'hui de prendre sa voiture pour rejoindre l'arrêt le plus proche de son domicile. Avec une ligne 5 revue et corrigée elle peut envisager l'avenir avec optimisme.

« J'ai deux enfants en bas âge... je me dis que pour plus tard quand elles seront adolescentes ou quoi ben ce sera quand même un moyen sûr, qu'elles puissent se déplacer, aller en ville, aller au collège, au lycée... voilà. Même pour moi plus tard ne pas forcément prendre la voiture. C'est voilà tout ce côté là que je trouve super dans le tram quoi. »

Citoyenne engagée Sophie a apporté sa pierre à un équipement structurant de la métropole montpelliéraine. La ligne 5 devrait être mise en service en 2025.

A Montpellier le tracé de la ligne 5 du tram se précise. La ligne qui doit relier Clapiers à Lavérune. Philippe Saurel le président de la métropole a validé hier soir en réunion publique l'option de la rue des chasseurs pour contourner le parc Montcalm.

Et c'était le tracé favori de Philippe Saurel. Le tram passerait route de Lavérune au plus près des quartiers La Martelle et cité Gély. Les habitants d'Ovalie sont eux aussi ravis, la variante Sophie a été intégrée d'office, une boucle qui permet de desservir le stade de rugby. Même s'il regrette que les travaux commencent par le nord de la ligne côté voie domitienne. Le choix des montpelliérains hier soir doit être validé par le conseil communautaire, un conseil qui doit avoir lieu à la fin du mois.

Et l'ajout de la variante Sophie oblige à repenser la suite du tracé jusqu'à Lavérune. Philippe Saurel sait très bien ce qu'il veut.

Le maire a toujours le même objectif desservir tous es quartiers de la ville, désenclaver les plus populaires. Il veut que ce tram 5 passe près du Val de Crozes et par la cité Paul Valéry. Pour ça il dit avoir trois options dans sa manche mais il ne dira rien jusqu'en juin.

LA VILLE EN PARLE

UN NOUVEAU TRACÉ POUR

LA LIGNE 5





C'est de la haute couture ! La future ligne 5 de tram, qui devrait relier Lavérune à Clapiers en 2025, est toujours à l'étude. La concertation devrait durer jusqu'à l'été, avec une dernière réunion publique en juin. Après avoir présenté cinq tracés à l'automne dernier, le président de la Métropole Philippe Saurel propose une nouvelle option mercredi 4 avril, lors d'une réunion publique. Objectif de ce nouveau parcours : mieux desservir les quartiers populaires et éviter le passage dans le parc Montclair. Le collectif Ligne 5, qui milite pour la réalisation de ce tram, s'impatiente et demande un démarrage rapide des travaux. Philippe Saurel promet les premiers chantiers pour 2019, dans la partie nord, et une mise en service de la portion Saint-Denis - Agropolis pour 2022.

[Retour sommaire](#) --- France Bleu Hérault 12h du 04 avril 2018

C'est ce soir que sera dévoilé le tracé de la ligne 5 du tramway de Montpellier, un tram qui doit relier Clapiers à Lavérune. On en connaît les grandes lignes mais il reste encore quelques incertitudes notamment sur le passage dans les quartiers Montcalm et Ovalie. Réponse lors d'une réunion publique à 18 heures à l'hôtel de la métropole.

Retour sommaire --- France Bleu Hérault 7h du 05 avril 2018

A Montpellier le tracé de la ligne 5 du tram se précise. La ligne qui doit relier Clapiers à Lavérune. Philippe Saurel le président de la métropole a validé hier soir en réunion publique l'option de la rue des chasseurs pour contourner le parc Montcaim.

Et c'était le tracé favori de Philippe Saurel. Le tram passerait route de Lavérune au plus près des quartiers La Martelle et cité Gély. Les habitants d'Ovalie sont eux aussi ravis, la variante Sophie a été intégrée d'office, une boucle qui permet de desservir le stade de rugby. Même s'il regrette que les travaux commencent par le nord de la ligne côté voie domitienne. Le choix des montpelliérains hier soir doit être validé par le conseil communautaire, un conseil qui doit avoir lieu à la fin du mois.

Et l'ajout de la variante Sophie oblige à repenser la suite du tracé jusqu'à Lavérune. Philippe Saurel sait très bien ce qu'il veut.

Le maire a toujours le même objectif desservir tous es quartiers de la ville, désenclaver les plus populaires. Il veut que ce tram 5 passe près du Val de Crozes et par la cité Paul Valéry. Pour ça il dit avoir trois options dans sa manche mais il ne dira rien jusqu'en juin.

On devrait en savoir un peu plus sur le tracé de la ligne 5 du tramway à Montpellier ce soir. La réunion publique de concertation est en cours en ce moment même et elle doit notamment permettre d'entériner ce que l'on pourrait appeler le facteur X, sauf que ce facteur est une factrice et qu'elle a bien un nom, il s'agit de Sophie Roland et grâce à sa proposition le tram devrait finalement desservir le quartier d'Ovalie où elle réside, initialement contourné par le projet. Nous l'avons rencontré.

Sophie Roland habite avec sa petite famille le nouveau quartier Ovalie à l'ouest de Montpellier. Cette jeune femme participe depuis le début à la concertation publique sur le tracé de la future ligne 5 du tramway. Un tracé initial qui évitait son quartier de 2500 logements et en pleine expansion.

« Quitte à créer une autre ligne, autant desservir les quartiers qui peuvent se trouver sur ce trajet là. C'est vrai que le premier tracé enfin les tracés initiaux qu'on nous a présenté lors de la première réunion publique ben ils étaient très bien mais je pense, enfin pour moi je pensais qu'on pouvait faire mieux. »

Alors tout naturellement elle a proposé une variante, la variante Sophie, félicitée par les associations et les élus.

« J'étais la première étonnée que la proposition ait été retenue, qu'on ait été entendu et que justement ça ait fait boule de neige et que il y ait une proposition concrète pour réaliser ben ce qu'on avait tous envie qu'il se réalise, que le tram passe par ce quartier là. »

Usagère régulière du tram Sophie est obligée aujourd'hui de prendre sa voiture pour rejoindre l'arrêt le plus proche de son domicile. Avec une ligne 5 revue et corrigée elle peut envisager l'avenir avec optimisme.

« J'ai deux enfants en bas âge... je me dis que pour plus tard quand elles seront adolescentes ou quoi ben ce sera quand même un moyen sûr, qu'elles puissent se déplacer, aller en ville, aller au collège, au lycée... voilà. Même pour moi plus tard ne pas forcément prendre la voiture. C'est voilà tout ce côté là que je trouve super dans le tram quoi. »

Citoyenne engagée Sophie a apporté sa pierre à un équipement structurant de la métropole montpelliéraine. La ligne 5 devrait être mise en service en 2025.

Retour sommaire --- France Bleu Hérault 18h du 04 avril 2018

Le tracé de la ligne 5 du tram de Montpellier se précise.

Philippe Saurel donne actuellement une réunion publique à l'hôtel de la métropole sur le sujet. On connaissait les grandes lignes de ce projet de Clapiers à Lavérune. Les incertitudes portent sur le passage dans les quartiers Montcalm et Ovalie. Et là ce sont les montpelliérains qui vont décider dès ce soir.

Alors ce qui est sûr ce soir c'est que les montpelliérains vont devoir choisir entre deux tracés différents. Alors les deux passent par le quartier Ovalie, c'est la fameuse variante Sophie qui trace une boucle pour passer juste en dessous du stade de rugby, mais donc il faudra choisir entre un passage soit par la rue des chasseurs soit par la rue des Lavandins. D'ailleurs Philippe Saurel préfère le passage rue des chasseurs pour pouvoir desservir le quartier Gély, le clos des Orangers et le quartier Sainte-Catherine.

Alors pour la suite du tracé en revanche Philippe Saurel sait exactement où il va.

Oui pour la suite il prévoit un passage près de la cité Paul Valéry du val de Crozes. Pourquoi ? Et bien parce que son but c'est de desservir le maximum de montpelliérains en particulier les quartiers populaires, mais ce tracé dit PF ne sera proposé en débat public qu'au mois de juin.

Ligne 5 du tramway : après “Sophie”, la variante “Philippe”



Jean-Marc Aubert

Il y a 3 heures



La future ligne 5 du tramway de Montpellier ne sera pas un tortillard et encore moins un serpent de mer ! Philippe Saurel, maire et président de la métropole l'a promis, mercredi soir, lors de la réunion de concertation publique sur le choix des deux variantes proposées pour permettre la desserte d'un maximum de quartiers populaires, classés "politique de la ville", tout en préservant le parc Montcalm : le chantier sera lancé en 2019 et la ligne 5 sera inaugurée après la fin du premier mandat.

400 Montpelliérains des quartiers ouest ont répondu présents, ce mercredi soir dans la salle Fernand-Pelloutier de l'hôtel de la métropole, à Montpellier. Ils étaient interrogés sur deux variantes : la ligne 5 traversera bien le site de l'EAI par le quartier Lepic, mais, les Montpelliérains doivent voter pour choisir une des deux directions proposées : soit, elle empruntera la rue des Chasseurs pour rejoindre la route de Lavérune, soit, elle remontera la rue des Lavandins, via les Collines d'Estanove pour relier la route de Lavérune.

"C'est sur ce point que nous devons trancher ce soir, le choix sera ensuite soumis au vote du conseil de la métropole, a expliqué Philippe Saurel, hier soir, avant de donner sa position : Moi, j'opterais pour la rue des Chasseurs, ce tracé dessert mieux les quartiers populaires, comme la Cité Gély, Montpellier Village, Bagatelle, le Pas-du-Loup, Paul-Valéry, le Val-de-Croze, le bas du stade Ovalie, la rue de Bugarel".

La ligne 5 passera par la rue des Chasseurs

À 21h, après trois heures d'échanges très positifs, le choix des habitants est tombé à la majorité et sera acté officiellement au conseil de la métropole à la fin de ce mois : la ligne 5 passera par la rue des Chasseurs, à deux pas de l'avenue de Toulouse. *"Un choix entériné sous les applaudissements, se félicite Philippe Saurel, joint par Métropolitain, ce jeudi matin, avec des riverains qui ont souligné publiquement que, selon eux, c'était la première fois qu'une agglomération et une métropole avaient poussé une concertation citoyenne aussi loin dans la précision".*

Philippe Saurel n'est pas peu fier au lendemain de cette réunion publique d'avoir, *"entendu une des représentante du collectif Ligne 5 affirmer avoir changé d'avis et être désormais d'accord avec le fait que le tracé évitera le parc Montcalm. Je lui ai fait remarquer que le collectif Ligne 5 avait avalisé le tracé de la DUP dans le registre d'enquête publique, lequel traversait le parc Montcalm. Elle a bien confirmé que les militants de ce collectif avaient changé d'avis depuis".*

Nouvelle réunion de concertation en juin

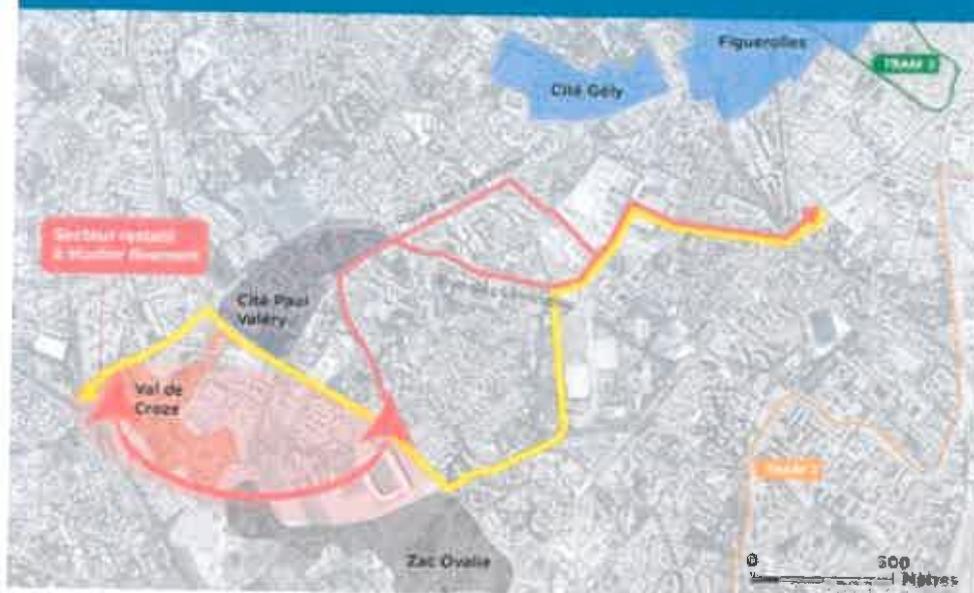
Après la variante Sophie, voilà la variante Philippe ou PS : la ligne 5 passera par le boulevard Paul Valéry pour rejoindre l'avenue de Vanières, mitoyenne de l'Altrad Stadium; après, il s'agit donc de trouver un tracé reliant l'Altrad Stadium et le rond-point Paul-Fajon. *"Le tramway pourrait passer en bas du stade de rugby, dans la rue de Bugarel où les voies sont assez larges"*, a relevé le maire.

Des habitants du secteur d'Ovalie réclamaient le passage de la ligne 5, ils ont été entendus. Pour ce tronçon, des études sont menées jusqu'en mai prochain, avant une nouvelle réunion de concertation avec la population en juin.

Philippe Saurel a annoncé que le tronçon est et nord, de l'avenue du Docteur-Pezet, jusqu'à Agropolis sera réalisé en priorité, avec la pose de la première pierre l'année prochaine. Il s'agira ensuite de réaliser la seconde et dernière tranche, jusqu'à Clapiers. Le budget total sera entre 400 et 450 M€. La partie ouest sera réalisée après : *"toutefois, nous avancerons les études en même temps que les travaux qui débiteront à l'est. La ligne 5 sera donc terminée dans le second mandat"*.

La nouvelle variante

PROPOSITION DE NOUVELLE VARIANTE RUE DES LAVANDINS - ROUTE DE LAVÉRUNE



>> **La carte** : en jaune, l'ancien tracé de la ligne 5, abandonné par Philippe Saurel dès son élection en 2014, parce qu'il impactait le parc Montcalm. En rouge, le nouveau tracé : le passage par la rue des Chasseurs a été acté hier soir. Dans le coin gauche de la carte, en rose/orange, c'est la zone retenue par Philippe Saurel pour le passage du tramway, après avoir longé le stade de rugby, Altrad Stadium. Aucun tracé précis n'est retenu à ce jour.

L'historique de la 5

Le projet de la ligne 5 du tramway de Montpellier existe depuis 2009. Évoquée sous l'ancienne municipalité d'Hélène Mandroux, un certain Philippe Saurel, alors adjoint avait voté contre le tracé qui prévoyait de couper le parc Montcalm, avec le sacrifice de 700 arbres. *"Il n'était pas question pour moi de toucher à ce poumon vert, contrairement au collectif de la ligne 5 qui continue d'ailleurs à militer pour que le tracé traverse Montcalm. Jean-Louis Roumégas, d'Europe Écologie les Verts était également pour ce tracé initial, mais c'était quand il était élu. Depuis, il a changé d'avis !"*, a noté hier soir Philippe Saurel, un petit sourire en coin.

C'était avant la réunion publique, marquée comme on l'a vu, par le changement de position radical du collectif Ligne 5. Philippe Saurel savoure depuis ce matin ce "déraillement" inattendu.

Depuis qu'il est à la tête de la ville et de la métropole, il a donc remis sur les rails la future ligne 5. Lors de la dernière réunion publique en novembre dernier, cinq variantes ont été proposées, afin de modifier le tracé initial, avec pour objectif la préservation du parc Montcalm et la desserte d'un maximum de quartiers populaires.

Suite à cette dernière réunion publique, Philippe Saurel a demandé l'étude de 2 tracés en intégrant les remarques d'une habitante, « Sophie », sur la desserte du quartier Ovalie, présentées donc lors de la réunion publique d'hier soir : le tracé entre les secteurs Lavandin – EAI – Lepic, ou le tracé entre les secteurs rue des Chasseurs – EAI – Lepic.

Philippe Saurel a intégré la variante « Sophie » dans ces deux tracés jugeant la desserte du quartier Ovalie comme nécessaire. Ainsi, lors de cette réunion publique de ce mercredi, les habitants étaient amenés à se prononcer sur le passage de la Ligne 5, soit par la rue des Lavandins, soit par la rue des Chasseurs. Par ailleurs, Philippe Saurel a soumis à la concertation la variante dite "Philippe ou PS". Ce nouveau tracé a pour objectif de préserver le parc Montcalm, tout en desservant les quartiers classés "Politique de la ville" à savoir "le haut de la cité Gély, Paul-Valéry, le Pas-du-Loup, les résidences côté Estanove et en complément Bagatelle, Val-de-Croze et Ovalie, assurant ainsi un maximum de dessertes.

"La ligne 5 doit desservir un maximum de quartiers. C'est pourquoi, la variante dite « Philippe ou PS » qui en venant de Clapiers, à partir de l'avenue Lepic, en contournant le parc Montcalm en passant au milieu de l'EAI, sortirait par la rue des Chasseurs, puis, partirait sur la route de Lavérune, le boulevard Paul-Valéry et remonterait l'avenue de Vanières. Elle contournerait le stade Yves du Manoir par la rue de Bugarel, afin d'aller chercher tout le quartier Ovalie, ainsi que Bagatelle et Val-de-Croze desservant ainsi un maximum de quartiers populaires et assurant une plus grande mixité sociale. La DUP -Déclaration d'utilité publique- initiale ne bouge pas, car nous conservons les trois points cruciaux de la ligne à savoir Lepic, avenue de Vanières et rond-point Paul-Fajon. Nous suivons les recommandations des commissaires enquêteurs qui prônaient notamment la desserte des quartiers populaires et la préservation du parc Montcalm.", a souligné Philippe Saurel, hier soir, en marge de la réunion publique.

Miss Tic "débarqué"

Une certitude : le design imaginé par l'artiste Miss Tic, sous le mandat de Jean-Pierre Moure à Montpellier Agglomération est abandonné. Miss Tic a été "débarqué".

"Nous avons dénoncé le contrat, révèle le maire de Montpellier, Je pense que nous avons des artistes locaux tout à fait en capacité de concevoir un habillage des rames pour la ligne 5 d'une immense qualité culturelle". Un nouvel appel d'offres va être lancé, avec ce message du maire et président de la métropole : "J'adore les couleurs". On sera fixé dans les mois qui viennent sur la ligne haute en couleurs du tramway 5.



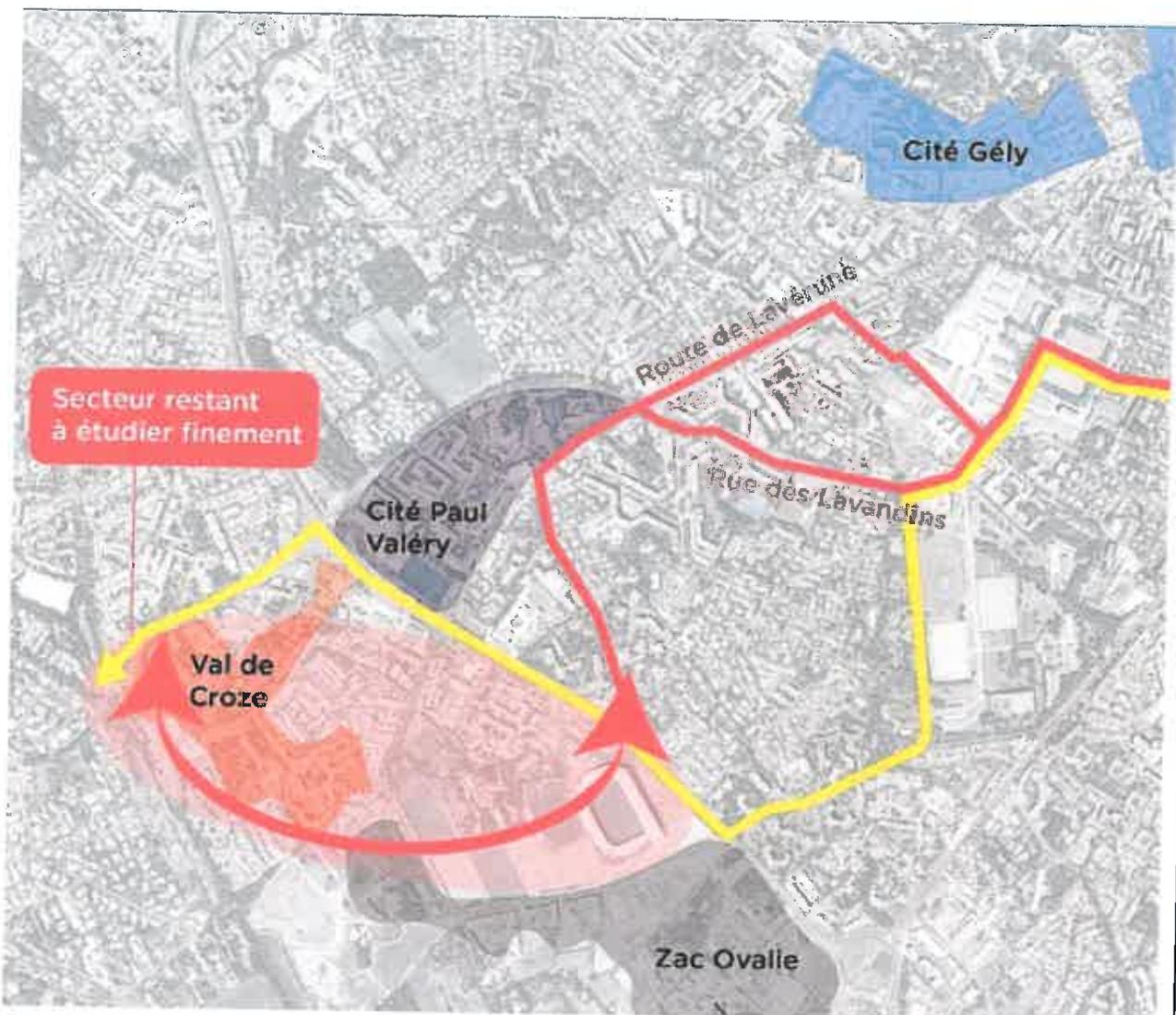
Des riverains des variantes du futur tracé de la ligne 5 du tramway attentifs. Photo Montpellier 3M.



Les Montpelliérains et les habitants des quartier nord, jusqu'à Clapiers ont répondu présents très nombreux à la réunion de concertation. Photo Montpellier 3M.



300 Montpelliérains à la réunion de concertation mercredi soir. Photo Montpellier 3M.



En jaune, le tracé initial de la ligne 5. En rouge, les deux variantes proposées pour éviter le parc Montcalm (c'est celle la plus au nord qui a la préférence des habitants). En rose au sud, le nouveau périmètre de concertation. DR.

La ligne 5 de tramway se dessine petit à petit

Transport

Lors d'une réunion publique, les habitants ont exprimé leur préférence pour un trajet évitant le parc Montcalm.

Philippe Saurel a décidé de relancer une concertation pour la fin de la modification de ce tronçon.

MONTPELLIER

La ligne 5 a avancé d'environ 3,5 kilomètres. Depuis plusieurs mois maintenant, afin d'éviter la traversée du parc Montcalm comme il s'y était engagé durant la campagne des municipales, Philippe Saurel a lancé une vaste concertation sur un tracé alternatif de la ligne imaginée par son prédécesseur sur le tronçon situé en plein cœur de Montpellier entre la place du 8 mai 45 et le rond point Paul-Fajon. Après avoir mis au débat cinq variantes en novembre dernier, on pensait que le tracé définitif serait présenté mercredi soir. Il faudra encore attendre jusqu'en juin.

Ce qui est sûr pour l'instant, c'est que la ligne 5, après avoir remonté l'avenue Clemenceau, empruntera l'avenue Lepic et traversera l'ancienne caserne de l'EAI pour déboucher sur la rue des Chasseurs. Plus tard, sur le parcours, depuis la route de Lavérune

au niveau des collines d'Estanove, elle reliera l'avenue de Vanières au niveau du stade Yves-du-Manoir. C'est la fameuse « variante Sophie », proposée lors de la dernière réunion de concertation et que Philippe Saurel a « intégré d'office » afin de desservir le quartier Ovalie. Pour le reste, les habitants invités à s'exprimer mercredi ont plutôt plébiscité un tracé empruntant la rue des Chasseurs pour rejoindre la route de Lavérune, que celui passant par la rue du Lavandin. C'est d'ailleurs le scénario qui avait recueilli la préférence du maire, car il estime « qu'il dessert plus de population et de quartiers populaires ».

Un chantier en plusieurs phases

Philippe Saurel s'est d'ailleurs défendu lors du débat des critiques qui comparent le tracé de la ligne 5 à un « tortillard ». « Regardez la ligne 1, a-t-il lancé en projetant un plan au mur représentant le tortueux parcours de la ligne construite par Georges Frêche. Avec 160 000 voyageurs par jour, c'est le tramway le plus fréquenté de France ! »

Il faudra néanmoins attendre le conseil de Métropole prévu à la fin du mois pour confirmer que c'est bien la rue des Chasseurs qui obtiendra le vote des élus. A cette occasion, Philippe Saurel devrait également faire adopter l'élargissement du périmètre d'étude pour la modification de la Déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne 5, afin de lancer une concertation sur la fin de ce tronçon.

Trois scénarii vont être mis à l'étude en mai et devraient être proposés au vote des habitants en juin. « Mon avis, a devancé Philippe Saurel, c'est qu'il faut passer par la rue de Bugarel pour desservir l'ensemble des immeubles construits et à construire à Ovalie, puis traverser Bagatelle et reprendre Fanjon par la Maison pour Tous Michel-Colucci. »

Une étape supplémentaire dans le choix du tracé définitif de cette ligne, mais qui ne devrait pas retarder le lancement des travaux promis avant la fin du mandat. En effet, Philippe Saurel a décidé de phaser le chantier. Pendant que l'enquête publique sera menée sur le tronçon central pour obtenir la modification de la DUP, la construction débutera sur le tronçon nord (entre la place de la voie Domitienne et Agropolis), à l'automne 2019.

Les appels d'offres pour les travaux sur les réseaux d'adduction d'eau potable et d'eaux pluviales vont bientôt être lancés. Ensuite interviendra le chantier sur le centre-ville, puis sur le tronçon ouest (entre Montpellier et Lavérune). Philippe Saurel ne prévoit donc pas de mise en circulation de la ligne avant 2025.

Malgré les modifications en centre-ville, Philippe Saurel espère que le budget prévisionnel de 400 millions d'euros sera respecté. L'État a déjà annoncé qu'il financerait à hauteur de 36 millions et la région Occitanie qu'elle couvrirait 10% des frais de la ligne.

Marine Desseigne

MONTPELLIER

LE BILLET

Clic-clac sur le tramway

On sait désormais, de l'aveu même de Philippe Saurel, que la street artiste Miss Tic n'aura pas le plaisir de décorer les rames de la future ligne 5. Ce fameux tramway nommé désir annoncé dès



par
FRÉDÉRIC
MAYET

giner une solution visuelle plus originale encore : confier ces robes métalliques serpentant en ville à des photographes. D'ici d'abord, bien sûr. Puis d'ailleurs aussi.

Imaginez un peu des visages, des paysages formant comme une gigantesque exposition à ciel ouvert. De quoi rendre jaloux Perpignan et son Visa pour l'image ou Arles et ses rencontres photographiques. Allez, clic-clac, c'est sur le tram !

2009 qui pourrait circuler en 2025. Au mieux. On sait aussi que l'édile a confié son goût pour des couleurs vives et la possibilité de confier cette décoration à des artistes plasticiens locaux. Pourquoi pas ? Il pourrait également s'ima-

« J'ai conscience qu'il faudra réaliser une ligne 5 de tram »

Transport. Le maire confirme vouloir incliner le tracé vers les quartiers populaires.

Honnêtement, vous n'avez jamais vu une telle concertation pour une ligne de tramway ? » Sourire aux lèvres, Philippe Saurel interroge ainsi la presse réunie, ce mercredi, en amont d'une nouvelle réunion publique sur cette fameuse ligne 5 organisée dans la foulée. « J'aurais été le seul de l'ancienne majorité à voter contre ce projet qui devait stériliser 5 hectares d'environnement et arracher 700 arbres. J'ai conscience cependant qu'il faudra réaliser une ligne 5 de tram. » Ceci posé, l'annonce des premiers travaux sur le tronçon nord, au-delà de Saint-Eloi pour filer vers Agropolis via la route de Mende, « pour l'hiver 2019 », n'augure pas pour autant d'une continuation assurée jusqu'à Clapiers. « Il faut un ouvrage d'art au-dessus du Lez estimé entre 15 et 20 M€ ».

En service en 2025 ?

Reste que « la DUP initiale (déclaration d'utilité publique, NDLR) de Clapiers à Lavérune est inchangée. Seulement modifiée à certains endroits sur le secteur ouest jusqu'au rond-point Paul-Fujon. Viendra ensuite, plus tard, l'extension de la ligne vers le nord



■ Le maire s'est fait grand ordonnateur de tracés. MICHEL PIETRE

point Gennevroux. » Une temporalité qui pourrait laisser croire à une mise en service en 2025.

« Mais cette ligne, on en parle depuis 2000 ! Les Verts étaient contre. Dans la dernière mandature de Monsieur Mouru, elle n'était pas financée. Enfin si, par la CEE (cotisation foncière des entreprises) et une future augmentation des impôts. »

Ce même mercredi soir, en réunion publique, l'édile pour-

suit sa leçon de choses devant une assistance nettement moins nombreuse qu'en novembre dernier. « Le tramway ne résoudra pas tous les problèmes. Cette ligne 5 sera efficace lorsque nous aurons détesté les avenues de la Liberté et de Vaniers. »

Au fil de 22 questions du public, la tendance de la brève portion de tracé soumise à la voir populé (avenue Lepic-rue du Lavandin puis Collines d'Estanove, ou bien avenue

Lepic-rue des Chasseurs-route de Lavérune) se dégage avec quinze avis favorables à la rue des Chasseurs. De quoi réjouir l'édile qui a plusieurs fois dit sa volonté de passer au plus près de la cité Gély.

Et, partant du principe que la variante dite Sophie est d'ores et déjà actée, la suite du programme concernera, courant juin, le débat sur le tracé depuis les abords d'Yves-Du-Manoir vers Val-de-Croze.

Artistes focaux et couleurs fluo

Maire de l'horloge, Philippe Saurel, qui espère la bagatelle de « 100 000 voyageurs quotidiens à terme sur cette ligne », entend bien l'être également des finances. « J'espère que nous arriverons à tenir dans l'enveloppe de 400 M€, soit 25 M€ du kilomètre. »

Et du design, comme il le souffle aux médias. « Nous avons arrêté le contrat avec Miss Tic. Je considère que les artistes locaux sont en capacité de dessiner une robe pour cette ligne 5. Si Hervé Di Rosa est candidat, par exemple, on examinera. Et vous savez, moi, j'aime les couleurs qui flashent. Un tram fluo, ça me plairait bien. »

FREDÉRIC MAYET
fmayet@midi Libre.fr

Ligne 5 : vers un tramway PSA ?

Transports. Nouvelle réunion publique, ce mercredi, autour du tracé à Ovalie.

Par petits bouts. Après la concertation qui avait permis à la Métropole de valider une partie du tracé de la future ligne 5 de tramway, précisément sur le tronçon entre les avenues du 8-Mai-1945 et de Vanières, le public était à nouveau appelé, ce mercredi, pour observer les quatre variantes possibles sur la partie qui serpentera dans le quartier Ovalie, entre la rue des Chasseurs et le rond-point Paul-Fajon. Observer et voter.



■ Un public attentif à la présentation des tracés.

A.D.H.

La proposition d'Alain

Quatre choix étaient possibles, mais dans la présentation déroulée par Philippe Saurel, on comprenait que le choix allait être vite fait.

La première, qui relie la rue de Bugarel au rond-point Paul-Fajon en passant par l'avenue du XV-de-France, puis les rues de Chengdu et Rouget-de-l'Isle était séduisante, « y compris esthétiquement, puisqu'il faudrait passer sous l'arche ACM, mais cela impliquerait de détruire une vingtaine de loge-

ments, ainsi que des parkings et des caves en sous-sol ». Complexe.

La troisième aussi aurait pu être agréable, en passant par le parc Rieucoulon, mais cette variante « dessert moins bien le quartier Val de Croze, donc moins de population et d'emplois, et nécessite, par ailleurs, de contourner la digue et le bassin de rétention ce qui réduit la performance du tramway ». Pas terrible, aussi, pour l'environnement.

La quatrième, elle, passerait en plein Val de Croze par la rue Rouget-de-l'Isle, mais « ce sont des rues étroites dans lesquelles il faudra partager voitures et tramway ». Autre inconvénient, elle impliquerait l'acquisition de terrains privés.

Or, ce n'est pas le cas de la variante B qui passerait, après la rue de Bugarel derrière les terrains de rugby, par les rues Bouyeron, Bénézech, Chengdu et Rouget-de-l'Isle, « sans détruire la moindre maison

ou ne nécessite la moindre préemption ». Seuls quelques parkings collectifs résidentiels seraient impactés.

Philippe Saurel n'a donc pas caché sa préférence - et celle des techniciens - pour ce tracé. Il a été suivi à l'unanimité par la salle, d'où ont fusé quelques questions. Et une proposition, celle d'Alain, qui, constatant que le feu tricolore au croisement de Vanières et Bugarel provoque des ralentissements jusqu'au rond-point du Grand-M, suggère de faire traverser le tram après les commerces situés un peu plus loin. « On gagnerait 200 m de stockage de voitures », a-t-il appuyé.

Idee retenue par Philippe Saurel qui promet de l'étudier. Comme il avait relégué, puis redessiné, la proposition de Sophie sur le tronçon précédent, pour en faire « la variante PS ». Philippe, Sophie, Alain... Voilà le tramway PSA qui se dessine. En tout cas celui sur lequel les élus seront appelés à se prononcer.

L.T.

MONTPELLIER

midilibre.fr
lundi 25 juin 2018

CA SE PASSE CETTE SEMAINE

● LE MAIRE DE CHENGDU EN VISITE, LUNDI

Ah, Chengdu ! Montpellier et sa jumelle, la mégapole chinoise de près de quinze millions d'habitants, continuent leurs échanges. Cette fois, c'est au tour de Luo Qiang, maire de Chengdu, de venir saluer son homologue montpelliérain. On va parler développement économique.

● MARDI, MEDIAPART LANCE LE DÉBAT AU DÔME

La brasserie du Dôme accueille, à partir de 18 h 30, un débat organisé par Mediapart en partenariat avec le site Le D'Oc sur la question des services publics. Journaliste spécialiste de macroéconomie, Romaric Godin sera présent, en compagnie de Benjamin Téoule, du D'Oc, pour échanger autour de la privatisation des services publics et des délégations de service public.

● LES PHOTOS INÉDITES D'HitLER À PARTIR DE MERCREDI

Hitler doit-il s'afficher ? L'exposition intitulée *Un dictateur en images* présente 150 photos d'Adolf Hitler au Pavillon populaire (Esplanade). Objectif : montrer comment la propagande a pu fabriquer un monstre. Ces clichés proviennent du fonds de l'agence Hoffmann ; il en reste 12 000 à ce jour du Führer.

● LE TRACÉ DE LA LIGNE 5 EN QUESTION, MERCREDI

Nouvelle réunion publique de concertation sur la modification du tracé de la ligne 5 du tramway, sur le tronçon entre la rue des Chasseurs et le rond-point Paul-Fajon. Ça se passe à l'hôtel de ville (Port-Marianne), avec le maire Philippe Saurel, dès 17 h.

● LES RADIOS LIBRES À L'HONNEUR, JEUDI

Près de quarante ans après l'avènement des radios libres, le syndicat national des radios du même nom organise son treizième congrès national à la mairie. La manifestation va battre tous les records avec plus de 160 radios inscrites. L'ancienne ministre Najat Vallaud-Belkacem est annoncée.

LIGNE 5 DU TRAMWAY

MODIFICATION DU TRACÉ

Concertation sur le tronçon
entre la rue des Chasseurs
et le rond-point Paul Fajon

3^e RÉUNION PUBLIQUE
Mercredi 27 juin 2018 à 17h
Hôtel de la Métropole



Création graphique par Montpellier - métro 3M - 04 67 58 41 00

montpellier3m.fr

PHILIPPE SAUREL
Maire de Montpellier
Président de la Métropole



MONTPELLIER

midi@libre.fr
samedi 23 juin 2018

Tramway

La ligne 5, on en parle

Une réunion publique sur la modification du tracé de la ligne 5 du tramway, sur le tronçon entre la rue des Chasseurs et le rond-point Paul-Fajon, aura lieu mercredi 27 juin à 17 h, à l'hôtel de Métropole. Chacun peut d'ailleurs visualiser les différentes variantes jusqu'à la veille au soir : les différents tracés sont exposés en mairie.

MONTPELLIER

Mercredi 27 juin

Réunion publique sur le tracé de la ligne 5 de tram

Une nouvelle réunion de concertation sur la ligne 5 de tramway se tiendra le mercredi 27 juin à la salle Peilouvier à Montpellier (17h). Après avoir tranché sur le tracé qu'elle empruntera après l'EAI (pour éviter le parc Montcalm), il s'agit désormais de prendre la température sur le tronçon permettant de desservir le quartier Ovalie. Ce devrait être la dernière réunion avant de faire valider la modification de la Déclaration d'utilité publique de cette ligne que Philippe Saurel avait mise en suspens à son arrivée à la tête de la Métropole de Montpellier. Il a assuré que

les premiers travaux de la ligne 5, par tranches débuteraient avant la fin de son mandat. La livraison de l'ensemble ne devrait pas intervenir avant 2025...

TRANSPORTS



Tram ligne 5.

Une réunion publique a lieu mercredi 27 à 17h à l'Hôtel de la Métropole, 50 place Zeus.

Elle permet de valider le tracé final du secteur Ovalie de la ligne 5 de tramway.

Fête de la musique. Le TraMusic aux couleurs zébrées propose cinq groupes gratuits le soir de la Fête de la musique, jeudi 21 de 19h à 1h du matin. Départ à 19h de la station Place Albert-1^{er}-Saint-Charles, puis passage sur le trajet de la ligne 1 jusqu'à Rives du Lez, et trajet de la ligne 3 de Voltaire à Albert-1^{er}-Cathédrale. Les autres lignes de tram ne sont pas perturbées.

LIGNE 5 DU TRAMWAY

MODIFICATION DU TRACÉ

Concertation sur le tronçon
entre la rue des Chasseurs
et le rond-point Paul Fajon

3^e RÉUNION PUBLIQUE
Mercredi 27 juin 2018 à 17h
Hôtel de la Métropole



© Montpellier Métropole

montpellier3m.fr

PHILIPPE SAUREL
Maire de Montpellier
Président de la Métropole



MONTPELLIER (34) Tramway

17h. La métropole de Montpellier organise la 3^e réunion publique de concertation concernant la ligne 5 du tramway. Sera abordé à cette réunion le tronçon situé entre la rue des chasseurs et le rond-point Paul Fajon.

Hôtel de la métropole de Montpellier, place Zeus

www.montpellier3m.fr

Montpellier : nouvelle consultation pour une portion de la Ligne 5



Cédric Nithard

Il y a 15 heures



La Métropole de Montpellier a lancé une nouvelle étape de concertation sur la portion comprise entre la rue des Chasseurs et le rond-point Paul Fajon afin de prolonger le tracé de la ligne au coeur du quartier Ovalie et du quartier Val de Croze, compléter la variante « Sophie » constituant ainsi la variante « PS ». Ainsi, pour la bonne information du public, une nouvelle exposition à voir dans le hall de l'hôtel de ville jusqu'au mardi 26 juin prochain, vient présenter les 4 variantes possibles sur cette portion, préalablement à une réunion publique prévue le 27 juin.

Cette exposition a pour objectif de présenter les 4 variantes soumises à la concertation des habitants notamment en termes de longueur, nombre d'habitants, d'emplois ou de scolaires desservis, performance du tramway, impacts sur la circulation, le foncier, l'environnement ou encore le stationnement.

Variante A : La variante A propose de relier la rue de Bugarel au rond-point Paul Fajon en passant par l'avenue du XV de France, les rues de Chengdu et Rouget de l'Isle. Si cette variante nécessite de supprimer des places de stationnement sur l'avenue du XV de France ainsi que des espaces verts en bordure de voirie sur cette même avenue et sur la rue de Bugarel, elle a l'avantage de desservir les quartiers Ovalie et Pas de Loup – Val de Croze et d'impacter faiblement la circulation générale du quartier et l'accessibilité des différents secteurs.

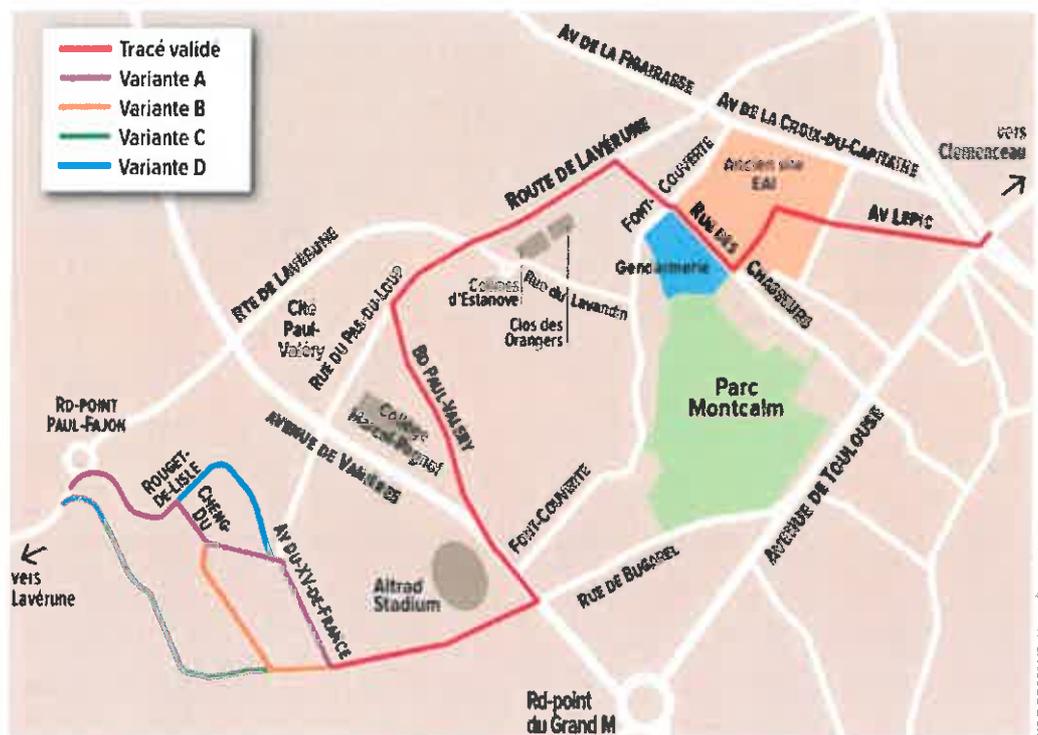
Variante B : Ce tracé propose de relier la rue de Bugarel au rond-point Paul Fajon en passant par la rue Pierre Bouyeron, la rue Bénézech, la rue de Chengdu et la rue Rouget de l'Isle. Cet itinéraire nécessite quelques modifications de voirie comme pour la rue Pierre Bouyeron qui devra être mixte « tramway-voiture » avec un impact sur l'accessibilité des parkings collectifs. Néanmoins, il assurera une bonne desserte des quartiers Ovalie et Val de Croze.

Variante C : Ce tracé relie la rue de Bugarel au rond-point Paul Fajon en passant par le parc Rieucoulon. Il dessert moins le quartier Val de Croze car il se situe à l'écart de l'urbanisation actuelle et donc des populations et des bassins d'emplois. La variante C a, par ailleurs, des impacts sur l'environnement puisqu'elle implique de contourner la digue et le bassin de rétention du parc Rieucoulon.

Variante D : Cette quatrième et dernière variante propose de relier la rue de Bugarel au rond-point Paul Fajon en passant par l'avenue du XV de France et la rue Rouget de l'Isle. Si ce tracé dessert le plus de population, il est plus long et plus tortueux que les autres et implique l'acquisition de terrains privés et peut gêner l'accessibilité de la rue Rouget de l'Isle.

LES INFOS UTILES

Tram ligne 5 : la concertation continue !



La ligne 5 devant relier Clapiers à Laverune en 2025 est encore en concertation. Le secteur qui évite le parc Montcalm est validé, à présent c'est la zone Ovalie qui est à l'étude, entre la rue de Bugarel et le rond-point Paul-Fajon. Quatre variantes sont proposées pour le tracé.

- Variante A, par la rue de Bugarel, l'avenue du XV-de-France, les rues Chengdu et Rouget-de-Lisle.
- Variante B, rues de Bugarel, Pierre-Bouyeron, Bénézech, rues de Chengdu et Rouget-de-Lisle.
- Variante C, rue de Bugarel en passant par le parc Rieuoulon.
- Variante D, rue de Bugarel, avenue du XV-de-France et rue Rouget-de-Lisle.

Ces quatre tracés sont exposés à la mairie sur des panneaux dans le hall, jusqu'au 26 juin, aux heures d'ouverture de la mairie, du lundi au vendredi de 8h30 à 17h30, sauf le jeudi de 10h à 19h.

La prochaine réunion publique validant le tracé final de ce secteur, a lieu mercredi 27 à 17h à l'Hôtel de Métropole. Les travaux doivent commencer à l'automne 2019.

Ligne 5 du tramway : la tortueuse concertation

Transport. Au mieux, une entrée en service d'ici la fin de l'année 2025.

Une saga à rebondissements. La future ligne 5 de tramway, prévue (à l'horizon 2025 et pour un total de 400 M€) entre Lavérune et Clapiers avance... au rythme des régulières réunions de concertation publique. Un cycle lancé le 28 novembre de l'an passé, puis le 4 avril dernier. Avant un nouveau point public (sur la portion comprise entre la rue des Chasseurs et le rond-point Paul-Fajon) mercredi 27 juin, dès 18 h, à la salle Pelloutier, de l'hôtel de métropole, l'exposition de panneaux récapitulatifs à l'hôtel de ville pose les quatre variantes, cartes à l'appui, et est à voir jusqu'au soir du mardi 26 juin. Avec la réaffirmation, officielle, d'une volonté d'intégrer cette ligne 5 « dans une stratégie urbaine globale et désenclaver des quartiers prioritaires au



■ Un chantier qui s'étalerait de 2020 à 2025.

titre de la politique de la ville.

Une quatrième réunion publique devrait ensuite être organisée l'automne prochain avant le lancement de l'enquête publique mi-2019. Côté réalisation, la partie nord, après Saint-Eloi est prévue pour l'automne. Le reste de - l'énorme - chantier devant s'étaler de 2020 à 2025.

F.M.

PORT MARIANNE-EURÉKA : ENFOUISSEMENT DES LIGNES HAUTE TENSION

Conseil de Métropole // Jeudi 26 avril



DÉCRYPTAGE PAR STÉPHANIE JANNIN

Vice-présidente déléguée au développement durable, à l'environnement, à la biodiversité et à la culture scientifique, adjointe au maire de Montpellier

« Lors du dernier conseil de Métropole, les élus ont acté le lancement officiel d'un ambitieux projet d'enfouissement de quatre lignes à haute tension et très haute tension sur les communes de Montpellier et Castelnau-le-Lez. 12,8 km de lignes en pleine zone urbaine sont concernés depuis l'autoroute A701 jusqu'au domaine de Verchant, en



Le projet de soutènement de quatre lignes à haute tension sera réalisé avec l'autoroute A701 et le domaine de Verchant en passant par Port Marianne et la clinique du Millénaire (photo).

passant par les quartiers de Port Marianne (Pass Marianne, République, Hippocrate, clinique du Millénaire, parcs d'activités du Millénaire et Euréka). Les objectifs de ce projet sont multiples : offrir une qualité environnementale et un cadre de vie meilleur aux habitants, mais aussi libérer des terrains constructibles à vocation économique sur ce secteur. En effet, ces derniers pourront accueillir près de 195 000 m² d'activités, représenter environ 5 000 emplois potentiels, et 2 600 logements. Nous permettront ainsi la densification des espaces déjà urbanisés par cette opération de renouvellement urbain tout en garantissant la préservation des espaces agricoles et naturels existants. Des priorités inscrites dans le Schéma de Cohésion Territoriale de la collectivité. Au préalable, la Métropole a demandé à Réseau de Transport d'Électricité (RTE) d'étudier la mise en souterrain de vos quatre lignes à haute tension. Le montant total de l'opération est évalué à 78,6 millions d'euros. 12,8 millions sont financés par la Métropole et la Ville de Montpellier. Les travaux, dont la durée est évaluée à deux ans, seront réalisés par tranches, de juin 2018 à août 2020. Le dépôt des autorisations de travaux est attendu pour le début du premier trimestre 2018.

TRAMWAY - LIGNE 5

LA CONCERTATION CONTINUE



Lors de la dernière réunion publique, les habitants ont exprimé leur préférence parmi les tracés présentés.

Les premiers résultats du processus de concertation engagé pour la modification du tracé de la ligne 5 de tramway, entre Lavérune et Clapiers, ont été actés par les élus métropolitains. Le parc Montcalm est ainsi préservé puisque le tracé préférentiel passera par la place du 8 mai, l'avenue Lepic, la rue des Chasseurs, la route de Lavérune, le boulevard Paul-Valéry et l'avenue de Vanières. La concertation se poursuivra pour définir le tracé dans les quartiers Ovalie et du Val de Croze (quartier politique de la Ville), jusqu'au rond-point Paul Fajon. Une demande destinée à la Préfecture a également été approuvée. Il s'agit de prolonger la déclaration d'utilité publique de la ligne 5 de tramway – arrivant à échéance en août 2018 – pour une durée de cinq ans.

montpellier3m.fr/ligne5



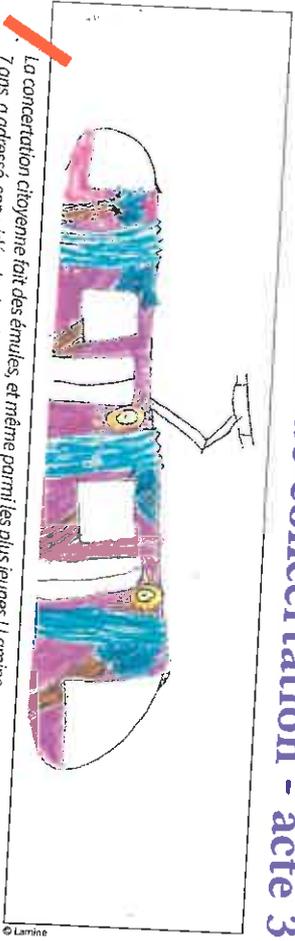
Les filles du Montpellier Rugby Club sont championnes de France ! Elles ont célébré leur titre, le 15 mai dernier, à l'opéra Comédie en commémorant avec les supporters présents. Les Cocchelles ont remporté la finale du Top 8 de rugby face à leurs voisins de Toulouse, à l'issue d'un match accroché (15 à 12) joué à Carcassonne. Elles conservent ainsi leur titre acquis brillamment l'an dernier et offrent le septième trophée national de leur histoire ! A noter que les Montpellieraines disputaient leur 1^{re} finale depuis 2007. Un bel exploit à la hauteur de Montpellier Capital sport et de ses équipes de haut niveau. montpellier-rugby.com

Locations touristiques : déclaration obligatoire



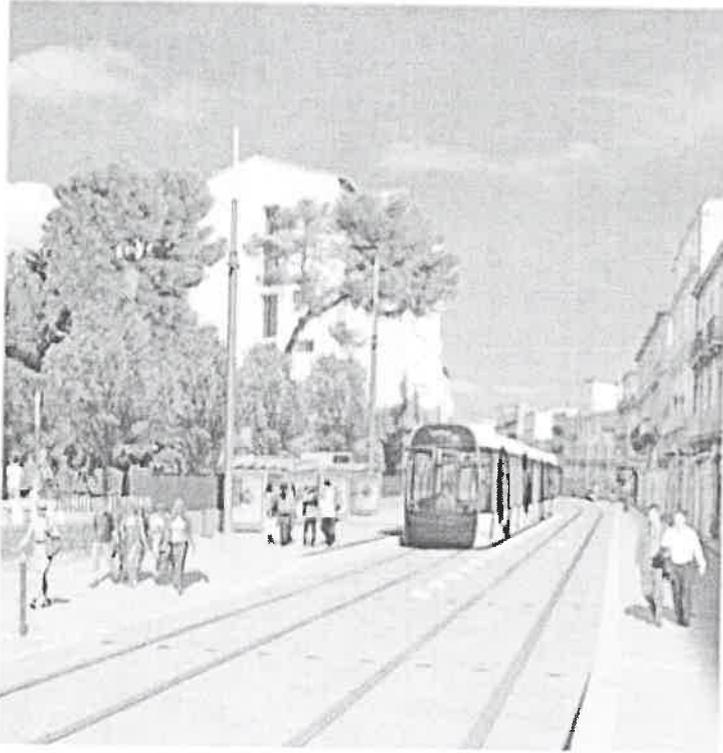
Les propriétaires de meubles touristiques (hors résidence principale) et de chambres d'hôtes sont tenus de déclarer leur activité. Cette déclaration peut se faire via un formulaire directement téléchargeable sur taxedesejour.montpellier3m.fr. Celui-ci doit être complété et transmis, par courrier, mail ou téléransmission, à la mairie de la commune sur laquelle est situé l'hébergement touristique. L'absence de déclaration est passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 450 euros.

Ligne 5 : réunion de concertation - acte 3



La concertation citoyenne fait des émules, et même parmi les plus jeunes ! Lamine, 7 ans, a adressé, son « idée de visuel pour la nouvelle ligne de tramway ».

Mercredi 27 juin à 18h se tiendra la troisième réunion de concertation de la ligne 5 de tramway à l'hôtel de Métropole (salle Pellouvier). **Objectif : étudier les options de tracés sur le tronçon, en direction de Lavérune, entre l'avenue de Vanières et le rond-point Paul Fajon à Montpellier.** Cette variante permettra ainsi de traverser la ZAC Oualie et de desservir le Val de Croze, identifié comme un quartier prioritaire dans le cadre de la politique de la Ville. En parallèle, une exposition dédiée au projet de tramway sur ce secteur se tiendra dans le hall de l'hôtel de Ville de Montpellier, **du 5 au 26 juin.**
montpellier3m.fr/lignes



TRANSPORTS

Ligne 5: le tracé sera sans doute encore modifié

Revue de Presse. 2^{ème} PHASE DE CONCERTATION LS
DÉCEMBRE 2018

243762. 8A110

➤ **QUAND C'EST FINI**, ça recommence. Au cours de la réunion publique qui réunit près de 400 personnes au GGL Stadium jeudi 6, le président de la Métropole, Philippe Saurel, annonce qu'il est prêt à réétudier le tracé de la ligne 5, à proximité du stade de rugby. La raison ? Une partie des présents fait remarquer au maire que le cheminement choisi en juin emprunte deux voies très étroites : la rue Bouyeron et, dans son prolongement, la rue Bénézech. Les immeubles risquent de faire caisse de résonance. Samedi 15 décembre, il a pris rendez-vous avec quatre représentants des plaignants. De la concertation aux petits oignons. La porte de sortie : le tram pourrait passer par l'avenue du XV-de-France.

Roumégaires. Pourtant, jeudi dernier, tout semblait partir en vrille. Philippe Saurel reprochait aux *roumégaires* de ne s'être pas déplacés lors des deux grandes réunions publiques d'information durant lesquels le tracé avait été défini. Le ton montait. On n'était pas loin d'un scénario à la gilets jaunes. Et puis, d'un seul coup, il a compris ce que lui expliquaient ses opposants d'un soir. Ils n'avaient pas pu participer aux réunions de concertation car, le quartier étant nouveau et leurs résidences à peine terminées, ils n'avaient pas été informés. CQFD. ✖

Henri-Marc Rossignol

LE TRACE DE LA FUTURE LIGNE 5 DU TRAMWAY EN DEBAT

DELICATE CONCERTATION A OVALIE

De malentendus en incompréhensions. Dans une salle du GGL stadium fréquentée par environ 300 personnes, Philippe Saurel a eu fort à faire lors de la dernière réunion publique autour de la future ligne 5 du tramway montpellierain. D'abord pour préciser l'ordre du jour. « Il n'est pas question de concerter le tracé qui a été voté en conseil de métropole ! » Les flyers distribués dans les boîtes aux lettres évoquaient pourtant « une concertation sur la modification du tracé de la ligne 5 de tramway entre l'avenue de Vanières et le rond-point Paul-Fajon ».

Puis, l'édile a répété les délais incompréhensibles « des discussions avec les propriétaires, des négociations, des compensations. Les citoyens se défendent. On ne peut pas dire : "La ligne, je décide ça et je la plante là." Il n'y a que les malades qui disent cela. Ou bien alors ceux qui n'ont jamais rien fait. »

Projection après projection détaillant l'insertion des rails dans la voirie (rue des Chasseurs, route de Lavérune, boulevard Paul-Valéry), Philippe Saurel a choisi un déroulé à la sobriété technique. Confirmant, au passage, le coût global de

400 M€ pour 15 km (soit 26,6 M€ du km).

« Le but est de trouver des matériaux sympas, faciles à utiliser, durables et qui permettent l'évacuation des eaux pluviales. Je vais modifier le choix des dalles fait pour les quatre premières lignes. Il va falloir que nous réfléchissions à installer les rails de la ligne 5 sur des traverses en béton. »

Colère de certains habitants

Puis est arrivé le point de rupture. Cette colère de plusieurs habitants des rues Christian-Benezech et Pierre-Bouyeron, dans lesquelles la ligne 5 doit passer sur deux voies, avec un usage mixte de la plateforme « comme sur l'avenue de Lodève ». Étonnement d'une première dame : « Des gens en rez-de-chaussée vont donc se retrouver nez à nez avec un tram ! C'est problématique. Nous n'avons pas été concertés. » Philippe Saurel de rétorquer d'abord que « tout a été discuté ».

Nouvelle contre-attaque d'un riverain de la rue Pierre-Bouyeron aux immeubles sortis de terre ces derniers mois. « Vous avez fait voter par la Métropole un tracé sur une rue qui n'existait pas officiellement



Le maire et président de Métropole a dû argumenter avec vigueur.

avant l'été dernier ! » Philippe Saurel s'en est agacé. « Mais je ne vais pas remettre en cause toute la ligne 5 ! Cela fait déjà deux ans que l'on concerté. »

Nouvelle voix discordante dans la salle. « Peut-être découvrez-vous aujourd'hui les problèmes rues Benezech et Bouyeron ? Les habitants s'en excusent. Mais il y a matière à se poser des questions. Les largeurs de ces artères (5 m, NDLR) ne sont pas adaptées au tramway. Pourquoi ne pas plutôt passer par la rue Quinze-de-France

en empiétant sur le parking annexe du GGL stadium ? Pourquoi ? » Devant l'insistance, Philippe Saurel a fini par lâcher : « J'ai entendu. Je vais regarder. » Insuffisant pour d'autres riverains de ces fameuses rues. Qui, revenant à la charge, ont obtenu un rendez-vous matinal dans le bureau du maire, au huitième étage de l'hôtel de ville. « Vous serez quatre à venir me voir samedi 15 décembre à 8 h 30 ! » Fermez le ban.

FRÉDÉRIC MAYET



Gazettelive

Tram L5

À l'issue de la réunion publique au GGL Stadium, organisée le 6 décembre, portant sur la DUP modificative du projet de ligne 5 de tramway à Montpellier, le site web annonce que Philippe Saurel, président de la Métropole de Montpellier, a « *décidé de réétudier le tracé de la ligne 5, dans le secteur Ovalie* ». Le motif viendrait d'un cheminement choisi en juin jugé « *trop étroit* » au niveau des rues Bouyeron et Bénézech. L'élu va recevoir une délégation d'habitants le 15 décembre.

Le tracé de la ligne 5 de tram remis en cause à Ovalie ?

Transport. Des riverains ont pris à partie Philippe Saurel lors d'une réunion publique.

De malentendus en incompréhensions. Ce jeudi soir, dans une salle du GGL stadium fréquentée par environ 300 personnes, Philippe Saurel a eu fort à faire. D'abord pour repréciser l'ordre du jour. « *Il n'est pas question de concertier le tracé qui a été voté en conseil de métropole !* » Les flyers distribués dans les boîtes aux lettres évoquaient pourtant « *une concertation sur la modification du tracé de la ligne 5 de tramway entre l'avenue de Vanières et le rond-point Paul-Fajon* ». Puis l'écrite a répété les délais incompressibles « *des discussions avec les propriétaires, des négociations, des compensations. Les citoyens se défendent. On ne peut pas dire : "La ligne, je décide ça et je la plante là." Il n'y a que les malades qui disent cela. Ou bien alors ceux qui n'ont jamais rien fait.* »

« Vous avez fait voter par la Métropole un tracé sur une rue qui n'existait pas officiellement ! »

Projection après projection détaillant l'insertion des rails dans la voirie (rue des Chasseurs, route de Lavérune, boulevard Paul-Valéry), Philippe Saurel a choisi un déroulé à la sobriété technique. Confirmant, au passage, le coût global de 400 M€ pour 15 km (soit 26,6 M€ du km). « *Le but est de trouver des matériaux sympas, faciles à utiliser, durables et qui permettent l'évacuation des eaux pluviales.* Je vais modifier le choix des dalles fait pour les quatre premières lignes. Il va falloir que nous réfléchissions à installer les rails de la ligne 5 sur des traverses en béton. »

Colère de certains habitants

Puis est arrivé le point de rupture. Cette colère de plusieurs habitants des rues Christian-Benezech et Pierre-Bouyeron, dans lesquelles la ligne 5 doit passer sur deux voies, avec un usage mixte de la plateforme « *comme sur l'avenue de Lodève* ». Étonnement d'une première dame : « *Des gens en rez-de-chaussée vont donc se retrouver nez à nez avec un tram ! C'est problématique. Nous n'avons pas été concertés.* » Philippe Saurel de rétor-

quer d'abord que « *tout a été discuté* ».

Les largeurs des artères en question

Nouvelle contre-attaque d'un riverain de la rue Pierre-Bouyeron aux immeubles sortis de terre ces derniers mois. « *Vous avez fait voter par la Métropole un tracé sur une rue qui n'existait pas officiellement avant l'été dernier !* » Philippe Saurel s'en est agacé. « *Mais je ne vais pas remettre en cause toute la ligne 5 ! Cela fait déjà deux ans que l'on concerte.* » Nouvelle voix discordante dans la salle. « *Peut-être découvrez-vous aujourd'hui les problèmes rues Benezech et Bouyeron ? Les habitants s'en excusent. Mais il y a*

matière à se poser des questions. Les largeurs de ces artères (5 m, NDLR) ne sont pas adaptées au tramway. Pourquoi ne pas plutôt passer par la rue Quinze-de-France en empiétant sur le parking annexe du GGL stadium ? Pourquoi ? »

Devant l'insistance, Philippe Saurel a fini par lâcher : « *J'ai entendu. Je vais regarder.* » Insuffisant pour d'autres riverains de ces fameuses rues. Qui, revenant à la charge, ont obtenu un rendez-vous matinal dans le bureau du maire, au huitième étage de l'hôtel de ville. « *Vous serez quatre à venir me voir samedi 15 décembre à 8 h 30.* » Fermez le ban.

FRÉDÉRIC MAYET
fmayet@midilibre.com



■ Le maire et président de Métropole a dû, plusieurs fois, argumenter avec vigueur.

F.M.

Montpellier : la concertation publique à Ovalie renvoie le tracé de la ligne 5



Cédric Nithard

Il y a quelques secondes



Ce jeudi soir au GGL Stadium, Philippe Saurel présentait dans les détails une partie du tracé de la ligne 5 passant par Ovalie. Si pour le maire de Montpellier la réunion publique avait pour but de concerter sur les aménagements « le tracé ayant été voté en conseil de Métropole », les documents envoyés à la population par la municipalité indiquaient « une concertation sur la modification du tracé de la ligne 5 du tramway entre l'avenue Paul-Fajon et l'avenue de Vanières ». Face à la protestation de nombreux riverains, qui pour beaucoup découvraient le passage du tramways sous leurs fenêtres, Philippe Saurel a consenti à recevoir quatre d'entre eux dans son bureau samedi 15 décembre à 8h30.

Dans les grandes lignes

Entre la présentation technique et les questions de la salle, Philippe Saurel a rappelé plusieurs points de cette ligne de 15 km allant de Lavérune à Juvignac budgétisée 400 M€. Le maire précise le cahier des charges : « Nous voulons être sobres et efficaces ». Oubliez le revêtement en gazon, « Nous devons trouver des matériaux sympas, durables et qui permettent d'assurer la transparence hydraulique », le maire va faire installer « les rails sur des traverses en béton ».

À la question du coût, une voix s'élève « Est-il utile de faire un tramway ? ». Philippe Saurel répond : « Le tramway est le moyen le plus sûr, en termes de rendement, sur les transports urbains. Les 15 km de la ligne 5 permettront les usages quotidiens des habitants mais n'enlèveront pas le gros problème majeur dû au non contournement Ouest de la Métropole qui n'existe pas aujourd'hui. Le tramway n'a pas pour mission de régler la circulation de transit, il règle la circulation intra-métropolitaine avec des parkings d'échange qui se trouvent au bout des lignes permettant aux villages de venir chercher le tramway ».

Dans les détails

Prenant sa casquette de président de la Métropole, il a indiqué : « Lavérune sera jouté au rond-point Genevieux et nous aurons un parking d'échange. Ce rond-point sera d'ailleurs le premier ouvrage du contournement Ouest dont nous poseront la première pierre avec les 31 maires de la métropole en 2019. Il aura une voie inférieure, un tunnel, qu'il laissera passer le tramway ».



Bruno, habitant proche de la route de Lavérune, est « ravi pour les enfants qui pourront en toute sécurité aller au tramway » et pose la question de la création d'un réseau d'assainissement sur cette artère qui n'en possède pas. « Nous profiterons des travaux pour étudier cela au cas par cas » répond Philippe Saurel. Marc s'interroge quant au passage en sens unique de la rue des chasseurs. Un impératif dû à la circulation sur le secteur indiquent les services techniques.

Pierre-Marie s'inquiète des possibles perturbations causées par le passage du tramway à proximité de l'EHPAD François Gauffier. « 70 % des résidents des maisons de retraite ne reçoivent pas de visite de leur famille. Peut-être que cela changera avec le tramway », argumente le maire, « Et les personnes âgées aiment voir la vie et la ville qui bouge ».

« J'ai compris le problème »

Marie-Christine, rentrée dans son appartement de la résidence Ivory, porte sa situation, commune à l'ensemble des habitants des rues Christian Benezech et Pierre Bouyeron, à la connaissance du maire : « J'ai signé mon acte d'achat en juin 2018. Ni le promoteur, ni le notaire, personne ne nous a informés qu'un tramway passerait dans notre rue ».

Dans un premier temps, Philippe Saurel renvoie au vote du tracé par le conseil de métropole, avant de revoir sa position face aux arguments des résidents. Comme sur la route de Lodève, deux voies du tramway doivent passer dans ces rues ne faisant pas plus de 5 m de large selon les habitants. « Peut-être découvrez-vous aujourd'hui le problème ? » lui lance Aurélien, qui dit représenter 300 personnes de ces résidences impactées. Ce dernier propose de « passer par la rue du Quinze de France et d'empiéter sur le parking annexe du GGL Stadium ».

Face à l'évident problème posé par les habitants, Philippe Saurel concède : « J'ai compris le problème. Je vais regarder s'il y a des modifications possibles ». C'est dans ce sens qu'il a convié quatre représentants des habitants concernés dans son bureau à la mairie le samedi 15 décembre à 8h30. Après les variantes Sophie, Alain, Philippe... bientôt l'Ovalie ?



#LIGNE 5

#MONTPELLIER

#PHILIPPE SAUREL

#RÉUNION PUBLIQUE

#TRAMWAY

SOCIÉTÉ # TRAMWAY

TRAM : LE TRACÉ DE LA LIGNE 5 SANS DOUTE MODIFIÉ

Publié le jeudi 6 décembre 2018 à 20:05 - Jean-Baptiste DEGRONX



© HMR

Au cours de la réunion publique qui a réuni près de 400 personnes au GGL Stadium ce jeudi soir, Philippe Saurel a décidé de réétudier le tracé de la ligne 5, secteur Ovalie. La raison? Une grande partie des présents a fait remarquer que le cheminement choisi en juin emprunte deux voies très étroites : les rues Bouyeron et Bénézech.

Ces personnes ont aussi expliqué qu'elles n'avaient pas pu participer aux réunions de concertation car le quartier étant nouveau et leurs résidences à peine terminées, elles n'avaient pas été informés. Après une discussion musclée, Philippe Saurel a décidé de recevoir quatre représentants de ce nouveau quartier le samedi 15 décembre à 8h30 en mairie.

HMR



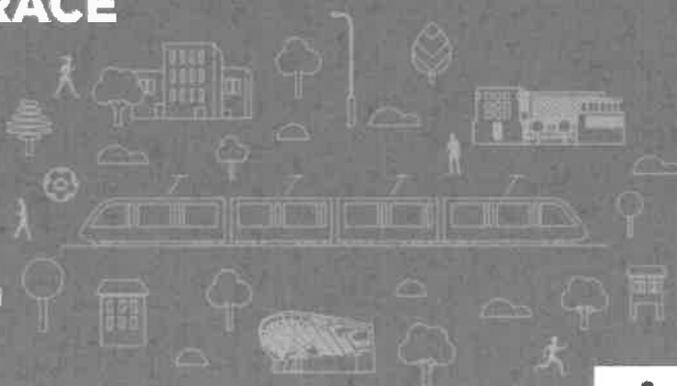
Tram 5: nouvelle réunion publique

La modification du tracé de la future ligne 5 de tramway entre l'avenue de Vanières et le rond-point Paul-Fajon: voilà sur quoi portera la réunion publique de concertation du jeudi 6 décembre. À 18h, au GGL Stadium, 500, avenue de Vanières, entrée par le parvis, direction tribune Ellis Park. Les premiers travaux de la ligne devraient débiter à l'automne 2019 sur le secteur nord.

LIGNE 5 DU TRAMWAY MODIFICATION DU TRACÉ

Concertation sur le tronçon
entre l'avenue de Vanières
et le rond-point Paul Fajon

4^e RÉUNION PUBLIQUE
Jeudi 6 décembre 2018 à 18h
GGL Stadium



montpellier3m.fr

PHILIPPE SAUREL
Maire de Montpellier



#SOCIÉTÉ

TRAMWAY : UNE RÉUNION PUBLIQUE SUR UNE PORTION DU TRACÉ DE LA LIGNE 5

Publié le vendredi 30 novembre 2018 à 11:30 - Caroline COUFFINHAL



© HMR/illustration

Une réunion publique de concertation sur la modification entre l'avenue du Vanières et le rond-point Paul Fajondu tracé de la ligne 5 du tramway est organisée le jeudi 6 décembre, à 18h, au GGL Stadium.

Adresse : GGL Stadium
500, avenue Vanières à Montpellier
Entrée par le parvis, direction tribune Ellis Park

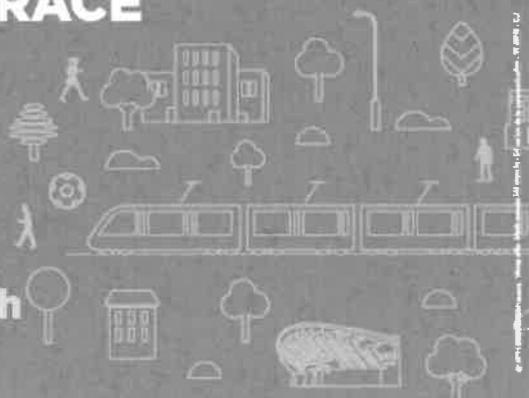
Accès : Tramway : ligne 2 - arrêt Sabines
Bus : Ligne 6 arrêt Font Couverte et Ligne La ronde : arrêt Le grand M



LIGNE 5 DU TRAMWAY MODIFICATION DU TRACÉ

Concertation sur le tronçon
entre l'avenue de Vanières
et le rond-point Paul Fajon

4^e RÉUNION PUBLIQUE
Jeudi 6 décembre 2018 à 18h
GGL Stadium



montpellier3m.fr

PHILIPPE SANKEL
MAIRÉ DE MONTPELLIER
CITIZENSHIP



LIGNE 5 DU TRAMWAY

MODIFICATION DU TRACÉ

Concertation sur le tronçon
entre l'avenue de Vanières
et le rond-point Paul Fajon

4^e RÉUNION PUBLIQUE
Jeudi 6 décembre 2018 à 18h
GGL Stadium



montpellier3m.fr

PHILIPPE SAUREL
MAIRE DE MONTPELLIER
PRÉSIDENT DE LA MÉTROPOLE



Montpellier : nouvelle réunion publique sur une portion du tracé de la ligne 5



Cédric Nithard

Il y a 3 minutes



Une réunion publique de concertation se tiendra jeudi 6 décembre à 18h au GGL Stadium. Au programme, la modification du tracé de la ligne 5 de tramway entre l'avenue de Vanières et le rond-point Paul Fajon. Ce sera la 4e réunion de la sorte concernant le parcours qu'empruntera la ligne dont les premiers travaux débiteront à l'automne 2019 sur le secteur nord.

debiteront à l'automne 2019 sur le secteur nord.

Pratique :

GGL Stadium, 500, avenue Vanières, Montpellier

Entrée par le parvis, direction tribune Ellis Park

Tramway : ligne 2 – arrêt Sabines

Bus : Ligne 6 arrêt Font Couverte et Ligne La ronde : arrêt Le grand M



#LIGNE 5

#MONTPELLIER

#RÉUNION PUBLIQUE

#TRAMWAY

4 ■ MONTPELLIER

midilibre.fr
mardi 22 janvier 2019

TÉLÉGRAMMES

● **LIGNE 5 DE TRAM**

Philippe Saurel, maire de Montpellier et président de la Métropole, tiendra une réunion publique portant sur le tracé de la ligne 5 du tramway dans la section comprise entre la rue de Bugarel et le rond-point Paul-Fajon. Jeudi 24 janvier à 18 h, à la MPT Colucci (205 rue de Cheng-Du).

#SOCIÉTÉ #POLITIQUE #TRAMWAY

UNE NOUVELLE RÉUNION PUBLIQUE POUR LA LIGNE 5 DU TRAM

Publié le mardi 22 janvier 2019 à 15:00 - Caroline GOUFFINHAL



Le maire Philippe Saurel lors de la dernière réunion en décembre

© HMP

La Ville de Montpellier organise une réunion sur le tracé de la ligne 5 du tram dans la section comprise entre la rue de Bugarel et le rond-point Paul Fajon, dans le cadre de la concertation sur la ligne 5 du tramway.

Rendez-vous ce jeudi 24 janvier à 18h à la Maison pour tous Michel Colucci.

Accès : Maison pour Tous Michel Colucci - 205, rue Cheng du, Montpellier
Bus : Ligne n°11 ou La Ronde : arrêt " Rouget de Lisle "

Pour en savoir plus sur le projet, c'est par [ici](#).

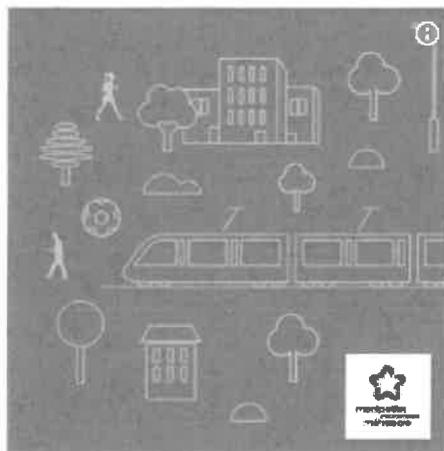
LIGNE 5 DU TRAMWAY

Dans le cadre de la concertation
sur la modification du tracé

5^e RÉUNION PUBLIQUE

Jeudi 24 janvier 2019 à 18h

Maison pour Tous Michel Colucci



 **Montpellier3m** 
@Montpellier3m



Jeudi 24 janvier à 18h : Réunion publique concernant le tracé
sur la section entre la rue de Bugarel et le rond-point Paul Fajon.

 Maison pour tous Michel Colucci

Plus d'infos  bit.ly/2HoSL3M

♥ 2 9:55 AM - Jan 22, 2019

 See Montpellier3m's other Tweets



 J'aime 0



EN BREF

● **TRAMWAY**

Une nouvelle réunion publique sur tracé de la future ligne 5 de tramway, sur la section entre la rue de Bugarel et le rond-point Paul-Fajon, est organisée par la Métropole ce jeudi à 18 h, à la maison pour tous Michel-Colucci, 205 rue Chengdu.

Montpellier : le tracé final de la ligne 5 bientôt présenté



Cédric Nithard

Il y a 5 heures





La ligne 5 descendra la rue de Bugarel tournera sur l'avenue du XV de France avant de rejoindre la place de Chine sans passer par les rue du Pas du Loup et Bénézech.

Le tramway 5 plongera ensuite dans le quartier Bagatelle, où la petite arche sera détruite contrairement à la grande, avant de s'insérer dans la rue Rouget de l'Isle. « *Pour l'habitat social, le tramway il est en sortant de chez soi* » a appuyé Philippe Saurel. Deux variantes seront bientôt proposées pour déterminer précisément l'emplacement des deux arrêts, encore à déterminer en fonction des études techniques, qui desserviront la place de Chine et les abords du parc Bagatelle. Les premiers coup de pioches interviendront en 2023 avec une fin des travaux prévue en 2025.

Un exercice collectif

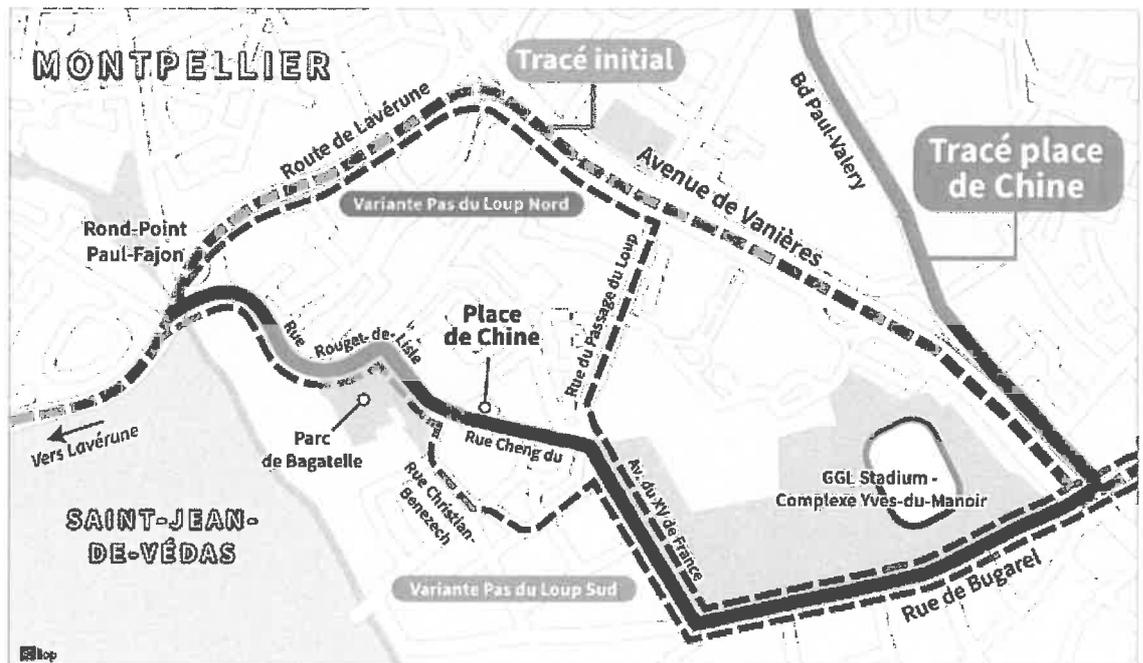
Le tracé de la ligne 5 du tram adopte son profil quasi définitif

Réunion publique. La nouvelle configuration au cœur du quartier Ovalie a obtenu un large consensus.

Devant une salle comble de la maison pour tous Michel-Colucci jeudi soir, Philippe Saurel a présidé une ultime réunion publique pour présenter le tracé rectifié de la ligne 5 du tramway au cœur du quartier Ovalie. Des riverains avaient dénoncé, lors de la réunion publique du 7 décembre dernier, le passage de l'omnibus dans les rues Benezech et Bouyeron. Ils ont obtenu gain de cause. Le tracé présenté contournera donc depuis l'avenue de Vanières (et de la cité Paul-Valéry) le stade de rugby GGL Stadium par la rue de Bugarel, l'avenue du XV-de-France, place de Chine, rue Rouget-de-Lisle pour déboucher sur la place Paul-Fajon sur la route de Lavérune.

Adoption du tracé en mars en conseil de métropole

À l'applaudimètre des annonces, les habitants présents étaient visiblement satisfaits du parcours retenu. Une résidente a émis quelques craintes sur « l'isolement » du quartier pendant les travaux, rassurée par



■ Le tracé dit "place de Chine", indiqué en bleu sur l'infographie, est celui qui a finalement été retenu par Philippe Saurel.

l'édile dans un sourire : « Nous vous aiderons ». Une dernière réunion publique est programmée salle Pelloutier le 14 février prochain, présentation générale d'insertion du tramway, cartographie des stations et tra-

jet définitif. Le vote solennel aura lieu en conseil de métropole en mars prochain. Viendra ensuite la phase d'acquisition du foncier pour des travaux « fin 2021, début 2022 » dans le quartier Ovalie, la ligne 5 devant

être mise en service en 2025. « Nous sommes tous des piliers de la République, cette ligne, nous l'avons construite ensemble, comme les halles Laissac. Je ne sais pas quelle ville au monde fait cela. Le résultat donne-

ra satisfaction à tous », a conclu le premier magistrat de la ville. Devant l'urgence climatique, la ligne 5 semble enfin sur les rails.

MICHEL PIEYRE
mpieyre@midilibre.com

LIGNE 5 DE TRAMWAY

LARGE CONSENSUS SUR LE TRACÉ

Aménagement. Devant salle comble de la maison pour tous Michel-Colucci, la semaine dernière, Philippe Saurel a présidé une ultime réunion publique pour présenter le tracé rectifié de la ligne 5 du tramway au cœur du quartier Ovalie. Des riverains avaient dénoncé, lors de la réunion publique du 7 décembre dernier, le passage de l'omnibus dans les rues Benezech et Bouyeron. Ils ont obtenu gain de cause. Le tracé présenté contournera donc depuis l'avenue de Vanières (et de la cité Paul-Valéry) le stade de rugby GGL Stadium par la rue de Bugarel, l'avenue du XV- de-France, place de Chine, rue Rouget-de-Lisle pour déboucher sur la place Paul-Fajon sur la route de Lavérune.

ADOPTION DU TRACÉ EN MARS EN CONSEIL DE MÉTROPOLE

À l'applaudimètre des annonces, les habitants présents étaient visiblement satisfaits du parcours retenu. Une résidente a émis quelques craintes sur « l'isolement » du quartier pendant les travaux, rassurée par l'édile dans

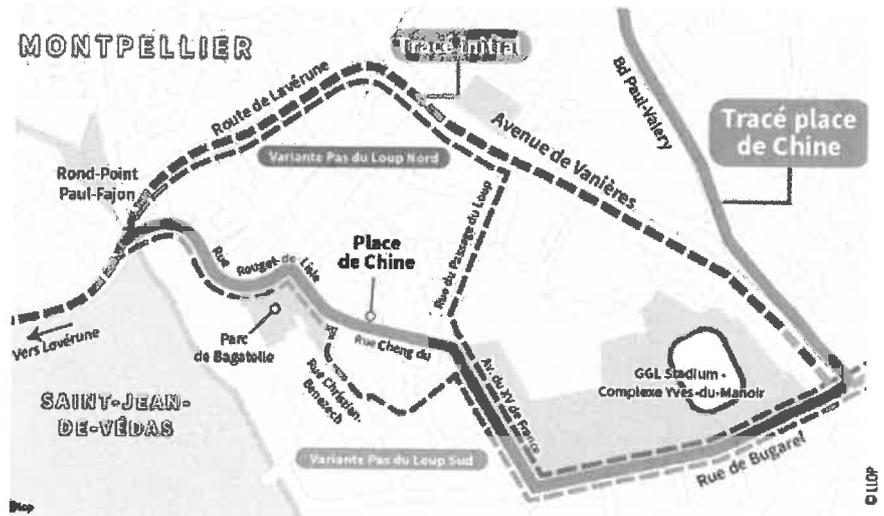
un sourire : « Nous vous aiderons ».

Une dernière réunion publique est programmée salle Pelloutier le 14 février prochain, présentation générale d'insertion du tramway, cartographie des stations et trajet définitif. Le vote solennel aura lieu en conseil de métropole en mars prochain. Viendra ensuite la phase d'acquisition du foncier pour des travaux « fin 2021, début 2022 » dans le quartier Ovalie, la ligne 5 devant être mise en service en 2025. « Nous sommes tous des piliers de la République, cette ligne, nous l'avons construite en-

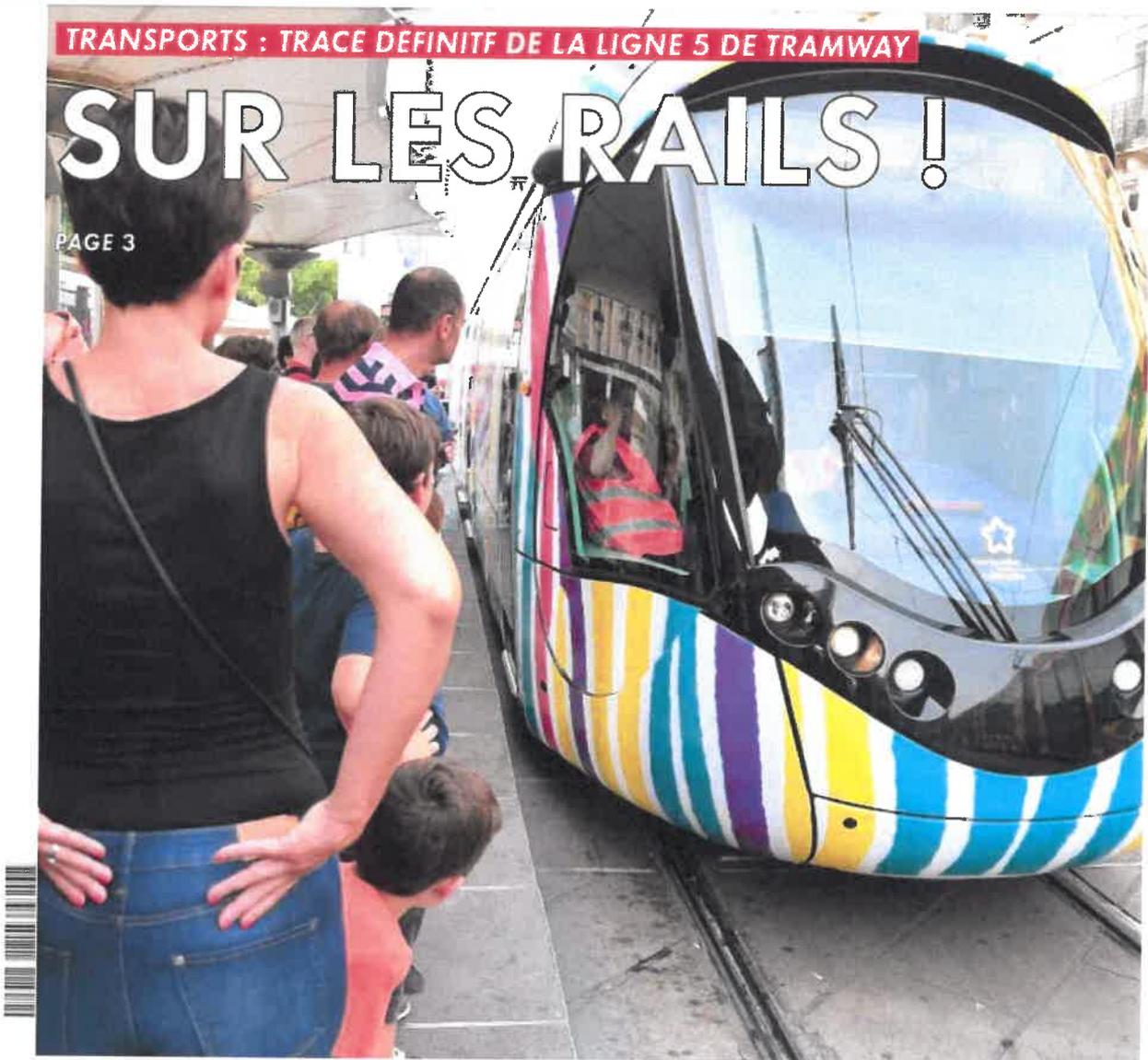
semble, comme les halles Laissac. Je ne sais pas quelle ville au monde fait cela. Le résultat donnera satisfaction à tous », a conclu le premier magistrat de

la ville. Devant l'urgence climatique, la ligne 5 semble enfin sur les rails.

MICHEL PIEYRE



Le tracé "place de Chine" (en bleu), est finalement retenu par Philippe Saurel.



Revue de Presse

Concertation - 5^{ème} phase - Février 2019

ELLE RELIERA CLAPIERS A LAVERUNE EN 2025

TRAMWAY : ENFIN LA LIGNE 5 !

Accord. Cette fois, c'est le bon ! Après six réunions publiques et trois modifications apportées par les habitants - « un cas unique », selon Philippe Saurel -, le tracé définitif de la ligne 5 de tramway a été dévoilé à la presse au siège de la Métropole. L'occasion pour le président de la collectivité de défendre ce projet.

1 - « DESSERVIR LES QUARTIERS POPULAIRES »

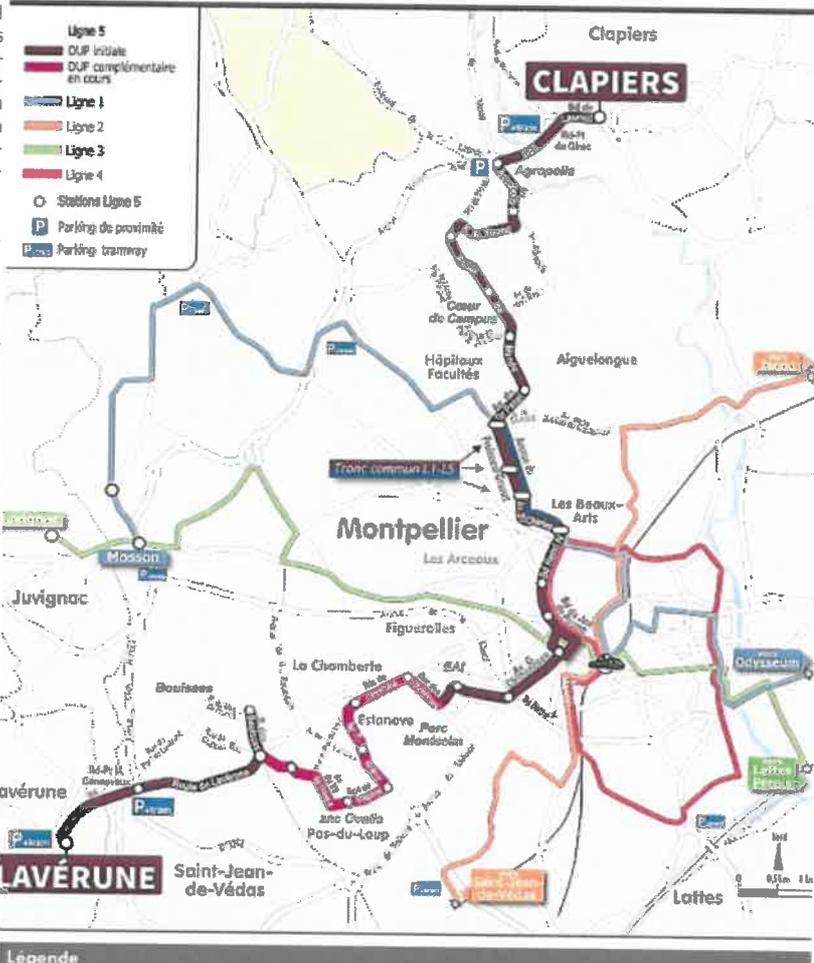
« La ligne 5 ne figurait pas dans mon programme pour les élections municipales, a rappelé Philippe Saurel en introduction. J'avais même été le seul élu de l'ancienne majorité municipale à voter contre le tracé. Tout simplement parce qu'il traversait le parc Montcalm, ce qui allait se traduire par l'arrachage de 700 arbres. Nous avons ainsi préservé cinq hectares. »

« Mon autre volonté était que cette ligne desserve les quartiers populaires de Montpellier : le haut de la cité Gély, Paul-Valéry, le Pas-du-Loup, les résidences côté Estanove, Bagatelle, Val-de-Croze et Ovalie. Bref, c'est la ligne la plus à gauche que je connaisse ! » « Nous en profiterons pour rénover la cité Bagatelle, devenue quartier prioritaire de la ville, et ouvrir la place de Chine. Une partie de la rénovation sera assurée par ACM habitat. Mais à part les relogements de locataires, il n'y aura pas d'expropriation d'habitants. »

Petite précision : la ligne 5 empruntera une partie de la ligne 4 (de Louis-Blanc à Observatoire) avant de bifurquer vers Clemenceau. « Sur cette avenue, on modifiera des décisions qui ont été prises contre les habitants, notamment sur la stationnement... »

2 - DES INCERTITUDES AUX BOUTS DE LA LIGNE

« Nous devons conserver la déclaration d'utilité publique qui actait une ligne allant de Lavérune à Clapiers, rappelle Philippe Saurel. Si je l'avais modifiée, nous aurions pris dix ans de retard en plus ! » Sur la carte du « tracé définitif issu de la concertation » présentée jeudi dernier, les



Legende

centres de Clapiers et Lavérune font figure de terminus. Mais rien n'est moins sûr. « La ligne ira au minimum du rond-point Genevieux au rond-point de Girac, où des parkings de délestage seront créés », répond le président. Soit de l'entrée de Lavérune à l'entrée de Clapiers. « Il faudra un ouvrage d'art pour franchir le Lez et aller à Clapiers, souligne le président. Mais le maire a voté contre le budget de la Métropole, c'est gênant... » En bout de ligne, des bus

sont toujours prévus pour relier Clapiers à Prades-le-Lez.

3 - UN FINANCEMENT PAS ENCORE BOUCLÉ

Avec les modifications du tracé, le budget de la ligne a enflé de 400 à 450 M€ (lire ci-contre). « Nous allons demander à nos partenaires de nous aider, avance Philippe Saurel. La Métropole souffre des emprunts précédents. Il reste un milliard d'euros à

précisé le président de la Métropole.

6 - UNE RÉUNION CONSENSUELLE

Les 150 participants à la réunion publique qui a suivi la conférence de presse, jeudi dernier, se sont majoritairement déclarés satisfaits du tracé. Mais le Collectif pour la ligne 5 avait boycotté cette présentation, dénonçant « un simulacre de démocratie ».

GUILLAUME RICHARD

payer rien que pour les quatre précédentes lignes de tram ! Nous devons réduire notre train de vie : 3 M€ pour le budget communication. Mais nous allons commencer le financement avec 0 % d'augmentation des taux. Nous sommes la seule grande ville, hors Paris, dans ce cas. Avec Jean-Pierre Mourre (ancien président de l'Agglo), il aurait fallu augmenter la taxe d'habitation de six points, soit 49 %, pour financer cette ligne ! » La Métropole s'est aussi engagée à ce qu'une piste cyclable soit créée sur l'intégralité des parcours.

4 - DÉBUT DES TRAVAUX EN FIN D'ANNÉE

Les premiers coups de pioche seront donnés fin 2019 sur le tronçon nord : place de la Voie-Domitienne, avenue du Docteur-Pezet et route de Mende, entre les universités. À l'ouest, les travaux débuteront au niveau du rond-point Genevieux, où le contournement (roulier) ouest passera au-dessus du tram. Pour cet équipement, le coût du chantier est estimé à 20 M€.

5 - UN CONCOURS POUR LA ROBE DU TRAM

Le design du tramway n° 5 sera défini « à l'issue d'un concours ouvert à tous, artistes, habitants, enfants »,

DIX-SEPT KILOMÈTRES, VINGT-CINQ STATIONS, 60 000 VOYAGEURS

« De Lavérune à Clapiers, la ligne fera 17 km de long et comprendra 25 stations, a souligné Philippe Saurel (photo G. R. ci-contre). Il faudra quarante-cinq minutes pour aller de Lavérune à Clapiers. » Sur les 450 M€, la Métropole en apportera 300. L'État

versera 36 M€ (report de subvention), et la Région 10 % du total. Le Département a été sollicité à hauteur de 23 M€.

Une vingtaine de rames (d'un coût de 3,5 M€ chacune) transporteront 60 000 voyageurs par jour (un peu plus que la ligne 3, nettement moins que la ligne 1). Un tramway passera toutes les six minutes.





Des passionnés des transports découvrent les coulisses de la Tam

Tourisme Une dizaine de privilégiés ont pu pénétrer ces derniers jours dans les coulisses de la Tam, l'entreprise chargée du réseau de transports à Montpellier. Ils ont pu découvrir le dépôt des bus et des rames de tramway, à la Mosson, et son atelier de maintenance, où des mécaniciens, des carrossiers ou des électriciens bichonnent les véhicules. « Nous prenons le tramway tous les jours, et c'est intéressant de découvrir l'envers du décor, notamment l'aspect technique, confie Christelle. C'est atypique. La semaine dernière, on a fait les coulisses de l'Opéra. » « Je viens ici pour savoir comment ça se passe avec les bus et les rames de

tramway quand ils ne roulent pas », note Arnaud. Ces visites, organisées par la Tam et l'Office de tourisme, sont nées de sollicitations d'usagers, désireux d'aller voir derrière le rideau. La première a été lancée en 2016. « Nous n'avons bien sûr pas un public aussi large que les monuments historiques, mais les visiteurs qui viennent nous voir sont vraiment très intéressés par le secteur des transports », indique Xavier Dupuy, le directeur d'exploitation du Centre des Hirondelles à la Mosson. La prochaine visite des coulisses de la Tam a lieu le 23 mai à 10 h. **N.B.** *A partir de 12 ans. Tarifs : de 12 € à 14 €. Informations : montpellier-tourisme.fr*

Tramway : un concours ouvert au public pour le design de la ligne 5



Arnaud Boularand

Il y a 2 jours



Philippe Saurel, président de Montpellier Méditerranée Métropole, a présenté ce jeudi 14 février le tracé définitif de la future ligne 5 du tramway, qui entrera en service en 2025. Il en a également profité pour annoncer qu'il souhaiterait lancer un concours ouvert au public pour le design des futures rames.

Présentation du tracé en vidéo



La ligne 5 en chiffres

Budget : 450 millions d'euros dont le financement n'est pas encore bouclé
(Métropole = 300 millions / Région = 45 millions / État = 36 millions /
Département = 23 millions)

Nombre de stations de tramway : **25**

Durée du trajet Clapiers-Lavérune : 45 minutes

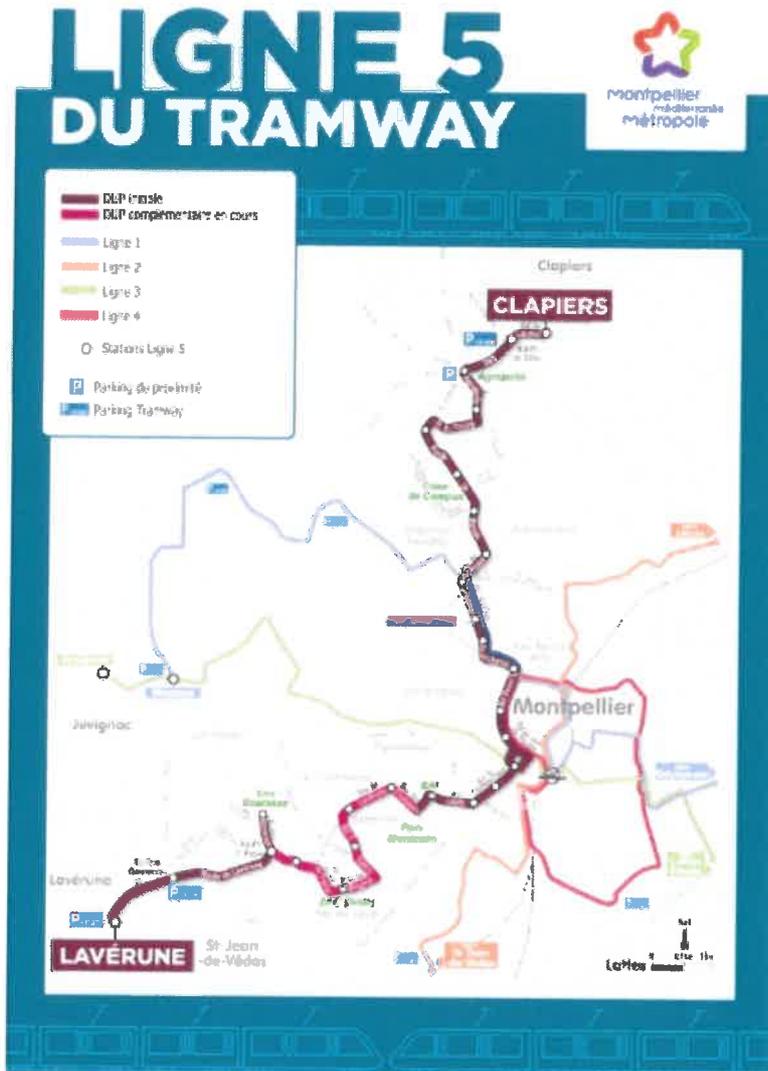
Nombre de voyageurs estimé : 60 000 usagers par jour.

La ligne 5 en dates

Automne 2019 : début des travaux place de la Voie-Domitienne et dans les
quartiers Agropolis et Facultés.

2025 : mise en service des 17km de la ligne 5 du tramway de Montpellier.

Le tracé définitif



Tramway : un concours ouvert au public pour le design de la ligne 5

<https://e-metropolitain.fr/2019/02/16/tramway-concours-ouvert-public-design-de-ligne-5/>

2

midilibre.fr
dimanche 17 février 2019

■ MONTPELLIER

L'INDISCRÉTION



Bus ou vélo ? Au moment où la Métropole se targue de préparer un plan vélo du genre « *vous allez voir ce que vous allez voir* », voilà que des bus stationnent sur ce qui, au départ, était une bande cyclable au débouché de la rue Boussinesq avec l'avenue de l'École-d'Agriculture dans le quartier des Arceaux, à Montpellier.

La ligne 5 définie

Finies les discussions, on connaît désormais le tracé définitif de la ligne 5 du tram à Montpellier. Hier soir avait lieu la dernière réunion publique. Alors d'est en ouest le tramway ira de Clapiers à Lavérune en passant par Hôpitaux Facultés, l'avenue Clémenceau, le quartier Ovalie et donc le stade de rugby mais... mais en évitant le parc Montcalm. Au total 17 kilomètres. Ce qu'il faut retenir.

En quelques chiffres cette ligne 5 c'est une rame toutes les 6 minutes. 3 quarts d'heure pour aller d'un terminus à l'autre. On attend 60 000 voyageurs par jour. En tout ça coûtera 450 millions d'euros mais attention sans augmenter les impôts locaux promet le président de la métropole. La région paye 10 %, l'état 8 %. Les premiers coups de pioche seront donnés cet automne sur la partie est, la voie domitienne, vers la fac Paul Valéry et en direction d'Agropolis. À l'autre bout il faut construire un ouvrage d'art au niveau du rond point Geneveaux (orthographe sous réserve), rond point de chez Paulette. Les travaux commenceront avant la fin de l'année. Les acquisitions foncières ont commencé et les seules expropriations concernent un immeuble HLM à Bagatelle. Le relogement est évidemment prévu. À Montpellier justement le tram desservira plusieurs quartiers populaires, le haut de la cité Gély, Paul Valéry, le Pas du loup, Estanove. Un tracé de gauche s'amuse à répéter Philippe Saurel. La mise en service de cette ligne 5 est prévue en 2025. Mais elle ne sera pas finie. Impossible de dire aujourd'hui dans quelle mesure.

Et ce qui fait la marque de fabrique du tram de Montpellier ce sont bien sûr ses couleurs. Pour la robe de cette ligne 5 un concours sera lancé, concours ouvert à tous et même aux enfants, précise Philippe Saurel.

Montpellier : la ligne 5 du tram définie

Il traversera le nord et l'ouest de Montpellier pour relier Clapiers à Lavérune en 45 minutes. Le tracé de la ligne 5 du tramway a été dévoilé. Il aura fallu pas moins de 6 réunions publiques pour parvenir à ce parcours définitif. Les précisions.

Cela fait dix ans que l'on parle de la ligne 5 du tramway à Montpellier. Enfin dévoilé le tracé fera 17 kilomètres. Dans le détail ce tracé comportera 25 stations pour 45 minutes de trajet. Départ Lavérune terminus Clapiers en passant par la ZAC d'Ovalie et en particulier le stade de rugby. La traversée du parc Montcalm, elle, a été supprimée. Début des travaux fin 2019 avec pour objectif une mise en service horizon 2025. coût estimé des travaux 450 millions d'euros. À noter le tracé devrait être longé par une piste cyclable.

La ligne 5 du tramway de Montpellier

On reste à Montpellier avec la ligne 5 du tramway qui se profile. Elle traversera le nord et l'ouest de la ville pour relier Clapiers à Laverune en 45 minutes. Son tracé définitif a été dévoilé hier. Il aura fallu pas moins de 6 réunions publiques pour en arriver là. Les travaux devraient commencer à l'automne pour une livraison prévue en 2025.

GRAND MONTPELLIER

La ligne 5, enfin sur les rails

Transports La métropole de Montpellier a dévoilé jeudi le tracé définitif de la future ligne de tramway, qui ira de Lavérune à Clapiers

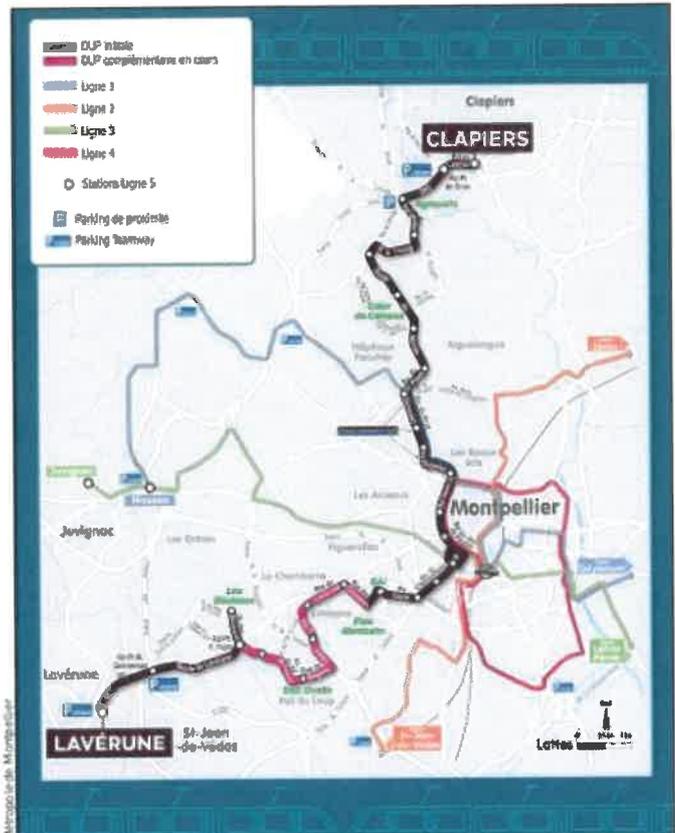
Depuis presque dix ans, on parle à Montpellier de la ligne 5 du tramway. Mais elle a beaucoup changé. Dans le tracé final de 17 km, présenté jeudi par la métropole après six réunions de concertation, exit le passage au cœur du parc Montcalm, que le maire, Philippe Saurel, a souhaité préserver à son arrivée aux affaires.

Début du chantier en 2019

Exit aussi le terminus à Prades-le-Lez, évoqué lors d'une lointaine concertation. Le tramway ira de Lavérune à Clapiers. Les Pradéens devront se contenter de bus, qui leur permettront de prendre la ligne 5 au rond-point de Girac. Dans le détail, le tracé comportera 25 stations pour 45 minutes de trajet pour aller d'un point à l'autre. Le tramway s'élançera de Lavérune puis passera par les ronds-points

Gennevaux et Paul-Fajon, les Bouisses, avant de rejoindre Ovalie et le stade de rugby. Les rames emprunteront ensuite le boulevard Paul-Valéry, avant de retrouver la route de Lavérune, l'EAI, l'avenue Clémenceau puis le boulevard du Jeu-de-Paume. La ligne 5 prendra le chemin d'Hôpitaux-Facultés, et passera par la route de Mende, pour desservir l'université Paul-Valéry et la faculté de sciences, puis Agropolis et enfin, Clapiers. « Nous allons débiter les travaux au Nord à l'automne, au niveau de la voie Domitienne. A l'Ouest, nous poserons avant la fin de l'année la première pierre d'un ouvrage d'art sur le rond-point Gennevaux, utile pour la ligne 5 et le contournement », note Philippe Saurel. Les travaux de la ligne 5, pour une mise en service en 2025, devraient coûter 450 millions d'euros.

Nicolas Bonzom



Le tracé final de la future ligne 5 de tramway.

Juvignac
L'assistante de vie donnait
du Lexomil en tartines

■ MONTPELLIER ET SA RÉGION

Santé
Jeux en ligne :
gare à l'addiction

■ RÉGION

**LIQUIDATION TOTALE
DU STOCK
AVANT DÉMÉNAGEMENT
CITROËN MONTPELLIER**
Prix d'Annie - 94.67.12.67.67

midilibre.fr

Midi Libre

MONTPELLIER ET SA RÉGION

VENDREDI 15 FÉVRIER 2019

1,30 €

repartir les romans de vos séries du week-end en 48 pages



Ostréiculture
Tarbouriech,
future perle
du Japon

■ L'absence d'algues de l'axe du bassin de
Thau (Hérault) vient d'être l'occasion
de s'installer au pays du Soleil-levant.



■ MÉDITERRANÉE

Kinésithérapie
Le président national
pointe un abus des
mauvaises pratiques



■ La profession obtient à Montpellier. ■ RÉGION

Politique
Les adieux émus
d'Alain Juppé à
sa ville de Bordeaux

■ FRANCE

Aéronautique
Arrêt de l'A380 :
quel impact pour
les salariés d'Airbus ?

■ MONDIALE

Publiez facilement votre annonce légale
en ligne en quelques clics

Devis et attestation de parution immédiats
Payement en ligne sécurisé



www.legaleonline.fr



■ MONTPELLIER

Tramway : enfin la ligne 5 !

Transport. D'un coût de 450 M€, elle reliera Clapiers à Lavérune en 2025, en traversant le nord et l'ouest de Montpellier.

Cette fois, c'est le bon ! Après six réunions publiques et trois modifications apportées par les habitants - « un cas unique », selon Philippe Saurel -, le tracé définitif de la ligne 5 de tramway a été dévoilé à la presse, ce jeudi, au siège de la Métropole. L'occasion pour le président de la collectivité de défendre ce projet.

1 « DESSERVIR LES QUARTIERS POPULAIRES »
« La ligne 5 ne figurait pas dans mon programme pour les élections municipales, a rappelé Philippe Saurel en introduction. J'avais même été le seul élu de l'ancienne majorité municipale à voter contre le tracé. Tout simplement parce qu'il traversait le parc Montcalm, ce qui allait se traduire par l'arrachage de 700 arbres. Nous avons ainsi préservé cinq hectares. »
« Mon autre volonté était que cette ligne desserve les quartiers populaires de Montpellier : le luul de la cité Gély, Paul-Valéry, le Pus-du-Loup, les résidences côté Estanoax, Bagatelle, Val-de-Croze et Oualie. Bref, c'est la ligne la plus à gauche que je connaisse ! »

2 PAS ENCORE BOUCLÉ
Avec les modifications du tracé, le budget de la ligne a enflé de 400 à 450 M€ (lire ci-contre). « Nous allons demander à nos partenaires de nous aider, avance Philippe Saurel. La Métropole souffre des emprunts précédents. Il reste un milliard d'euros à payer rien que pour les quatre précédentes lignes de tram ! Nous devons réduire notre train de vie : 3 M€ pour le budget commu-

nication. Mais nous allons commencer le financement avec 0% d'augmentation des taux. Nous sommes la seule grande ville, hors Paris, dans ce cas. Avec Jean-Pierre Mouvre (ancien président de l'Agglo), il aurait fallu augmenter la taxe d'habitation de six points, soit 49%, pour financer cette ligne ! »
La Métropole s'est aussi engagée à ce qu'une piste cyclable soit créée sur l'intégralité du parcours.

2 DES INCERTITUDES AUX BOUTS DE LA LIGNE
« Nous devons conserver la déclaration d'utilité publique qui actait une ligne allant de Lavérune à Clapiers, rappelle Philippe Saurel. Si je l'avais modifiée, nous aurions pris dix ans de retard en plus ! »

4 DÉBUT DES TRAVAUX EN FIN D'ANNÉE
Les premiers coups de pioche seront donnés fin 2018 sur le tronçon nord : place de la Voie-Domitienne, avenue du Docteur-Pezet et route de Mende, entre les universités. À l'ouest, les travaux débiteront au niveau du rond-point Genevieux au-dessus du tram. Pour cet équipement, le coût du chantier est estimé à 20 M€.

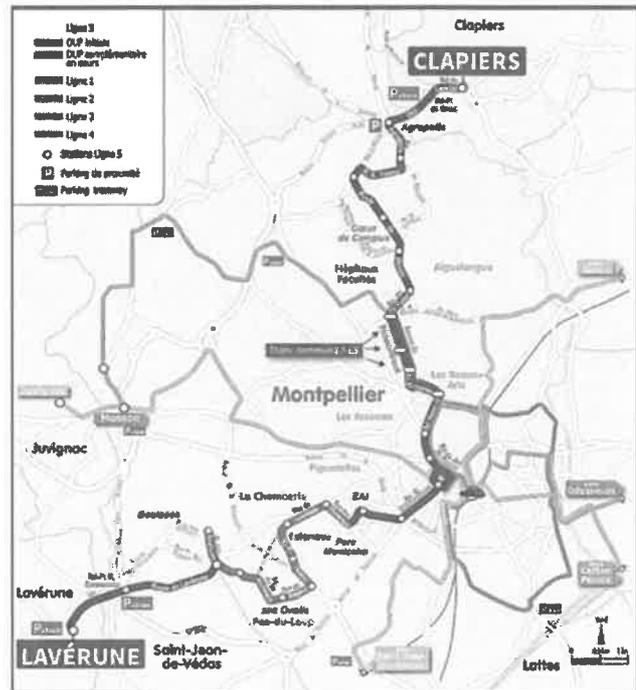
5 UN CONCOURS POUR LA ROSE DU TRAM
Le design du tramway n° 5 sera défini « à l'issue d'un concours ouvert à tous, artistes, habitants, enfants », a précisé le président de la Métropole.

6 UNE RÉUNION CONSÉCRÉE
Les 160 participants à la réunion publique qui a suivi la conférence de presse, ce jeudi soir, se sont majoritairement déclarés satisfaits du tracé. Mais le Collectif pour la ligne 5 avait boycotté cette présentation, dénonçant « un simulacre de démocratie ».

Sur la carte du « tracé définitif issu de la concertation » présentée ce jeudi, les centres de Clapiers et Lavérune font figure de terminus. Mais rien n'est moins sûr. « La ligne ira au minimum du rond-point Genevieux au rond-point de Girac, où des parkings de déstapeage seront créés », répond le président. Soit de l'entrée de Lavérune à l'entrée de Clapiers. « Il faudra un ouvrage d'art pour franchir le Lez et aller à Clapiers, souligne le président. Mais le maire a voté contre le budget de la Métropole, c'est gênant... »
En bout de ligne, des bus sont toujours prévus pour relier Clapiers à Prades-le-Lez.

« Nous en profiterons pour rénover la cité Bagatelle, devenue quartier prioritaire de la ville, et ouvrir la place de Cléme. Une partie de la rénovation sera assurée par ACM habitat. Mais à part les réagagements de locataires, il n'y aura pas d'expropriation d'habitants. »
Petite précision : la ligne 5 empruntera une partie de la ligne 4 (de Louis-Blanc à Observatoire) avant de bifurquer vers Cléme. « Sur

ce tronçon, on modifiera des décisions qui ont été prises contre les habitants, notamment sur le stationnement... »



Dix-sept kilomètres, vingt-cinq stations, 60 000 voyageurs

« De Lavérune à Clapiers, la ligne fera 17 km de long et comprendra 25 stations, a souligné Philippe Saurel (photo C. R. ci-contre). Il faudra quarante-cinq minutes pour aller de Lavérune à Clapiers. »
Sur les 450 M€, la Métropole en apportera 300. L'État versera 36 M€ (repart de subvention), et la Région 10 %

du total. Le Département a été sollicité à hauteur de 23 M€.
Une vingtaine de rames (d'un coût de 3,5 M€ chacune) transporteront 60 000 voyageurs par jour (un peu plus que la ligne 3, nettement moins que la ligne 1). Un tramway passera toutes les six minutes.



GUILLAUME RICHARD
grillard@midilibre.com

MONTPELLIER-LANGUEDOC

N. Bonzon / Météo Presse



Transports

Le tracé de la future
ligne 5 du tramway
dévoilé P.5

GRAND MONTPELLIER

La ligne 5, enfin sur les rails

Transports La métropole de Montpellier a dévoilé jeudi le tracé définitif de la future ligne de tramway, qui ira de Lavérune à Clapiers

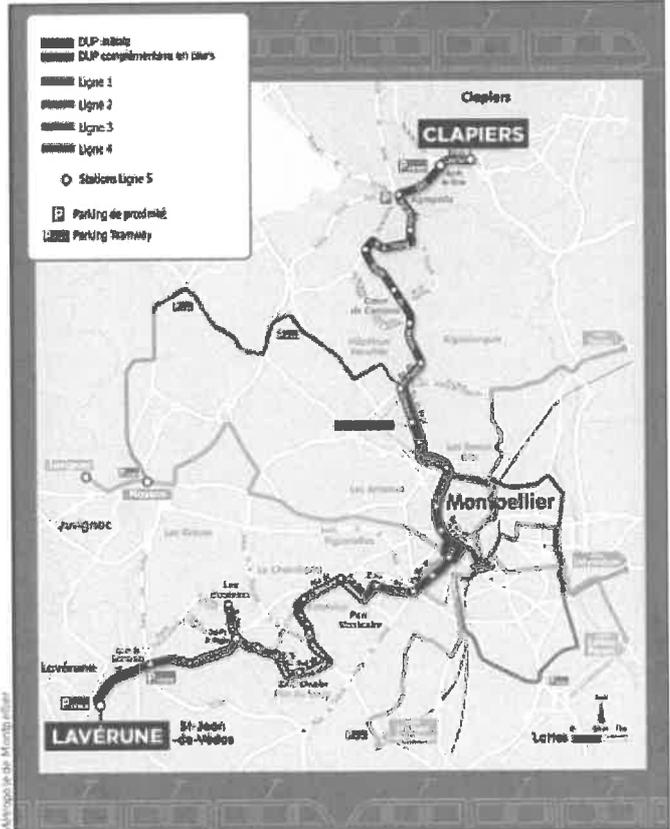
Depuis presque dix ans, on parle à Montpellier de la ligne 5 du tramway. Mais elle a beaucoup changé. Dans le tracé final de 17 km, présenté jeudi par la métropole après six réunions de concertation, exit le passage au cœur du parc Montcalm, que le maire, Philippe Saurel, a souhaité préserver à son arrivée aux affaires.

Début du chantier en 2019

Exit aussi le terminus à Prades-le-Lez, évoqué lors d'une lointaine concertation. Le tramway ira de Lavérune à Clapiers. Les Pradéens devront se contenter de bus, qui leur permettront de prendre la ligne 5 au rond-point de Girac. Dans le détail, le tracé comportera 25 stations pour 45 minutes de trajet pour aller d'un point à l'autre. Le tramway s'élancera de Lavérune puis passera par les ronds-points

Gennevaux et Paul-Fajon, les Bouisses, avant de rejoindre Ovalie et le stade de rugby. Les rames emprunteront ensuite le boulevard Paul-Valéry, avant de retrouver la route de Lavérune, l'EA1, l'avenue Clémenceau puis le boulevard du Jeu-de-Paume. La ligne 5 prendra le chemin d'Hôpitaux-Facultés, et passera par la route de Mende, pour desservir l'université Paul-Valéry et la faculté de sciences, puis Agropolis et enfin, Clapiers. « Nous allons débiter les travaux au Nord à l'automne, au niveau de la voie Domitienne. A l'Ouest, nous poserons avant la fin de l'année la première pierre d'un ouvrage d'art sur le rond-point Gennevaux, utile pour la ligne 5 et le contournement », note Philippe Saurel. Les travaux de la ligne 5, pour une mise en service en 2025, devraient coûter 450 millions d'euros.

Nicolas Bonzom



Le tracé final de la future ligne 5 de tramway.

#SOCIÉTÉ #TRAMWAY

MONTPELLIER : DÉCOUVREZ LE TRACÉ DÉFINITIF DE LA LIGNE 5 DE TRAM

Publié le jeudi 14 février 2019 à 19:07 - Jean Baptiste DEGROIX



La ligne 5 de tram se dévoile. Le maire et président de Métropole Philippe Saurel a présenté le tracé définitif de la ligne 5 du tram (en photo ci-dessous), ce jeudi, à l'Hôtel de la Métropole, au terme de six réunions publiques avec les riverains. *«Trois modifications ont été apportées par les habitants eux-mêmes»*, assure Philippe Saurel. Date de mise en service annoncée : 2025. Les travaux débiteront dès l'automne prochain.

Pourra-t-on prendre le tram de Clapiers à Laverune dès 2025 comme prévu dans la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) ? Y aura-t-il une partie en bus ? *«J'espère que ce sera 100 % tram, on va faire le maximum mais pour le moment je ne peux pas dire, répond Philippe Saurel. Au minimum, il ira de Girac au rond point Gennevaux.»*

500 mètres de plus

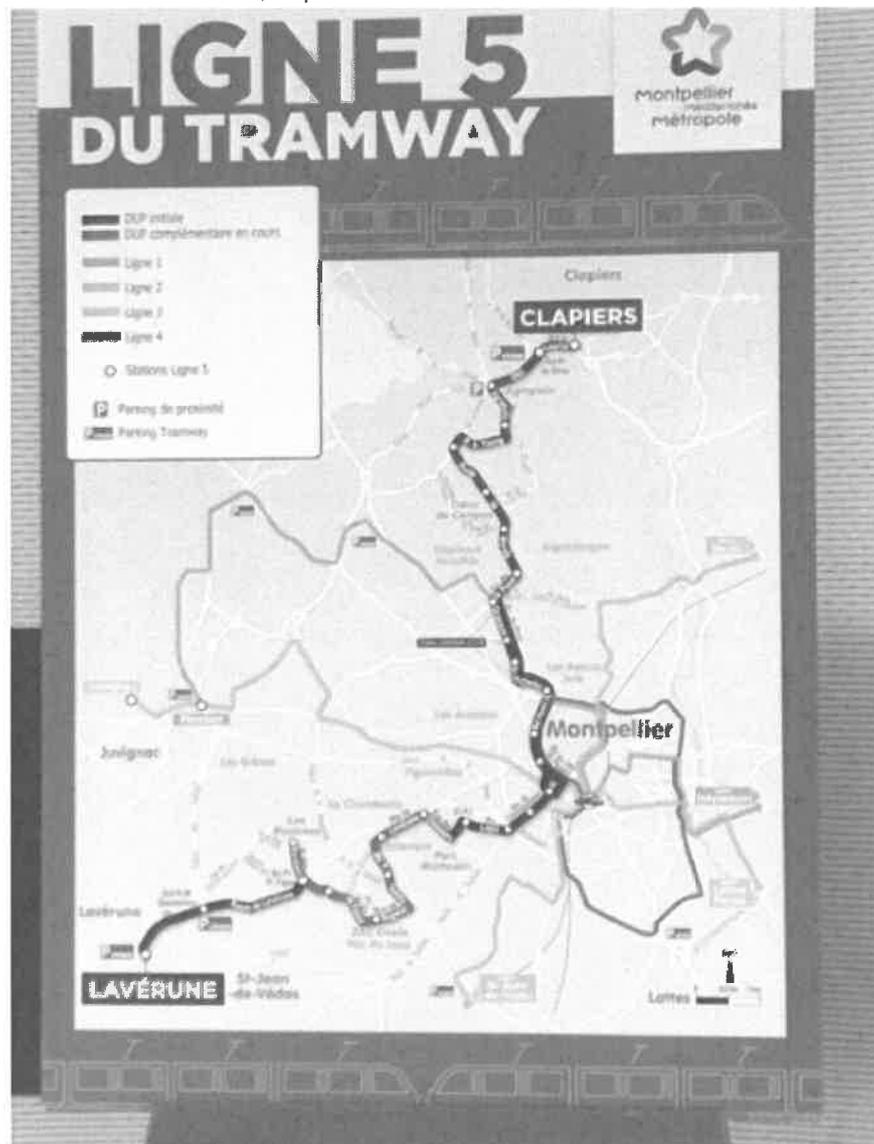
La ligne de 17 km devrait compter 25 arrêts, en évitant le parc Montcalm et en desservant le quartier Ovalie et les quartiers populaires de la Cité Gely, d'Estanove ou encore de Paul-Valéry. Le nouveau tracé concerté par Philippe Saurel a été rallongé de 500 mètres pour permettre ces détours, par rapport au tracé initialement prévu sous la présidence de Jean-Pierre Moure, ex-président de l'Agglo. La Métropole estime une fréquentation de 60 000 passagers par jour.

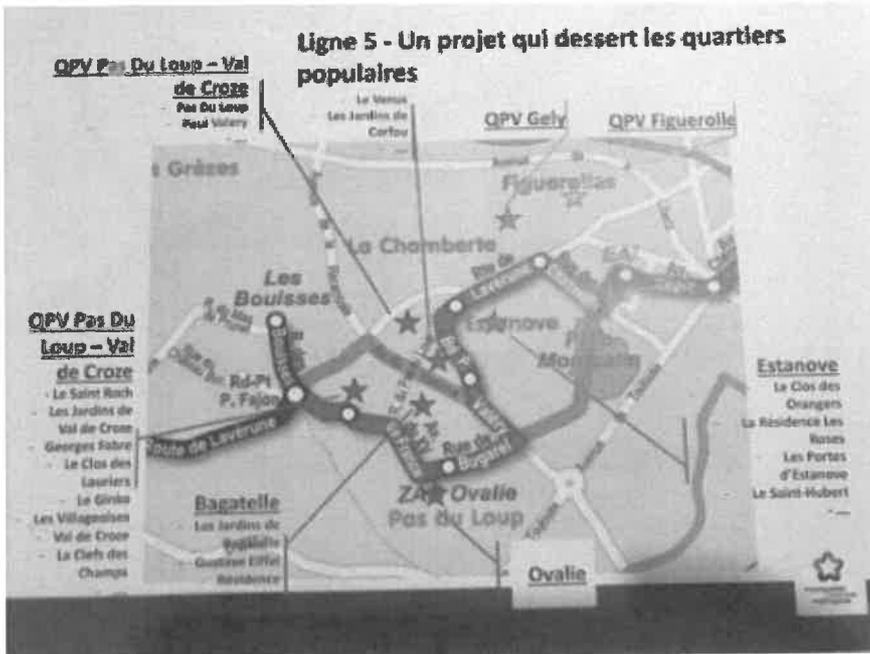
Les travaux débiteront au nord dès l'automne, par un tronçon qui ira de la Voie Domitienne à Agropolis. *«Avant la fin du mandat, nous poserons aussi la première pierre de l'ouvrage d'art qui concernera à la fois le contournement ouest de Montpellier et la ligne 5 de tram, sur le rond-point Gennevaux, à l'ouest»*, assure le maire. À chaque extrémité de la ligne, des parking d'échange sont prévus.

Budget

Le budget est, lui, estimé à 450 M€, dont une partie sera financée par l'État (au moins 36 M€) et par la Région (au moins 10 %). C'est environ 100 M€ de plus que ce que l'ancienne présidence de Jean-Pierre Moure avait annoncé avant 2014. "Il y a 10 ans d'inflation et 500 mètres de voies en plus", répond la Métropole. "Nous avons découvert que Jean-Pierre Moure avait prévu de financer une partie de la ligne en augmentant la CFE (taxe aux entreprises), mais aussi en augmentant de 6 points, soit près de 50 %, le taux de la taxe d'habitation des habitants !, dévoile Philippe Saurel. Nous, nous préservons 0 % d'augmentation."

Pour zoomer sur la carte, cliquez sur le fichier tout en bas de l'article.





La partie entre la route de Lavérune et l'EA1

 [Le tracé définitif de la ligne 5 de tram](#)

 J'aime 300
 



 305

MONTPELLIER : DERNIÈRE RÉUNION PUBLIQUE SUR LA LIGNE 5 DE TRAMWAY

Publié le jeudi 14 février 2019 à 16:55 - Camille VITTEZ



Le maire Philippe Saurel lors d'une réunion en décembre

 81,10

Ce jeudi 14 février, se tiendra la 6ème et dernière réunion publique sur la ligne 5 de tramway. Elle aura lieu en présence du maire Philippe Saurel, à 18h30 dans la salle Pelloutier de l'Hôtel de la Métropole, à Montpellier.

Le trajet définitif résultant de la consultation doit être présenté. De même que son emprise sur la voirie, entre la rue des Chasseurs (quartier Lepic) et le rond-point Paul-Fajon (quartier Bagatelle).

>> Adresse : Salle Pelloutier - Hôtel de la Métropole - 15, Place de Zeus, à Montpellier

>> Accès : Tramway ligne 1 : station Léon Blum / ligne 4 : Place de l'Europe

Pour en savoir plus sur le projet, c'est par [ici](#).





Réunion 5ème ligne de tram

6ème et dernière réunion sur le tracé de la ligne 5 du tram de Montpellier ce soir à 18 heures 30 salle Pelloutier à l'hôtel de la métropole. On y parlera du tracé dans le quartier Ovalie. Le tracé définitif de cette ligne qui doit relier Clapiers à Laverune en 45 minutes sera d'ailleurs présenté cette après-midi par Philippe Saurel le président de la métropole. Les travaux devraient démarrer avant la fin de l'année par le nord.

Réunion pour la ligne 5 du tram

6ème et dernière réunion publique sur le tracé de la ligne 5 du tram de Montpellier c'est ce soir à 18 heures 30 salle Pelloutier à l'hôtel de la métropole. On y parlera du tracé dans le quartier Ovalie. Un tracé définitif qui sera d'ailleurs présenté cette après-midi par Philippe Saurel le président de la métropole. Les travaux devraient démarrer avant la fin de l'année par le nord.

Tram 5: ultime réunion publique

C'est la dernière réunion publique d'information concernant la ligne 5 de tramway. Ce sera l'occasion de voir où le tram va s'insérer dans la ville entre la rue des Chasseurs et le rond-point Paul-Fajon, avec un positionnement indicatif des stations et la présentation du trajet définitif résultant de la concertation. Jeudi 14 février à 18h30 à l'hôtel de la Métropole, salle Pelloutier.

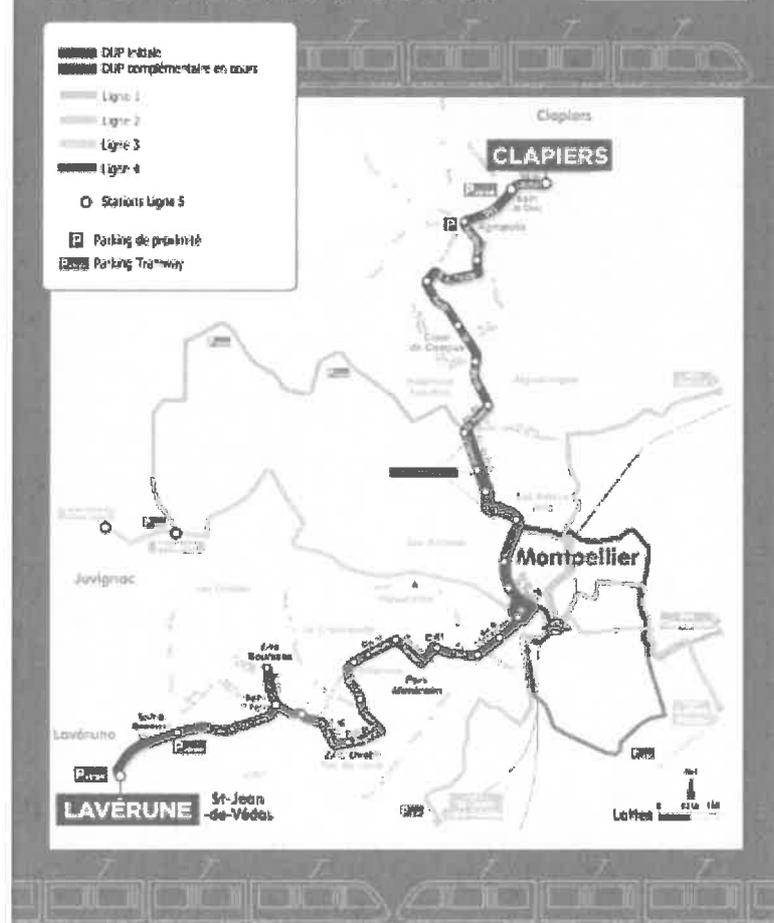
Tramway : le tracé de la ligne 5 dévoilé



Le président de Montpellier Méditerranée Métropole, Philippe Saurel a dévoilé ce jeudi 14 février le tracé de la future ligne 5 du tramway métropolitain. Début des travaux annoncé à l'automne 2019 pour une livraison prévue en 2025.

Voici à quoi ressemblera l'itinéraire de 45 minutes qu'emprunteront les rames entre Clapiers et Laverune. Un tracé qui sera également longé par une piste cyclable.

LIGNE 5 DU TRAMWAY



Le tracé respecte celui validé par la Déclaration d'utilité publique (DUP) en 2013, à l'exception du passage dans le parc Montcaim, qui a été écarté du projet actuel, et la traversée de la ZAC Ovalie, **qui a été modifiée suite aux «variantes» proposées lors des réunions publiques organisées depuis 2017.**

> Plus d'infos à venir.



#LIGNE 5 #MONTPELLIER #TRAMWAY

Ligne 5 du tram

Cette fois on connaît le tracé définitif de la ligne 5 du tram.

Cette ligne ira de Lavérune à Clapiers, qui va passer par le quartier hôpitaux facultés, par les quartiers populaires hein... à Estanove, Pas du Loup ou Cité Paul Valéry, près de Montcalm mais pas dans le parc. Il va desservir donc Ovalie et le stade de rugby. Coût 450 millions d'euros financés à 80 % par la métropole. Mise en service prévue pour 2025.

Ligne 5 du tram de Montpellier

Cette fois on connaît le tracé définitif de la ligne 5 du tram.

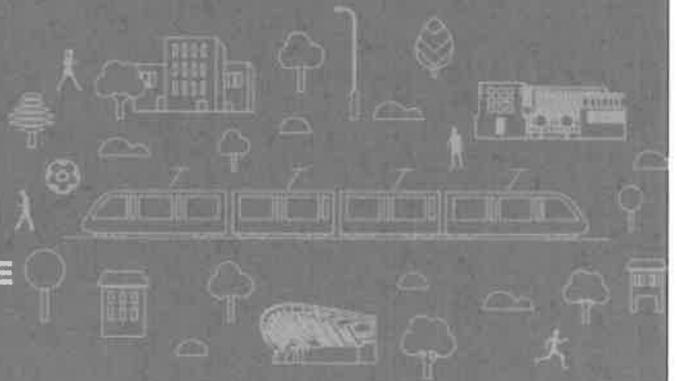
La ligne transversale qui va de Lavérune à Clapiers. Le tracé qui a fait l'objet de plusieurs réunions publiques, qui a été revu plusieurs fois, notamment dans le quartier Montcalm, dans le secteur d'Ovalie. Alors donnons en les grandes lignes.

En quelques chiffres cette ligne 5 c'est une rame toutes les 6 minutes. 3 quarts d'heure pour aller d'un terminus à l'autre. On attend 60 000 voyageurs par jour. En tout ça coûtera 450 millions d'euros mais attention sans augmenter les impôts locaux promet le président de la métropole. La région paye 10 %, l'état 8 %. Les premiers coups de pioche seront donnés cet automne sur la partie est, la voie domitienne, vers la fac Paul Valéry et en direction d'Agropolis. À l'autre bout il faut construire un ouvrage d'art au niveau du rond point Geneveaux (orthographe sous réserve), rond point de chez Paulette. Les travaux commenceront avant la fin de l'année. Les acquisitions foncières ont commencé et les seules expropriations concernent un immeuble HLM à Bagatelle. Le relogement est évidemment prévu. À Montpellier justement le tram desservira plusieurs quartiers populaires, le haut de la cité Gély, Paul Valéry, le Pas du loup, Estanove. Un tracé de gauche s'amuse à répéter Philippe Saurel. La mise en service de cette ligne 5 est prévue en 2025. Mais elle ne sera pas finie. Impossible de dire aujourd'hui dans quelle mesure.

LIGNE 5 DU TRAMWAY

Dans le cadre de la
concertation sur la section
entre la rue des chasseurs
et le rond-point Paul Fajon.

6^e ET DERNIÈRE RÉUNION PUBLIQUE
Jeudi 14 février à 18h30
Hôtel de Métropole, salle Pelloutier



Crédit photo : J. P. B. / Montpellier Métropole

montpellier3m.fr

PHILIPPE SAUREL
Maire de Montpellier et
Président de la Métropole



TRAMWAY

Ligne 5 : dernière réunion avant le début des travaux

Et de dix ! La dixième réunion publique autour de la future ligne 5 de tram aura lieu jeudi 14 février. Lors de la neuvième, jeudi 24, le passage dans le quartier Ovalie a été arrêté. Définitivement ?

Jeudi 24 janvier a lieu l'avant-dernière réunion publique concernant le tracé de la ligne 5 de tram. Les habitants du quartier Ovalie sont venus nombreux, à la maison pour tous Michel-Colucci, pour s'assurer que leurs observations ont bien été prises en compte. Ce qui semble être le cas : les applaudissements sont nourris et le maire de Montpellier, Philippe Saurel, est félicité pour son écoute. Le tram contournera le stade de rugby, traversera le quartier Val-de-Croze par la place de Chine, longera le parc de Bagatelle avant de rejoindre la route de Lavérune. Mais, avant de lancer les travaux, une dernière réunion publique est programmée le jeudi 14 février, salle Pelloutier, pour présenter le tracé définitif. Puis un vote du tracé aura lieu lors du conseil de Métropole de mars. Les travaux de la partie nord devraient démarrer d'ici l'automne.

Pour la deuxième tranche, ce sera un peu plus long : on parle de début 2022 pour une mise en service annoncée en 2025.

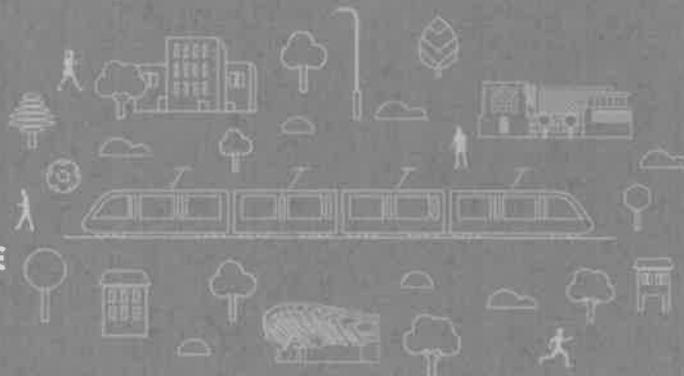
Le conseil de Métropole de jeudi 31 janvier doit approuver le budget global de l'opération, autour de 420 M€. Pour l'opposant PS Michaël Delafosse, il y a là un gros dérapage : *"En 2013, le budget de cette ligne était de 350 M€, là on parle de 419 M€. On a dix ans de retard et un surcoût de 69 M€. Si j'étais maire, il y aurait déjà un tramway en circulation !"* Interrogé à ce sujet, Philippe Saurel balaie l'argument : *"Le tramway, c'est moi qui le fais, pas monsieur Delafosse."* Dans son entourage, on précise : *"Le tracé n'a rien à voir, il est fait en concertation avec les habitants, le parc Montcalm est préservé, le quartier Ovalie est desservi... Ce n'est pas comparable."*

Simon Challier

LIGNE 5 DU TRAMWAY

Dans le cadre de la
concertation sur la section
entre la rue des chasseurs et
le rond-point Paul Fajon.

6° ET DERNIÈRE RÉUNION PUBLIQUE
Jeudi 14 février à 18h30
Hôtel de Métropole, salle Pelloutier



montpellier3m.fr

PHILIPPE SAUREL
MAIRE DE MONTPELLIER
PRÉSIDENT DE LA MÉTROPOLÉ



Annexe 2 : Délibération n°14926 du 27 septembre 2017 sur la modification de la DUP – Objectifs et modalités de la Concertation – Approbation



SEANCE ORDINAIRE DU 27 SEPTEMBRE 2017

Extrait du Registre des Délibérations

L'An deux mille dix-sept et le vingt-sept septembre, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont assemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. Philippe SAUREL.

Nombre de membres en exercice : 92

Etaient présents :

M. F. ABERT, Mme L. ACQUIER, M. J.-M. ALAUZET, M. J.-F. AUDRIN, M. G. BALAZUN, M. G. BARRAL, Mme V. BARTHAS-ORSAL, Mme M. BODKIN, M. P. BONNAL, Mme S. BOUALLAGA, M. D. BOUMAAZ, M. T. BREYSSE, Mme A. BRISSAUD, Mme R. BUONO, Mme M. CASSAR, M. G. CASTRE, Mme C. CLARAC, M. C. COUR, M. J.-L. COUSQUER, Mme P. DANAN, Mme C. DARDE, M. H. DE VERBIZIER, Mme A. DESTAILLATS, M. T. DEWINTRE, M. J.-M. DI RUGGIERO, Mme C. DONADA, Mme M. DRAY-FITOUSSI, M. P. DUDIEUZERE, M. A. EL KANDOUSSI, M. J.-N. FOURCADE, Mme M. FOURCADE, M. M. FRAYSSE, Mme J. FRÊCHE, Mme J. GALABRUN-BOULBES, M. J.-P. GRAND, Mme I. GUIRAUD, Mme C. HART, Mme C. JABADO, Mme S. JANNIN, M. L. JAOL, Mme S. KERANGUEVEN, M. P. KRZYZANSKI, M. A. LARUE, M. M. LEVITA, Mme C. LÉVY-RAMEAU, Mme A. LLEDO, Mme E. LLORET, M. J.-M. LUSSERT, M. M. MAJDOUL, M. J. MALEK, Mme C. MARION, Mme I. MARSALA, M. H. MARTIN, M. J.-L. MEISSONNIER, M. C. MEUNIER, Mme B. MICHEL, Mme P. MIRALLES, M. J.-P. MOURE, M. A. MOYNIER, Mme C. NAVARRE, M. G. PASTOR, M. Y. PELLET, M. E. PENSO, Mme V. PEREZ, M. E. PETIT, M. T. QUILES, M. J. RAYMOND, M. R. REVOL, M. J.-P. RICO, M. H. ROUILLEAULT, Mme B. ROUSSEL-GALIANA, Mme M.-H. SANTARELLI, M. Philippe SAUREL, M. J.-L. SAVY, M. N. SEGURA, M. S. TORTORICI, Mme I. TOUZARD, M. B. TRAVIER, M. J. VERA, Mme A. YAGUE, M. R. YOUSSEOUS, Mme P. PERVENT suppléant de M. R. CAIZERGUES.

Pouvoir(s):

M. R. CALVAT à M. E. PENSO, M. R. COTTE à M. M. LEVITA, Mme T. DASYLVA à M. A. EL KANDOUSSI, Mme V. DEMON à Mme V. PEREZ, Mme I. GIANIEL à M. C. MEUNIER, Mme R. ILLAIRE à Mme M. FOURCADE, Mme M.-C. PANOS à M. P. BONNAL, M. E. PASTOR à Mme C. DONADA.

Excusé(es):

M. G. LANNELONGUE

Absent(es):

M. J. DOMERGUE

TRANSPORTS ET MOBILITÉ – TRAMWAY LIGNE 5 - MODIFICATION DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE - OBJECTIFS ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION - APPROBATION

M. J.-P. RICO, Vice-Président de Montpellier Méditerranée Métropole, rapporte :

Par délibération n°8945 du 3 juillet 2009 puis par délibération n°11191 du 30 octobre 2012, le Conseil a approuvé le programme d'opération et l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération de la 5^{ème} ligne de tramway entre Lavérune et Prades-le-Lez.

Par délibération n°11737 du 25 juillet 2013, le Conseil s'est prononcé sur l'intérêt général de la réalisation de cette opération.

Par arrêté n°2013-I-1656, en date du 28 août 2013, Monsieur le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault a déclaré d'utilité publique le projet de réalisation du tronçon Lavérune / Clapiers de la 5^{ème} ligne de tramway de Montpellier Méditerranée Métropole.

Conformément aux recommandations de la commission d'enquête, cette opération a débuté par le bouclage de la Ligne 4, inauguré le 1^{er} juillet 2016, qui constitue le premier maillon de la ligne 5 de tramway.

Par délibération n°14388 du 14 décembre 2016, le Conseil a confirmé la poursuite du projet de la Ligne 5 et la nécessité d'engager des études pour revoir le tracé autour du Parc Montcalm afin d'obtenir une modification de la Déclaration d'Utilité Publique initiale.

En effet, dans le cadre de la reconversion de l'Ecole d'Application de l'Infanterie (EAI), la Ville de Montpellier et la Métropole souhaitent aménager le Parc Montcalm en un vaste espace vert de loisir de 20 ha ouvert à la population. Le tracé de la Ligne 5 dans ce secteur est par conséquent incompatible avec cette ambition.

Des études doivent être menées pour définir des tracés alternatifs, respectant l'intégrité du Parc Montcalm et une concertation sur ces tracés doit être menée en application de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme.

1 - Le projet soumis à la concertation et les objectifs

Pour rappel, les objectifs de la 5^{ème} ligne de tramway s'inscrivent pleinement en cohérence avec les objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU), dans l'optique de :

- poursuivre la construction d'un réseau maillé performant de transports publics à l'échelle de l'aire métropolitaine de Montpellier afin de diminuer la dépendance automobile,
- s'intégrer dans une stratégie urbaine globale,
- assurer des dessertes de qualité des grands équipements notamment les établissements scolaires et de formation, les pôles universitaires et de recherche dans le cadre du plan Campus et les pôles d'emplois,
- prendre en compte le désenclavement des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville,
- inscrire le réseau de tramway dans une perspective de desserte des communes périurbaines du territoire de la métropole.

Ainsi, avec cette 5^{ème} ligne, le futur réseau de tramway renforcera le caractère structurant des transports en commun dans le système de déplacements, accroîtra leur rôle en permettant l'accès à un grand nombre de pôles d'activités pour l'ensemble des habitants de la Métropole et préservera l'attractivité du centre de Montpellier tout en assurant sa protection contre la pollution et l'engorgement par la circulation générale.

Les objectifs de la Ligne 5 ne sont donc pas remis en cause, cependant, afin de préserver le Parc Montcalm, il est nécessaire d'étudier des alternatives à un passage du tramway dans le Parc.

En raison de la configuration du secteur et de son réseau viaire, les tracés seront étudiés entre l'arrivée du projet Avenue de Vannières par la route de Lavérune et la place du 8 Mai 1945, permettant ainsi l'étude de plusieurs variantes sans remettre en cause l'économie d'ensemble du projet.

Les objectifs de la concertation sont de définir, dans ce secteur, un nouveau tracé préservant le Parc Montcalm tout en conservant les objectifs généraux de la ligne 5, rappelés ci-dessus.

2 – Les modalités de concertation

Les modalités de concertation proposées pour informer le public, recueillir son avis, pouvoir autant que possible le prendre en compte et valider l'intérêt du projet auprès du public sont les suivantes :

- Article(s) d'information dans les journaux de la Ville de Montpellier et de la Métropole,
- Exposition publique à la Mairie de Montpellier avec un registre permettant au public de formuler ses observations et propositions,
- Réunion(s) publique(s) annoncées par voie de presse,
- Réunion avec la Chambre de commerce et de l'Industrie, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat et la Chambre d'Agriculture,
- Réunion(s) spécifique(s) avec les associations locales concernées dont l'objet social concerne l'urbanisme, le cadre de vie, les transports.

A l'issue de la concertation, un bilan sera présenté et débattu en Conseil de Métropole.

En conséquence, il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- approuver les objectifs du projet de modification du tracé entre le carrefour Route de Lavérune – Avenue de Vanières et la place du 8 Mai 1945,
- approuver les modalités de concertation pour ce projet,
- dire que les crédits nécessaires aux opérations de concertation sont inscrits autant que de besoin au budget Transport de Montpellier Méditerranée Métropole au chapitre 23,
- autoriser Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole à signer tout document relatif à cette affaire.

À l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à l'unanimité des voix exprimées (1 abstention).

Certifié Exécutoire

Publié le : 09/10/2017

Déposé En Préfecture

Le : 09/10/17

Numéro de l'acte :

034-243400017-20170927-lmc1147574-

DE-1-1

Fait à Montpellier, le 09/10/17
Pour extrait certifié conforme à
l'original.
Le Président,

SIGNÉ

M. Philippe SAUREL.

*Annexe 3 : Délibération n°M2018-148 du 26
avril 2018 sur le bilan intermédiaire de la
concertation et la redéfinition du périmètre de la
Déclaration d'Utilité Publique (DUP) modificative*



Séance ordinaire du jeudi 26 avril 2018

L'an deux mille-dix-huit et le vingt-six avril, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, Salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur Philippe SAUREL.

Extrait du registre des délibérations de Montpellier Méditerranée Métropole

Nombre de membres en exercice : 92

Transports et Mobilité

Présents :

Fabien ABERT, Lorraine ACQUIER, Geniès BALAZUN, Guy BARRAL, Valérie BARTHAS-ORSAL, Maud BODKIN, Pierre BONNAL, Sabria BOUALLAGA, Thierry BREYSSE, Anne BRISSAUD, Rosy BUONO, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michelle CASSAR, Gérard CASTRE, Chantal CLARAC, Robert COTTE, Jean-Luc COUSQUER, Perla DANAN, Catherine DARDE, Titina DASYLVA, Henri de VERBIZIER, Jean-Marc DI RUGGIERO, Jacques DOMERGUE, Michèle DRAY-FITOUSSI, Pierre DUDIEUZERE, Abdi EL KANDOSSI, Mylène FOURCADE, Michel FRAYSSE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Isabelle GIANIEL, Isabelle GUIRAUD, Claire JABADO, Stéphanie JANNIN, Sonia KERANGUEVEN, Pascal KRZYZANSKI, Alex LARUE, Max LEVITA, Chantal LÉVY-RAMEAU, Eliane LLORET, Jean-Marc LUSSERT, Jérémie MALEK, Chantal MARION, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Jean-Luc MEISSONNIER, Patricia MIRALLES, Jean-Pierre MOURE, Arnaud MOYNIER, Marie-Christine PANOS, Gilbert PASTOR, Yvon PELLET, Eric PENSO, Véronique PEREZ, Eric PETIT, Thierry QUILES, Joël RAYMOND, René REVOL, Jean-Pierre RICO, Henri ROUILLEAULT, Brigitte ROUSSEL-GALIANA, Marie-Hélène SANTARELLI, Philippe SAUREL, Jean-Luc SAVY, Noël SEGURA, Sauveur TORTORICI, Isabelle TOUZARD, Joël VERA, Annie YAGUE.

Absents ayant voté par procuration en application des articles L 2121-20 et L 5211-1 du Code général des collectivités territoriales :

Jean-Marc ALAUZET, Jean-François AUDRIN, Véronique DEMON, Aline DESTAILLATS, Carole DONADA, Julie FRÊCHE, Jean-Pierre GRAND, Clare HART, Régine ILLAIRE, Laurent JAOU, Gérard LANNELONGUE, Cyril MEUNIER, Béatrice MICHEL, Caroline NAVARRE, Eric PASTOR, Bernard TRAVIER.

Absents :

Djamel BOUMAAZ, Christophe COUR, Thierry DEWINTRE, Jean-Noël FOURCADE, Audrey LLEDO, Mustapha MAJDOUL, Rabii YOUSSEUS.

Transports et Mobilité - Tramway - Ligne 5 : Bilan intermédiaire de la concertation et redéfinition du périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) modificative

Monsieur Jean-Pierre RICO, Vice-Président, rapporte :

Par délibération n°8945 du 3 juillet 2009 puis par délibération n°11191 du 30 octobre 2012, le Conseil a approuvé le programme d'opération et l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération de la 5ème ligne de tramway de Montpellier entre Lavérune et Prades-le-Lez.

Par délibération n°11737 du 25 juillet 2013, le Conseil s'est prononcé sur l'intérêt général de la réalisation de cette opération.

Par arrêté n°2013-I-1656, du 28 août 2013, Monsieur le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault a déclaré d'utilité publique le projet de réalisation du tronçon Lavérune/Clapiers de la 5ème ligne de tramway de Montpellier Méditerranée Métropole.

Conformément aux recommandations de la commission d'enquête, cette opération a débuté par le bouclage de la ligne 4, inauguré le 1er juillet 2016, qui constitue le premier maillon de la ligne 5 de tramway.

Par délibération n°14388 du 14 décembre 2016, le Conseil a confirmé la poursuite du projet de la ligne 5 et la nécessité d'engager des études pour revoir le tracé autour du Parc Montcalm afin d'obtenir une modification de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) initiale.

En effet, dans le cadre de la reconversion de l'Ecole d'Application de l'Infanterie (EAI), la Ville de Montpellier et la Métropole souhaitent aménager le Parc Montcalm en un vaste espace vert de loisir de 20 hectares ouvert à la population. Le tracé initial de la ligne 5 dans ce secteur est par conséquent incompatible avec cette ambition.

Par délibération n°14926, du 27 septembre 2017, la Métropole définissait les objectifs et les modalités de la concertation pour un nouveau tracé entre le carrefour route de Lavérune/ avenue de Vanières et la place de 8 mai 1945.

Déroulement de la concertation

Du 6 au 27 novembre 2017, une exposition présentant les différents tracés a été tenue. Ont été exposés :

- un rappel du tracé de la ligne 5 déclaré d'utilité publique ;
- un plan et, sous forme de tableau les caractéristiques de chacun des 5 scénarii (numérotés de 1 à 5) présentés à la concertation ;
- un plan d'ensemble des différents 5 scénarii.

Cette présentation a été mise en ligne également sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole.

Durant la même période et sur le même lieu, un registre à feuillets non mobiles a été mis à disposition afin de recueillir les observations du public.

Ces modalités de concertation ont été portées à la connaissance du public par voie de presse (La Gazette, Midi Libre et 20 mn).

De plus, une réunion publique s'est tenue le 28 novembre 2017 à 18h, en salle Pelloutier à l'Hôtel de Métropole. Cette réunion publique a été annoncée par voie de presse (Midi Libre, la Gazette et 20 mn) ainsi

que sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole et dans le numéro de novembre du MMMag diffusé à 212 000 exemplaires.

Pour cette réunion, la Métropole a également informé les habitants du périmètre concerné par la distribution, dans les boîtes aux lettres, de cartons d'invitation.

Par ailleurs, la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), la Chambre des Métiers et de l'Artisanat et la Chambre d'Agriculture ont été invitées à une réunion le 7 février 2018 au cours de laquelle les différents scénarii de tracés ont été présentés.

Enfin, une nouvelle réunion publique s'est tenue le 4 avril 2018, en salle Pelloutier à l'Hôtel de Métropole.

Cette réunion a été annoncée par voie de presse (Midi Libre, La Gazette et 20 mn) ainsi que via le site internet de la Métropole.

Analyse des observations du public

Registre d'observations :

Le registre mis à disposition en Mairie de Montpellier a consigné 24 commentaires. Ces commentaires ont porté essentiellement sur l'urgence de faire cette ligne de tramway, le souhait de maintenir une desserte du quartier Ovalie et les inquiétudes quant à la circulation sur les axes structurants (avenue de Toulouse, route de Lavérune, rue des Chasseurs).

Réunion publique du 28 novembre 2017 :

Plus de 600 personnes ont assisté à cette réunion publique. 20 citoyens ont pris la parole et donné leur avis sur les scénarii de tracés proposés. En séance, l'une de ces personnes a proposé une nouvelle variante qui emprunte le boulevard Paul Valéry pour se rapprocher du quartier Ovalie. Cette proposition a été plébiscitée par le public.

Il ressort de la réunion publique les points suivants :

- Nécessité d'approfondir les scénarii n°2 (tracé empruntant la route de Lavérune ou la rue du Pas du Loup puis la rue du Lavandin, le futur quartier de l'EAI et la rue Lepic) et n°4 (tracé empruntant la route de Lavérune ou la rue du Pas du Loup puis la route de Lavérune, la rue des Chasseurs, le futur quartier de l'EAI et la rue Lepic), tracés préférés par le public parmi les 5 variantes proposées,
- Nécessité d'étudier une nouvelle variante, à la demande d'une grande partie des personnes présentes, empruntant l'Avenue de Vanières, le boulevard Paul Valéry pour ensuite rejoindre les tracés des scénarii 2 et 4.

Cette réunion a fait l'objet un compte rendu synthétique consultable sur le site internet de la Métropole : <http://www.montpellier3m.fr/actualite/ligne-5-de-tramway-les-riverains-donnent-leur-avis>.

Concernant la réunion de présentation aux chambres consulaires, La Chambre d'Agriculture n'est pas venue à la présentation du 7 février et s'est excusé. La CCI a fait parvenir un courrier, en date du 13 avril 2018, dans lequel elle émet un avis positif sur les variantes n°2 et 4 qui présentent les solutions plus optimales de desserte. Enfin, la Chambre des Métiers ne s'est pas prononcée officiellement quant à ses préférences.

Réunion publique du 4 avril 2018 :

Plus de 350 personnes ont assisté à cette deuxième réunion publique au cours de laquelle ont été présentées les variantes n°2 et 4, mises à l'étude et la variante par le boulevard Paul Valéry.

Les personnes qui se sont exprimées ont très majoritairement manifesté leur préférence pour un tracé qui emprunte le boulevard Paul Valéry, la route de Lavérune, la rue des Chasseurs, le futur quartier EAI et la rue Lepic.

Parmi les tracés proposés, c'est celui qui dessert le mieux mais partiellement le quartier Ovalie et les quartiers populaires de la Ville (Paul Valéry, Estanove, cité Gely...).

Bilan intermédiaire de la concertation

A ce stade, il est possible d'établir le bilan suivant :

L'objectif de préservation du parc Montcalm a été largement approuvé par la population.

Le passage par la rue Lepic et la traversée de l'EAI sont confirmés jusqu'à la rue des Chasseurs ; le tracé de la DUP sur ce tronçon n'est en conséquence pas modifié.

La variante par l'avenue de Vanières et le boulevard Paul Valéry n'assure que très partiellement la desserte du quartier Ovalie. Les tracés proposés par la rue du Pas de Loup et la route de Lavérune en sont encore plus éloignés.

Le tracé par le boulevard Paul Valéry doit donc être poursuivi au-delà de l'avenue de Vanières pour a minima maintenir la desserte du quartier Ovalie et améliorer la desserte du quartier Val de Croze (Quartier Prioritaire de la Ville).

Il est donc proposé de revoir le périmètre de la concertation pour le fixer entre la rue des Chasseurs et le rond-point Paul Fajon afin de poursuivre la concertation sur ce nouveau périmètre selon les modalités et objectifs définis dans la délibération n°14926, du 27 septembre 2017.

A l'issue de ce bilan intermédiaire, des études complémentaires sont nécessaires pour définir les variantes possibles sur le nouveau périmètre en tenant compte des 2 scénarii préférentiels définis entre le carrefour Lavandin/Lavérune et l'EAI.

Les scénarii préférentiels et les tracés variantes sont et seront toujours à l'étude, dans le cadre des phases suivantes de la concertation qui se poursuivra jusqu'à l'arrêt du dossier définitif du projet, conformément aux dispositions de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme.

A l'issue de la concertation, un bilan sera présenté et débattu au Conseil de Métropole. Le dossier définitif du projet sera alors arrêté par le Conseil et tenu à disposition du public.

En conséquence il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- approuver le bilan intermédiaire de la concertation préalable ;
- approuver la modification du périmètre de la concertation, défini par la délibération n°14926 en date du 27 septembre 2017 et poursuivre la concertation entre le rond-point Paul Fajon et la rue des Chasseurs, sans modifier les objectifs et les modalités définis dans cette délibération ;
- dire que le Conseil aura à délibérer ultérieurement sur le bilan de la concertation, celle-ci se poursuivant jusqu'à l'arrêt du dossier définitif du projet, conformément aux dispositions de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme ;
- autoriser Monsieur de Président de Montpellier Méditerranée Métropole à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à la majorité des voix exprimées.

Pour : 83 voix

Contre : 1 voix

Abstention : 1 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 03/05/18

Pour extrait conforme,
le Président

Signé.

Philippe SAUREL

Publiée le : 4 mai 2018

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

034-243400017-20180426-39206-DE

Acte Certifié exécutoire :

Réception en Préfecture : 03/05/18

Monsieur le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Président ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.

*Annexe 4 : Délibération n°M2018-149 du 26 avril
2018 sur la Demande de prorogation de la
Déclaration d'Utilité Publique (DUP) -
Approbation*



Séance ordinaire du jeudi 26 avril 2018

L'an deux mille-dix-huit et le vingt-six avril, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, Salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur Philippe SAUREL.

Extrait du registre des délibérations de Montpellier Méditerranée Métropole

Transports et Mobilité

Nombre de membres en exercice : 92

Présents :

Fabien ABERT, Lorraine ACQUIER, Geniès BALAZUN, Guy BARRAL, Valérie BARTHAS-ORSAL, Maud BODKIN, Pierre BONNAL, Sabria BOUALLAGA, Thierry BREYSSE, Anne BRISSAUD, Rosy BUONO, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michelle CASSAR, Gérard CASTRE, Chantal CLARAC, Robert COTTE, Jean-Luc COUSQUER, Perla DANAN, Catherine DARDE, Titina DASYLVA, Henri de VERBIZIER, Thierry DEWINTRE, Jean-Marc DI RUGGIERO, Jacques DOMERGUE, Michèle DRAY-FITOUSSI, Pierre DUDIEUZERE, Abdi EL KANDOUSSI, Mylène FOURCADE, Michel FRAYSSE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Isabelle GIANIEL, Isabelle GUIRAUD, Claire JABADO, Stéphanie JANNIN, Sonia KERANGUEVEN, Pascal KRZYZANSKI, Alex LARUE, Max LEVITA, Chantal LÉVY-RAMEAU, Eliane LLORET, Jean-Marc LUSSERT, Jérémie MALEK, Chantal MARION, Isabelle MARSALA, Hervé MARTIN, Jean-Luc MEISSONNIER, Patricia MIRALLES, Jean-Pierre MOURE, Arnaud MOYNIER, Marie-Christine PANOS, Gilbert PASTOR, Yvon PELLET, Eric PENSO, Véronique PEREZ, Eric PETIT, Thierry QUILES, Joël RAYMOND, René REVOL, Jean-Pierre RICO, Henri ROUILLEAULT, Brigitte ROUSSEL-GALIANA, Marie-Hélène SANTARELLI, Philippe SAUREL, Jean-Luc SAVY, Noël SEGURA, Sauveur TORTORICI, Isabelle TOUZARD, Joël VERA, Annie YAGUE.

Absents ayant voté par procuration en application des articles L 2121-20 et L 5211-1 du Code général des collectivités territoriales :

Jean-Marc ALAUZET, Jean-François AUDRIN, Véronique DEMON, Aline DESTAILLATS, Carole DONADA, Julie FRÊCHE, Jean-Pierre GRAND, Clare HART, Régine ILLAIRE, Laurent JAOUÏ, Gérard LANNELONGUE, Cyril MEUNIER, Béatrice MICHEL, Caroline NAVARRE, Eric PASTOR, Bernard TRAVIER.

Absents :

Djamel BOUMAAZ, Christophe COUR, Jean-Noël FOURCADE, Audrey LLEDO, Mustapha MAJDOUL, Rabii YOUSSEF.

Transports et Mobilité - Tramway - Ligne 5 Lavérune/Clapiers - Demande de prorogation de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) - Approbation

Monsieur Jean-Pierre RICO, Vice-Président, rapporte :

Par délibération n°8945 du 3 juillet 2009 puis par délibération n°11191 du 30 octobre 2012, le Conseil a approuvé le programme d'opération ainsi que l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération de la 5^{ème} ligne de tramway entre Lavérune et Prades-le-Lez.

Par délibération n°11737 du 25 juillet 2013, le Conseil s'est prononcé sur l'intérêt général de la réalisation de cette opération.

Par arrêté n°2013-I-1656 du 28 août 2013, Monsieur le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault, a déclaré d'utilité publique le projet de réalisation du tronçon Lavérune / Clapiers de la 5^{ème} ligne de tramway de la Communauté d'Agglomération Montpellier devenue Montpellier Méditerranée Métropole.

Conformément aux recommandations de la commission d'enquête, cette opération a débuté par le bouclage de la ligne 4, inaugurée le 1er juillet 2016, qui constitue le premier maillon de la ligne 5 de tramway.

Par délibération n°14388 du 14 décembre 2016, le Conseil de Métropole a confirmé la poursuite du projet de la ligne 5 et la nécessité d'engager des études pour revoir le tracé autour du Parc Montcalm et l'aménager en un vaste espace vert de loisir de 20 ha ouvert à la population.

Cette modification non substantielle fait l'objet d'une concertation, ouverte par la délibération n°14926 du 27 septembre 2017, et ne remet en cause ni l'économie du projet ni les objectifs de l'opération.

Pour rappel, les objectifs de la ligne 5 de tramway s'inscrivent pleinement en cohérence avec les objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU), dans l'optique de :

- poursuivre la construction d'un réseau maillé performant de transports publics à l'échelle de l'aire métropolitaine de Montpellier afin de diminuer la dépendance automobile,
- s'intégrer dans une stratégie urbaine globale,
- assurer des dessertes de qualité des grands équipements notamment les établissements scolaires et de formation, les pôles universitaires et de recherche dans le cadre du plan Campus et les pôles d'emplois,
- prendre en compte le désenclavement des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville,
- inscrire le réseau de tramway dans une perspective de desserte des communes périurbaines du territoire de la Métropole.

Ainsi, avec cette 5^{ème} ligne, le futur réseau de tramway renforcera le caractère structurant des transports en commun dans le système de déplacements, accroîtra leur rôle en permettant l'accès à un grand nombre de pôles d'activités pour l'ensemble des habitants de la Métropole et préservera l'attractivité du centre de Montpellier tout en assurant sa protection contre la pollution et l'engorgement par la circulation générale.

La réalisation de l'opération dans son ensemble au-delà du 28 août 2018, date d'expiration de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet, nécessite de saisir Monsieur le Préfet d'une demande de prorogation de cette DUP pour une durée de 5 ans.

En conséquence, il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- approuver la demande de prorogation de la Déclaration d'Utilité Publique de la Ligne 5 de tramway entre Lavérune et Clapiers pour une durée de 5 ans ;
- autoriser Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à la majorité des voix exprimées.

Pour : 84 voix

Contre : 1 voix

Abstention : 1 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 03/05/18

Pour extrait conforme,
le Président

Signé.

Philippe SAUREL

Publiée le : 4 mai 2018
Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
034-243400017-20180426-39186-DE
Acte Certifié exécutoire :
Réception en Préfecture : 03/05/18

Monsieur le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Président ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.

*Annexe 5 : Délibération n°M2019-90 du 22 mars
2019 sur le Bilan de la concertation -
Approbation*



Séance ordinaire du vendredi 22 mars 2019

L'an deux mille-dix-neuf et le vingt-deux mars, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, Salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur Philippe SAUREL.

Extrait du registre des délibérations de Montpellier Méditerranée Métropole

Transports et Mobilité

Nombre de membres en exercice : 92

Présents :

Fabien ABERT, Lorraine ACQUIER, Geniès BALAZUN, Guy BARRAL, Valérie BARTHAS-ORSAL, Maud BODKIN, Thierry BREYSSE, Anne BRISSAUD, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michelle CASSAR, Gérard CASTRE, Chantal CLARAC, Robert COTTE, Jean-Luc COUSQUER, Titina DASYLVA, Thierry DEWINTRE, Jacques DOMERGUE, Michèle DRAY-FITOUSSI, Abdi EL KANDOUSSI, Mylène FOURCADE, Michel FRAYSSE, Julie FRÊCHE, Isabelle GIANIEL, Jean-Pierre GRAND, Isabelle GUIRAUD, Régine ILLAIRE, Claire JABADO, Stéphanie JANNIN, Laurent JAOLU, Sonia KERANGUEVEN, Pascal KRZYZANSKI, Gérard LANNELONGUE, Alex LARUE, Max LEVITA, Chantal LÉVY-RAMEAU, Eliane LLORET, Jean-Marc LUSSERT, Mustapha MAJDOUL, Jérémie MALEK, Chantal MARION, Hervé MARTIN, Jean-Luc MEISSONNIER, Béatrice MICHEL, Jean-Pierre MOURE, Arnaud MOYNIER, Caroline NAVARRE, Marie-Christine PANOS, Gilbert PASTOR, Eric PASTOR, Yvon PELLET, Véronique PEREZ, Eric PETIT, Thierry QUILES, Joël RAYMOND, René REVOL, Jean-Pierre RICO, Henri ROUILLEAULT, Brigitte ROUSSEL-GALIANA, Marie-Hélène SANTARELLI, Philippe SAUREL, Jean-Luc SAVY, Noël SEGURA, Sauveur TORTORICI, Bernard TRAVIER, Annie YAGUE. Jean-Philippe DACHEUX, suppléant de Jackie GALABRUN-BOULBES .

Absents ayant voté par procuration en application des articles L 2121-20 et L 5211-1 du Code général des collectivités territoriales :

Jean-Marc ALAUZET, Jean-François AUDRIN, Pierre BONNAL, Rosy BUONO, Perla DANAN, Catherine DARDE, Véronique DEMON, Aline DESTAILLATS, Jean-Marc DI RUGGIERO, Carole DONADA, Pierre DUDIEUZERE, Clare HART, Isabelle MARSALA, Cyril MEUNIER, Patricia MIRALLES, Eric PENSO, Isabelle TOUZARD, Joël VERA.

Absents / Excusés :

Sabria BOUALLAGA, Djamel BOUMAAZ, Christophe COUR, Henri de VERBIZIER, Jean-Noël FOURCADE, Audrey LLEDO, Rabii YOUSOUS

Transports et Mobilité - Tramway 5ème ligne - Bilan de la concertation - Approbation

Monsieur Jean-Pierre RICO, Vice-Président, rapporte :

Par délibération n°8945 du 3 juillet 2009 puis par délibération n°11191 du 30 octobre 2012, le Conseil a approuvé le programme d'opération et l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération de la 5^{ème} ligne de tramway de Montpellier entre Lavérune et Prades-le-Lez.

Par délibération n°11737 du 25 juillet 2013, le Conseil s'est prononcé sur l'intérêt général de la réalisation de cette opération.

Par arrêté n°2013-I-1656, du 28 août 2013, Monsieur le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault a déclaré d'utilité publique le projet de réalisation du tronçon Lavérune/Clapiers de la 5^{ème} ligne de tramway de Montpellier Méditerranée Métropole.

Conformément aux recommandations de la commission d'enquête, cette opération a débuté par le bouclage de la ligne 4, inauguré le 1er juillet 2016, qui constitue le premier maillon de la ligne 5 de tramway.

Par délibération n°14388 du 14 décembre 2016, le Conseil a confirmé la poursuite du projet de la ligne 5 et la nécessité d'engager des études pour revoir le tracé autour du Parc Montcalm afin d'obtenir une modification de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) initiale.

En effet, dans le cadre de la reconversion de l'Ecole d'Application de l'Infanterie (EAI), la Ville de Montpellier et la Métropole souhaitent aménager le Parc Montcalm en un vaste espace vert de loisir de 20 hectares ouvert à la population. Le tracé initial de la ligne 5 dans ce secteur est par conséquent incompatible avec cette ambition.

Par délibération n°14926, du 27 septembre 2017, la Métropole définissait les objectifs et les modalités de la concertation pour un nouveau tracé entre le carrefour route de Lavérune / avenue de Vanières et la place du 8 mai 1945.

Par délibération n°M2018-149 du 26 avril 2018, la Métropole a approuvé la demande de prorogation de la Déclaration d'Utilité Publique de la Ligne 5.

La DUP a été prorogée pour 5 ans par arrêté préfectoral n°2018.I.638 du 13 juin 2018.

Par délibération n°M2018-148 du 26 avril 2018, la Métropole a approuvé le bilan intermédiaire de la concertation préalable.

Ce bilan a confirmé le passage par la rue Lepic et la traversée de l'EAI, tracé conforme à la DUP initiale. Au-delà, la concertation mise en œuvre a permis d'identifier deux scénarii préférentiels entre l'EAI et le carrefour Lavandin/Lavérune. L'un emprunte la rue des Chasseurs puis la route de Lavérune, l'autre la rue des Lavandins.

Le bilan intermédiaire a également précisé que le passage par le boulevard Paul Valéry puis l'avenue de Vanières n'assurait que partiellement la desserte du quartier Ovalie. Il a donc été demandé de poursuivre le tracé par le boulevard Paul Valéry au-delà de l'avenue de Vanières pour *a minima* maintenir la desserte du quartier Ovalie et améliorer la desserte du quartier Val de Croze (Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville).

Il a donc été proposé de revoir le périmètre de la modification du tracé et par conséquent celui de la concertation pour le fixer entre la rue des Chasseurs et le rond-point Paul Fajon et ainsi poursuivre la concertation.

Concertation du 5 – 26 juin 2018

Du 5 au 26 juin 2018, une exposition présentant les différents tracés entre le boulevard Paul Valéry et le rond-point Paul Fajon a été organisée. Ont été exposés :

- un rappel du tracé de la ligne 5 déclaré d'utilité publique ;
- un rappel du bilan intermédiaire de la concertation ;
- un plan et, sous forme de tableau, les caractéristiques de chacun des 4 scénarii présentés à la concertation ;
- un plan d'ensemble des 4 scénarii.

Pour rappel, les 4 scénarii proposés étaient :

- Variante A : Place de Chine – Avenue du XV de France ;
- Variante B : Rue Pierre Bouyeron – Rue Benezech ;
- Variante C : Rieucoulon ;
- Variante D : Rouget de Lisle.

Cette présentation a été mise en ligne également sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole.

Durant la même période et sur le même lieu, un registre à feuillets non mobiles a été mis à disposition afin de recueillir les observations du public.

Ces modalités de concertation ont été portées à la connaissance du public par voie de presse (*La Gazette, Midi Libre* et *20 minutes*).

De plus, une réunion publique s'est tenue le 27 juin 2018, en salle Pelloutier à l'Hôtel de Métropole. Cette réunion publique a été annoncée par voie de presse ainsi que sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole. La Métropole a également informé les habitants du périmètre concerné par la distribution, dans les boîtes aux lettres, de cartons d'invitation.

Le registre mis à disposition à l'Hôtel de Ville de Montpellier a consigné six remarques. Deux remarques ont émis un avis sur les variantes, deux sur la nécessité de faire la ligne rapidement dans sa totalité.

Lors de la réunion publique du 27 juin 2018, les citoyens ont pris la parole et donné leur avis sur les scénarii proposés dans le quartier Ovalie et Val de Croze. Il est ressorti une préférence pour le tracé empruntant les rues Pierre Bouyeron et Benezech.

Réunion avec les associations du 6 septembre 2018

Les associations locales concernées dont l'objet social concerne l'urbanisme, le cadre de vie, les transports, ont été invitées également à une réunion publique le 6 septembre 2018 en salle du Conseil à l'Hôtel de Métropole.

Sur les 29 associations invitées, 12 ont répondu présentes. De nombreuses personnes ont pris la parole. Le tracé préférentiel ressorti des réunions publiques précédentes n'a pas fait l'objet d'opposition. Globalement les associations ont souhaité voir le projet avancer rapidement.

Réunion publique du 6 décembre 2018

Cette réunion s'est tenue au GGL stadium dans le quartier Ovalie. Elle a été annoncée par voie de presse ainsi que sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole ; des cartons d'invitation ont également été distribués dans les boîtes aux lettres du périmètre concerné.

Les insertions du tracé privilégié à l'issue de la réunion publique du 26 juin ont été présentées.

Le passage par les rues Bouyeron et Benezech a fait l'objet de contestations nombreuses par le public qui a jugé les impacts du passage du tramway incompatible avec l'usage et la largeur de ces rues actuellement. Les habitants de la rue Bouyeron n'avaient pas pu s'exprimer lors des phases préalables de concertation puisque les immeubles qu'ils habitent sont neufs et ont été livrés à l'été 2018.

A l'issue de cette réunion, la Métropole a proposé de réaliser des études complémentaires sur d'autres tracés.

Réunion publique du 20 janvier 2019

Cette réunion s'est tenue à la maison pour tous Michel Colucci. De nouvelles variantes ont été présentées dans les quartiers Ovalie et Val de Croze :

- Rue de Bugarel / XV de France / Passage du Pas du Loup / Benezech / Rouget de Lisle ;
- Rue de Bugarel / XV de France / Pas du Loup / Vanières / Lavérune ;
- Rue de Bugarel / XV de France / Place de Chine / Rouget de Lisle.

Celle passant par l'avenue du XV de France et la place de Chine présentant plusieurs avantages a été plébiscitée par le public. Ce tracé permet d'être au cœur du quartier prioritaire Val de Croze.

A l'issue de cette réunion, le tracé préférentiel qui ressort des réunions publiques emprunte donc la rue des Chasseurs, la route de Lavérune, le boulevard Paul Valéry, l'avenue de Vanières, la rue de Bugarel, l'avenue du XV de France, Place de Chine et la rue Rouget de Lisle.

Réunion publique du 14 février 2019

Cette réunion s'est tenue à la salle Pelloutier à l'Hôtel de Métropole.

Sur le tracé préférentiel, les principes d'aménagement ont été présentés rue par rue en définissant l'emplacement des fonctions cycles, piétons, véhicules et tramway ainsi que l'impact foncier du projet. Le public a pu demander des précisions sur les insertions montrées.

Les réunions publiques des 27 juin, 6 septembre et 6 décembre 2018, 20 janvier et 14 février 2019 ont fait l'objet un compte-rendu synthétique consultable sur le site internet de la Métropole : <http://www.montpellier3m.fr/actualite/ligne-5-de-tramway-les-riverains-donnent-leur-avis>.

Les présentations faites en réunion y sont également présentes.

Bilan de la concertation

Cette concertation auprès de la population, des associations et des instances concernées, a permis de préciser le tracé privilégié et les partis d'aménagement associés.

Il est possible, en analysant les remarques des populations concernées et en tenant compte de l'avancée des études d'établir la synthèse suivante.

Le passage par la rue Lepic et la traversée de l'EAI sont confirmés jusqu'à la rue des Chasseurs ; le tracé de la DUP initiale sur ce tronçon n'est en conséquence pas modifié.

A la suite, les nombreux échanges organisés avec les habitants lors des différentes réunions de concertation organisées, ont permis de retenir un tracé préférentiel qui emprunte la rue des Chasseurs, la route de Lavérune, le boulevard Paul Valéry, l'avenue de Vanières, la rue de Bugarel, l'avenue du XV de France, la place de Chine, la rue Rouget de Lisle jusqu'au rond-point Paul Fajon.

Ce tracé répond aux objectifs de la ligne 5 tout en préservant le parc Montcalm et en étant au plus près des quartiers prioritaires.

Ce tracé et les insertions proposées ne font pas débat.

En conséquence il est proposé au Conseil de bien vouloir :

- approuver le bilan de la concertation préalable à la modification du tracé de la ligne 5 de tramway ;
- approuver le tracé modifié qui emprunte la rue des Chasseurs, la route de Lavérune, le boulevard Paul Valéry, l'avenue de Vanières, la rue de Bugarel, l'avenue du XV de France, la place de Chine, la rue Rouget de Lisle jusqu'au rond-point Paul Fajon ;
- approuver le programme du tracé modifié ;
- dire que les crédits nécessaires sont inscrits au budget Annexe Transport de Montpellier Méditerranée Métropole au chapitre 23 ;
- autoriser Monsieur de Président de Montpellier Méditerranée Métropole ou son représentant à signer tout document relatif à cette affaire.

Il est demandé au Conseil de bien vouloir délibérer.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à l'unanimité des voix exprimées.

Pour : 84 voix

Contre : 0 voix

Abstention : 1 voix

Ne prend pas part au vote : 0 voix

Fait à Montpellier, le 29/03/19

Pour extrait conforme,
le Président



Philippe SAUREL

Publiée le : 1 avril 2019

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

034-243400017-20190322-78150-DE-1-1

Acte Certifié exécutoire :

Réception en Préfecture : 01/04/19

Monsieur le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Président ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification.