



SEANCE ORDINAIRE DU 30 OCTOBRE 2012

Extrait du Registre des Délibérations

L'An deux mille douze et le trente octobre à dix-heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. J.-P. MOURE.

Nombre de membres en exercice : 90

Etaient présents :

M. B. ABOU, M. J.-M. ALAUZET, M. H. ALLOUCHE, M. F. ANDREU, M. F. ARAGON, M. M. ASLANIAN, Mme E. BECCARIA, Mme A. BENEZECH, Mme A. BENOARGHA JAFFIOL, Mme N. BIGAS, Mme S. BLANPIED, Mme S. BONIFACE-PASCAL, M. C. BOUILLE, M. T. BREYSSE, Mme R. BUONO, M. R. CAIZERGUES, Mme T. CAPUOZZI-BOUALAM, Mme M. CASSAR, Mme M. CASTRE, M. P. CHASSING, Mme J. CLAVERIE, M. P. COMBETTES, M. J.-P. COULET, Mme M. COUVERT, M. M. DELAFOSSE, Mme G. DELONCLE, M. T. DEWINTRE, M. P. DUDIEUZERE, M. S. FLEURENCE, M. M. FRAYSSE, Mme J. GALABRUN BOULBES, M. J.-L. GELY, M. M. GERVAIS, M. J.-P. GRAND, Mme I. GUIRAUD, M. L. JAOL, M. B. JEAN, M. M. LANDIER, M. J.-M. LEGOUGE, M. M. LEVITA, M. J.-M. LUSSERT, M. R. MAILHE, Mme H. MANDROUX, M. J. MARTIN, M. H. MARTIN, M. J. MARTINIER, M. P. MAUREL, M. J.-L. MEISSONNIER, M. C. MEUNIER, Mme P. MIENVILLE, Mme N. MIRAOU, M. C. MORALES, M. J.-P. MOURE, M. A. MOYNIER, M. M. PASSET, M. E. PASTOR, M. G. PASTOR, M. Y. PELLET, M. Y. PINASSEAU, M. L. POUGET, Mme F. PRUNIER, M. C. QUIOT, Mme H. QVISTGAARD, M. R. REVOL, Mme D. SANTONJA, M. P. SAUREL, M. N. SEGURA, M. R. SUBRA, M. C. SUDRES, M. P. THINES, M. F. TSITSONIS, M. P. VIGNAL, M. A. ZYLBERMAN, M. G. VALLS suppléant de M. A. BARRANDON, M. R. SALHI suppléant de Mme F. BERGER, Mme M. RIZZOLI suppléant de M. P. BONNAL, M. R. CALVAT suppléant de M. J.-M. CASTET.

Pouvoir(s):

M. J.F. AUDRIN à Mme I. GUIRAUD, Mme A. BOYER à Mme G. DELONCLE, Mme P. DANAN à Mme H. QVISTGAARD, Mme F. DOMBRE-COSTE à M. P. VIGNAL, M. M. DUFOUR à M. P. THINES, Mme C. FOURTEAU à M. M. LEVITA, M. R. JOUVE à M. F. ANDREU, Mme R. SOUCHE à M. J.-L. GELY, M. J. TOUCHON à M. M. DELAFOSSE, Mme C. TROADEC-ROBERT à M. M. PASSET.

Absent(es):

Mme C. LABROUSSE, M. A. SIVIEUDE, M. C. VALETTE

TRAMWAY, TRANSPORTS, DÉPLACEMENTS – TRAMWAY EXTENSION DE LA LIGNE 1 À LA GARE TGV - APPROBATION DU PROGRAMME INITIAL DE L'OPÉRATION ET DE L'ENVELOPPE PRÉVISIONNELLE - PROPOSITIONS DES MODALITÉS DE CONCERTATION

M. R. SUBRA, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, délégué au Tramway, Transports, Déplacements, rapporte :

Le Plan de Déplacements Urbains, approuvé le 19 juillet 2012, en cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale, réaffirme son engagement en faveur d'une politique de déplacements ambitieuse, conforté notamment avec le développement volontariste du réseau de transport public à l'horizon 2020 en faisant de la diminution de la dépendance automobile un objectif prioritaire.

Pour le développement d'un réseau de transport public maillé et adapté à l'échelle de la métropole montpelliéraine, le PDU propose de combiner l'échelle des transports publics urbains à celle des transports départementaux et des transports ferroviaires régionaux et nationaux. Le réseau armature de transport public prend notamment appui sur le réseau ferroviaire en structurant les lieux d'intermodalité actuels ou futurs. Dans cet objectif il s'articule étroitement avec la gare nouvelle de Montpellier qui a vocation à constituer un pôle d'échange multimodal d'échelle métropolitaine desservi par les trains à grande vitesse, mais aussi par les trains régionaux, les cars interurbains et le tramway connecté à la gare Montpellier Saint Roch

La création de la gare nouvelle en complément de la gare Montpellier Saint Roch s'inscrit dans la réalisation du « Contournement Nîmes Montpellier » (CNM), à l'échéance de 2017. Cette nouvelle ligne à grande vitesse mettra Montpellier à moins de 3 heures de Paris. Elle permettra non seulement de favoriser le développement des trains à grande vitesse, mais aussi d'augmenter l'offre de trains régionaux d'au moins 30 % en libérant des « sillons » sur la ligne classique.

Ainsi, au total, RFF estime que ces deux gares accueilleront un flux évalué à 17 millions de voyageurs par an à l'horizon 2050 (en tenant compte de l'impact de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan qui prolongera la CNM).

Le fonctionnement des deux gares sera étroitement lié pour que les voyageurs transitent de l'une à l'autre le plus aisément et le plus rapidement possible.

Le tramway paraît être le mode de transport qui permet d'assurer les meilleures régularités, ponctualité et confort pour ce type de liaison en milieu urbain.

Le projet du nouveau quartier « Oz Montpellier Nature urbaine », conçu par KCAP et qui s'étendra sur 350 hectares au sud d'Odysseum, à l'ouest de la RD 66 et à l'est de l'avenue Georges Frêche sur les territoires de Montpellier et de Lattes, permet de desservir la gare nouvelle en transport public par un maillage du réseau de tramway. Le quartier de Boirargues bénéficiera particulièrement de ce maillage réalisé à la fois depuis la ligne 1 et aussi à plus long terme depuis la ligne 3.

La desserte en transport public de la future gare TGV et d'une première phase du nouveau quartier, et de son pôle d'affaire qui s'organiseront autour de la gare et entre celle-ci et le lycée Pierre Mendès-France, peut être envisagée par un prolongement de la ligne 1 depuis Odysseum.

Ce projet correspond à l'objectif poursuivi par la Communauté d'Agglomération de Montpellier de développer son réseau de tramways afin de constituer une ossature structurante desservant ses grands équipements et son territoire, en cohérence avec le développement de tous les modes qui offrent une alternative à l'usage de la voiture particulière.

La Communauté d'Agglomération de Montpellier a réussi le pari de créer un réseau de transport en commun performant et reconnu. Elle entend poursuivre et mener son développement avec la même détermination, motivée par les objectifs d'amélioration de la vie quotidienne des citoyens et de préservation de l'environnement.

1 – Objectifs de l'opération

Les objectifs de l'opération sont les suivants :

poursuivre la construction d'un réseau maillé performant de transports publics afin de diminuer la dépendance automobile

Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération a fixé un objectif prioritaire : diminuer la dépendance automobile. Le PDU a fixé un objectif volontariste d'augmenter de 25% la fréquentation des transports publics en réduisant de 10% la part modale de l'automobile à l'horizon 2020.

Pour ce faire, la priorité est notamment de définir un maillage constitué d'une ou plusieurs lignes structurantes et de définir les zones préférentielles de développement urbain en fonction de leur desserte par le réseau de tramway.

L'extension de la ligne 1 de tramway s'inscrit à terme dans cet objectif de maillage du réseau, améliorant la coordination des différents modes au niveau des nœuds du réseau.

Elle engage une maîtrise importante des trafics automobiles en assurant une desserte directe et cadencée de la future gare TGV, en relation avec la gare Saint Roch.

s'intégrer dans une stratégie urbaine globale

Le territoire montpelliérain doit faire face au défi d'une attractivité et d'une croissance démographique exceptionnelles depuis plusieurs années. Cette pression démographique restera importante et les besoins qui en découlent en matière de services collectifs, d'accompagnement social et d'aménagement du territoire sont donc particulièrement forts.

En terme de développement, le projet du territoire de l'agglomération prévoit de canaliser la ville future en orientant la croissance urbaine vers les zones accessibles en moyen de transports publics.

L'armature de réseau de transports publics de l'agglomération de Montpellier a en effet été conçue comme la colonne vertébrale du développement du territoire pour les dix années à venir.

L'extension de la ligne 1 de tramway dans le nouveau quartier « Oz » sur le territoire de Montpellier, répond à cet objectif.

assurer des dessertes de qualité des grands équipements, des établissements d'enseignement et des pôles d'emploi

L'extension de la ligne 1 de tramway relie la future gare TGV et le nouveau quartier « Oz Montpellier Nature Urbaine » aux secteurs très dynamiques en terme d'emplois, de recherche, d'enseignement et commerciaux actuellement desservis par la ligne 1 entre Odysseum, l'hyper-centre de Montpellier et le secteur Hôpitaux-Facultés. Avec le réseau maillé prévu à 5 lignes de tramway en 2017, 60% de la population et 64% des emplois de l'agglomération desservis par le tramway bénéficieront d'un accès direct à la future gare TGV.

L'extension de la ligne 1 constitue ainsi un des projets structurants de la future gare TGV et du nouveau quartier, avec comme objectif d'offrir des conditions exceptionnelles d'accessibilité et de desserte en transports collectifs. Elle s'accompagne de la réalisation d'une liaison urbaine entre Odysseum et la future gare TGV comprenant l'aménagement d'itinéraires piétonniers et cyclables.

permettre de relier efficacement les deux gares entre elles :

Nombre de voyageurs seront amenés à emprunter les deux gares, notamment dans leurs transferts entre trains régionaux et trains à grande vitesse. Il convient donc de leur assurer les meilleures conditions pour effectuer ce trajet. L'objectif est de concevoir un service de transport suffisamment rapide, régulier, ponctuel, confortable et sécurisé pour diminuer au maximum les effets de rupture de trajet des voyageurs transitant par les deux gares.

En outre, l'atteinte de cet objectif doit permettre d'assurer le meilleur accès à la gare nouvelle en transport en commun.

s'intégrer au nouveau quartier « Oz Montpellier Nature Urbaine »

Les aménagements de ce nouveau quartier et de la ligne de tramway doivent participer de la même unité et de la même cohérence urbaines, afin notamment que les espaces publics, les cheminements des piétons et des cycles soient traités en harmonie et en continuité les uns par rapport aux autres.

Dans cet esprit, les aménagements liés au prolongement de la ligne de tramway doivent non seulement participer à la mise en relation des différentes composantes du nouveau quartier entre elles (la gare nouvelle, le lycée, le pôle d'affaires, les premiers logements, les commerces, les parcs...), mais aussi entre ce quartier et les autres équipements de la ville, en assurant le franchissement de l'actuelle autoroute A9 en direction d'Odysseum, des quartiers de Port Marianne et, plus loin, du Centre-Ville et des autres quartiers de Montpellier.

2 – programme de l'opération, calendrier et enveloppe financière prévisionnelle

- L'opération de l'Extension de la Ligne 1 à la Gare TGV peut être envisagée sur une longueur d'environ 1 km depuis Odysseum, sur une plateforme assurant notamment les circulations piétons – cycles, avec la réalisation des ouvrages de franchissement des autoroutes actuelle et future, jusqu'à son terminus sur la dalle de la future gare TGV au-dessus des voies du futur CNM. Elle comporte 2 stations pour assurer la desserte de la gare nouvelle et d'une première phase du futur quartier « Oz Montpellier Nature Urbaine », à proximité du lycée Pierre Mendès France. Le tracé pourra être amendé et complété pendant toutes les phases de concertation et d'élaboration du projet, jusqu'à sa mise à l'enquête publique.
- Pour une mise en service en 2017, le calendrier prévisionnel de l'opération prévoit un achèvement des procédures administratives en 2014 et un démarrage des travaux en 2015.
- L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération est fixée au montant total de 40 Millions d'euros H.T. (valeur octobre 2012). Elle intègre l'ensemble des dépenses, à savoir :
 - les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre
 - les études complémentaires nécessaires à l'opération
 - les acquisitions foncières
 - les infrastructures (voiries, ouvrages d'art,...)
 - les aménagements urbains
 - les voies ferrées
 - les lignes aériennes,
 - le matériel roulant,
 - les équipements système
 - l'extension de l'atelier-dépôt existant des Hirondelles pour le remisage et la maintenance des rames supplémentaires,

3 – modalités de concertation

Le processus de réalisation de l'Extension de la Ligne 1 à la Gare TGV, entre dans le champ d'application des articles L.300-1 à L.300-4 du Code de l'Urbanisme qui définissent les règles de concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées par la réalisation de l'opération. Le Conseil Municipal de la ville de Montpellier devra se prononcer sur les objectifs de l'opération et sur les modalités de concertation avec la population, proposés par la Communauté d'Agglomération de Montpellier maître d'ouvrage de l'opération.

Les propositions de modalités de concertation qui répondent aux objectifs d'informer le public, de recueillir son avis, de pouvoir autant que possible le prendre en compte et de valider l'intérêt du projet auprès du public, sont les suivantes :

- article(s) d'information dans les journaux d'information des collectivités concernées par l'opération,
- exposition publique avec ouverture d'un registre dans la ville de Montpellier pour que le public fasse part de ses avis et de ses suggestions,
- réunion publique annoncée par voie de presse,
- réunion(s) de concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre de Métiers et la Chambre d'Agriculture.

4 – instauration d'un périmètre d'études

Préalablement au déroulement des procédures de déclaration d'intérêt général et de déclaration d'utilité publique, il est essentiel de pouvoir opposer un sursis à statuer aux demandes d'autorisation de travaux, de constructions ou d'installations sur les propriétés riveraines du tracé envisagé, ces demandes pouvant être susceptibles de compromettre la réalisation du tramway, de la rendre plus onéreuse, ou de se révéler préjudiciables aux propriétaires.

Dans ce cadre, il est possible d'instituer un périmètre d'études selon les dispositions de l'article L.111-10 du Code de l'Urbanisme, pour permettre de préserver la faisabilité de la réalisation de l'extension de la ligne 1 de tramway, et de prendre les mesures conservatoires en matière d'urbanisme et d'aménagement.

Le périmètre d'études proposé est défini par une bande de 100 mètres axée sur le tracé envisagé sur la ville de Montpellier..

Après prise en considération par la ville de Montpellier, ce périmètre d'études sera reporté, à titre d'information, sur les documents graphiques de son plan local d'urbanisme. Le Maire devra ensuite consulter la Communauté d'Agglomération de Montpellier, dans les conditions prévues à l'article L.421-2-2 du code de l'urbanisme, sur toute demande d'occupation ou d'utilisation du sol dans la bande comprise dans le périmètre d'études.

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

- approuver le programme initial de l'opération extension de la ligne 1 à la gare TGV, ainsi que son coût prévisionnel,
- approuver l'instauration d'un périmètre d'études relatif au projet d'extension de la ligne 1 à la gare TGV, défini par une bande de 100 mètres axée sur le tracé envisagé,
- approuver les propositions d'objectifs de l'opération et de modalités de concertation exposées ci-dessus,
- dire que le Conseil de Communauté d'Agglomération devra ultérieurement approuver les objectifs de l'opération et adopter les modalités de concertation, au vu de l'avis de la ville de Montpellier,
- dire que les crédits nécessaires sont inscrits au Budget de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, chapitre 908,
- autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à signer tout document relatif à cette affaire.

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte.

Certifié Exécutoire
Publié le : 05/11/2012
Déposé En Préfecture
Le : 31/10/12
Numéro de l'acte :
034-243400017-20121030-lmc140669-DE-1-1

Pour extrait certifié conforme à
l'original.
Le Président,

SIGNÉ

M. Jean-Pierre MOURE.