

☎ 04 67 07 61 91
E-MAIL sophie.sachet@tam-way.com

Concertation publique
**Centre d'exploitation et de
maintenance de Grammont**

N/REF ⇨ L5_K9930-CRR-TAM-3015998
DATE ⇨ 13 avril 2022

OBJET :

Réunion publique

DATE DE LA REUNION : 17 mars 2022

LIEU : Salle du Conseil – Hôtel de la Métropole

REDACTEUR : Sophie SACHET

APPROBATEUR : J. SERVIGNAT, E. ROSSIGNOL

Présents : Voir page suivante

Diffusion : 3M – DMO et Cabinet

Contexte : La présente réunion intervient dans le cadre de la concertation publique pour le projet de nouveau dépôt de tramway et bus – Centre d'Exploitation et de Maintenance (CEM) de Grammont, dont la délibération n°2021-318 du 28 juillet 2021 du Conseil de Métropole définit le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle, l'engagement et les modalités de la concertation.

Présents :

- En tribune
 - Mme Frêche, Vice-Présidente aux Transports – Montpellier Méditerranée Métropole
 - Mme Cabello, Adjointe déléguée au Quartier Port Marianne, et à l'Accessibilité universelle– Ville de Montpellier
 - M. Servignat, Directeur Technique et Projets - TaM

- Dans la salle
 - On compte une vingtaine de participants, parmi lesquels se sont exprimés des représentants
 - des jardins familiaux voisins du CEMG
 - de la Société d'Horticulture et d'Histoire naturelle de l'Hérault
 - des commerçants du centre commercial d'Odysseum
 - des riverains de la rue de la Mogère
 - de la Chambre de Commerce et d'Industrie
 - de la Communauté d'agglomération du Pays de l'Or

Etaient également présents les services de Montpellier Méditerranée Métropole et de TaM.

Présentation du projet

Mme Frêche présente le projet de Centre d'exploitation et de maintenance de Grammont en s'appuyant sur le support en pièce jointe.

Sont notamment soulignés les éléments suivants.

Les 3 variantes qui sont présentées à la concertation publique pour relier le nouveau CEM au réseau tramway (Ligne 1), sont les 3 seules variantes techniquement possibles, à savoir :

- sur l'avenue Pierre Mendès-France
- sur le boulevard Télémaque
- sur la rue Georges Méliés

Ce 3ème dépôt permettra de mailler le territoire avec les 2 dépôts existants des « Hironnelles » (quartier Mosson) et de « Jeune Parque » (quartier Garosud) ; il nécessite de disposer d'une parcelle suffisamment grande, et à proximité du réseau tram et du réseau routier, pour permettre les injections des trams et des bus.

Les autres lieux envisagés lors de la recherche de terrain ne remplissaient pas ces critères, et l'extension des dépôts actuels - piste bien entendu explorée en priorité - s'est avérée impossible faute de disponibilité foncière suffisante.

L'équipe métropolitaine s'inscrit pleinement dans une nouvelle ère des mobilités, avec une stratégie très ambitieuse qui se traduit par un grand nombre de projets en matière de transport portée dans ce mandat, et des réflexions prospectives au-delà. Le projet de CEMG répond au besoin actuel, 40 bus et 40 trams seront accueillis, avec un réseau dont le fonctionnement est organisé autour de 3 dépôts indispensables ; il n'est pas envisagé à ce jour de redéploiement entre les différents centres.

Des réserves foncières sont prévues pour permettre également une évolution dans le temps du projet soumis à la présente concertation : à beaucoup plus long terme, pourront être pensées une extension du dépôt, une desserte commerciale du secteur de Grammont...

Le CEMG devra tenir compte de ces perspectives, sur un site à enjeu, Grammont accueillant notamment un espace famille et de plein air appelé à se développer dans les années à venir.

Concernant les contraintes ou impacts sur le site retenu, on retiendra que :

- le projet s'inscrit dans les règles d'urbanisme applicables.
- les impacts environnementaux identifiés sont faibles à modérés, les terrains sont actuellement agricoles, en jachère, et classés à urbaniser.
- Le site est en zone C du Plan d'Exposition au Bruit, où est impossible de construire des bâtiments hauts, et à vocation de logement ; y implanter le CEM permet donc d'optimiser le potentiel de ce site.
- La proximité de l'A9 impose également des règles qui contraignent le développement de projets sur ce terrain. Le bâti du CEM est donc situé en retrait de ces axes de circulation (A9, bretelles et avenue).
- en termes de paysage, les 3 variantes de tracé pour la voie de raccordement ont un impact, en particulier sur la suppression d'alignements de pins. La Métropole veillera à ce que le CEMG s'insère bien dans le paysage remarquable du secteur de Grammont, qui marque l'entrée de ville.

Les avantages / inconvénients comparés des 3 variantes de tracé entre le CEMG et le réseau existant sont rappelés, selon le support de présentation.

En complément, sont soulignés les aspects suivants :

- Sur les variantes Méliès et Télémaque, les arbres des terres-pleins centraux seront supprimés, et il ne sera pas possible de replanter sur ces axes, car les largeurs sont insuffisantes et ne le permettront pas.

Les impacts sur la circulation sont majeurs dans la zone commerciale avec une réduction des voies de circulation à 2 X 1 voie, mais l'entrée de ville n'est pas directement impactée.

- Le principal avantage du tracé sur l'avenue Mendès-France est d'être moins pénalisant pour les circulations dans le secteur commercial d'Odysseum ;

Mme Frêche précise que pour ne pas fermer l'entrée de ville côté Est les 2 x 2 voies de circulation sont maintenues et l'insertion du tramway se fait sur le terre-plein central, sur une distance de 580m environ.

En revanche, il y a un impact fort sur le caractère paysager de cette entrée de ville. Cependant l'espace disponible sur le terre-plein permettra de replanter et de reconstituer une autre image paysagère.

Enfin, la traversée de l'avenue par le tramway aura lieu essentiellement en dehors des heures de pointe, ce qui limite les impacts sur la circulation.

Enfin Mme Frêche rappelle que, quel que soit le choix de la variante, des liaisons douces seront aménagées dans le cadre du projet.

Echanges avec les participants

M. Lacambre, résident rue de la Mogère.

Se présente comme représentant un petit groupe de riverains très intéressé par la décision sur le choix de la variante de tracé.

Il souligne que les perspectives de plus long terme doivent être cohérentes entre elles, et que c'est la préoccupation des riverains que soient articulés le projet actuel de CEMG, la liaison commerciale, et le développement du secteur de Grammont.

Il exprime une préférence pour la variante de tracé par l'avenue Mendès-France (qui limite les impacts chez les riverains), avec un réaménagement de l'entrée de ville.

> Mme Frêche répond que c'est bien la démarche de 3M, que de permettre que ce projet laisse ouvertes toutes les capacités dans le temps à poursuivre le développement du secteur de Grammont, et que c'est en effet la variante de tracé par l'avenue Mendès-France qui préserve le mieux cette vision pour l'avenir.

L'objectif sera à long terme de continuer à améliorer la desserte de Grammont, du Millénaire, du quartier de la Lironde, vers le centre de Montpellier, avec éventuellement un parc-relais dans ce secteur également (pour répondre aux besoins notamment du bassin du Pays de l'Or, car le P+R de Circé est trop loin après la congestion et donc devient moins efficace).

Mme Frêche précise également que le choix final du tracé se fera à l'issue de l'enquête publique, fin 2023, après une première orientation donnée à l'issue de la procédure de concertation en cours.

Bruno Souchon, résident rue de la Mogère

- S'interroge sur les modalités d'insertion des mobilités douces, et sur l'impact potentiel sur sa propriété (située à l'angle de bretelle descendant du rond-point et de la rue de la Mogère). Il souhaite être contacté par 3M pour évoquer ces impacts.
- Souligne que planter des arbres est très positif, et qu'il serait préférable de remplacer les pins abattus par d'autres essences.
- Pensait que la traversée de l'avenue Mendès-France ne se ferait pas au niveau de la route (soit en souterrain, soit en hauteur) ; et s'interroge sur le passage sous l'avenue pour les variantes Télémaque et Méliès ?
- Suggère qu'au rond-point de Madrid, plutôt que de passer sous l'ouvrage d'art de la Mogère, le tramway poursuive parallèlement à l'avenue Mendès-France, et la traverse plus loin.

> Mme Frêche confirme que le souhait de 3M (et la réglementation l'impose) est bien de créer des liaisons douces associées à tout nouveau projet d'aménagement ; il y aura bien entendu des conséquences dans le secteur de la rue de la Mogère, et les services de TaM et 3M ne manqueront pas d'associer les riverains concernés.

Sur le choix du tracé, Mme Frêche rappelle que les variantes proposées étaient les seules techniquement possibles ; une traversée dans le rond-point du Zenith a dû être écartée pour des raisons techniques.

Johann Servignat développe ces aspects techniques : Dans les tracés dits « Méliès » et « Télémaque » la traversée de l'avenue Mendès-France se fait sous le pont actuel, qui serait réaménagé pour faire passer le raccordement technique ; ces deux tracés impactent la bretelle d'accès depuis le rond-point, et les propriétés riveraines. Par ailleurs, il existe un réel enjeu technique concernant aux modalités de reprise de l'ouvrage, en maintenant la circulation.

L'idée d'un tracé restant au sud de l'avenue Mendès-France, en longeant la bretelle d'entrée sur le rond-point depuis le carrefour de Madrid, a été rejetée pour les raisons suivantes :

- *d'abord l'impact serait très fort sur cette bretelle, qui est très chargée, notamment le soir ;*
- *ensuite elle imposerait de rentrer dans le giratoire, qui est très chargé et déjà en trois dimensions, donc une solution en ouvrage serait indispensable (traversée en souterrain très profond, pour passer sous la voirie déjà décaissée ; ou par un pont suffisamment haut) ;*
- *enfin, elle induirait des modifications que le STRMTG (service de sécurité de l'Etat) n'autoriserait sans doute pas, vu les dimensions de l'anneau : généralement les traversées de giratoire avec des anneaux suffisamment grands pour permettre des prises de vitesse sont interdites.*

Concernant les arbres replantés, Mme Frêche confirme que seront privilégiées des espèces offrant davantage de réserves de biodiversité que le pin.

M. Rombauts - Directeur du centre commercial Odysseum - Klepierre, représentant l'ensemble des commerçants d'Odysseum

Rappelle qu'a été acté avec les représentants des différentes enseignes d'Odysseum le choix commun de la variante de tracé par l'avenue Mendès-France, qui préserve le mieux le centre d'Odysseum, pôle d'activités économique, d'emploi et de chalandise majeur pour la métropole (15 millions de visiteurs par an, 0,5 milliards d'euros de chiffres d'affaire).

Remercie pour la capacité d'échanger depuis longtemps sur les enjeux, les options, dans un temps suffisant pour étudier, analyser, et exprimer un choix concerté aujourd'hui.

M. Sevestre – Vice-président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie

Indique que la CCI a étudié les 3 variantes, et exprime la même position que M. Rombauts.

La variante de tracé par l'avenue Mendès-France non seulement préserve le secteur commercial Odysseum, mais ne pénalise en rien les accès au centre-ville, ce dont la CCI a tenu également à s'assurer. C'est une variante optimisée en termes de longueur.

Le remplacement des pins permettra de conserver le caractère réussi de cette entrée de ville, qu'il faut soigner.

Marc Florent – Riverain de la rue de la Mogère

- Rappelle que les riverains de la rue de la Mogère sont directement impactés par le projet des variantes Méliès et Télémaque (le passage sous le pont pour le tram + la voie routière impactera la maison de l'angle).
Pour ces riverains, la meilleure des variantes serait donc le passage par l'avenue Mendès-France.
- S'interroge sur le fait qu'une desserte pour les véhicules entre le rond-point du Zenith et le rond-point de Madrid sera bien maintenue ?
> *Mme Frêche confirme que le tracé de la voie de raccordement par l'avenue Mendès-France n'impacte pas le fonctionnement actuel des bretelles.*

M. Gomez - Vice-Président du Pays de l'Or délégué aux mobilités

Indique que l'option qui semble avoir la préférence (par l'avenue Mendès-France) est également la position du Pays de l'Or ;

Souligne que seule la ligne 2 du réseau de bus de l'agglomération du Pays de l'Or serait impactée, mais que si les passages se font principalement hors heures de pointe cela semble compatible ;

Souhaite également la mise en service commerciale de ce raccordement à Grammont.
Et confirme que les pins posent des difficultés sur l'espace public, avec leurs racines et les chenilles processionnaires.

Une représentante des Jardins familiaux et la Société d'Horticulture et d'Histoire naturelle de l'Hérault

Demande quel sera l'impact du projet sur les jardins voisins, et sur le Parc de Grammont, la Société d'horticulture y pratiquant notamment ses cueillettes.

> *Mme Frêche confirme que ni les jardins familiaux voisins du CEMG, ni le parc de Grammont, ne seront impactés, que ce soit par le CEMG ou par la voie de raccordement.*