



Séance ordinaire du mardi 31 mai 2022

L'an deux-mille-vingt-deux et le trente et un mai, les membres du Conseil de Métropole, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, Salle du Conseil, sous la présidence de Monsieur Michaël DELAFOSSE.

Extrait du registre des délibérations de Montpellier Méditerranée Métropole

Aménagement durable

Nombre de membres en exercice : 92

Présents :

Tasnime AKBARALY, William ARS, Michel ASLANIAN, Christian ASSAF, Florence AUBY, Geniès BALAZUN, Yves BARRAL, Boris BELLANGER, Mathilde BORNE, Christophe BOURDIN, Florence BRAU, Véronique BRUNET, Emilie CABELLO, Roger CAIZERGUES, Renaud CALVAT, Michel CALVO, Stéphane CHAMPAY, Michaël DELAFOSSE, Serge DESSEIGNE, Brigitte DEVOISSELLE, Alenka DOULAIN, Abdi EL KANDOUSSI, Hind EMAD, Maryse FAYE, Mylène FOURCADE, Jean-Noël FOURCADE, Julie FRÊCHE, Jackie GALABRUN-BOULBES, Serge GUISEPPIN, Régine ILLAIRE, Frédéric LAFFORGUE, Guy LAURET, Max LEVITA, Eliane LLORET, Sophiane MANSOURIA, Coralie MANTION, Isabelle MARSALA, Jacques MARTINIER, Marie MASSART, Jean-Luc MEISSONNIER, Julien MIRO, Bernard MODOT, Séverine MONIN, Véronique NEGRET, Laurent NISON, Marie-Delphine PARIILLON, Bruno PATERNOT, Yvon PELLET, Eric PENSO, Joël RAYMOND, René REVOL, Catherine RIBOT, Jean-Pierre RICO, Anne RIMBERT, François RIO, Sylvie ROS-ROUART, Mikel SEBLIN, Célia SERRANO, Charles SULTAN, Radia TIKOUK, Isabelle TOUZARD, Claudine VASSAS MEJRI, Joël VERA, Patricia WEBER.

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

Mohed ALTRAD, Jean-François AUDRIN, Roger-Yannick CHARTIER, Sébastien COTE, Zohra DIRHOUSI, Clare HART, Stéphanie JANNIN, Laurent JAOU, Nathalie LEVY, Nicole MARIN-KHOURY, Cyril MEUNIER, Arnaud MOYNIER, Manu REYNAUD, Séverine SAINT-MARTIN, Philippe SAUREL, Joëlle URBANI.

Absent(es) / Excusé(es) :

Michelle CASSAR, Bernadette CONTE-ARRANZ, Fanny DOMBRE-COSTE, Clara GIMENEZ, Hervé MARTIN, Patricia MIRALLES, Clothilde OLLIER, Céline PINTARD, Agnès SAURAT, Jean-Luc SAVY, Bernard TRAVIER, François VASQUEZ

Aménagement durable - Tramway, transports, déplacements - Centre d'exploitation et de maintenance de Grammont - Bilan de la Concertation - Arrêt du dossier définitif du projet - Approbation

Madame Julie FRÊCHE, Vice-Présidente, rapporte :

Par délibération n°M2021-318 du 28 juillet 2021, le Conseil de Montpellier a approuvé le programme et l'enveloppe financière prévisionnelle du Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont (CEMG), ainsi que l'engagement et les modalités de la concertation. Le Conseil municipal de la Ville de Montpellier a délibéré dans les mêmes termes le 26 juillet 2021.

La concertation s'est déroulée du 30/01/2022 au 02/05/2022, selon les modalités décrites dans les délibérations visées ci-dessus.

1 - Rappel de l'objet et des objectifs du projet soumis à la concertation

La nouvelle infrastructure envisagée d'un troisième dépôt, situé à l'Est du territoire de la Métropole, et raccordé au réseau existant dans le secteur d'Odysseum, correspond à la nécessité de soutenir et d'accompagner le développement des mobilités dans la Métropole. En effet, Montpellier Méditerranée Métropole réalise des investissements majeurs pour développer l'offre de transports : près d'un milliard d'euros de projets et travaux ont été programmés, ce qui représente un effort unique en France. Au travers de ces investissements, qui viennent en accompagnement de la mise en place de la gratuité des transports, Montpellier Méditerranée Métropole veut se donner les moyens d'engager à court terme un véritable choc des mobilités.

Ainsi, par délibération n°M2021-3 du 1er février 2021, le Conseil de Métropole a approuvé la stratégie mobilités à horizon 2025, qui intègre notamment la mise en service de la Ligne 5 de tramway à fin 2025, la poursuite de l'extension de la Ligne 1 de tramway vers la gare Sud de France, la réalisation de cinq lignes de BusTram (Bus à Haut Niveau de Service). Par ailleurs, outre le développement des mobilités, la Métropole mobilise également des moyens pour assurer l'entretien du réseau, avec 70 millions d'euros d'investissement pour accroître la sécurité et le confort du réseau existant.

Rendu nécessaire par le développement du réseau, le Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont vient compléter le support technique offert par les 2 centres existants en accueillant 40 tramways et 40 bus.

En effet, le Centre d'Exploitation et de Maintenance des Hirondelles (CEMH) et le dépôt de La Jeune Parque sont arrivés à saturation, alors même que le parc va encore connaître une augmentation significative au cours des prochaines années, avec 60 à 77 rames de tramway en cours d'acquisition, une augmentation du parc bus à la suite de la mise en place de la gratuité, et l'acquisition du matériel roulant des BusTram. Les sites du CEMH et de Jeune Parque, situés sur le bassin Ouest du territoire, n'étant pas en capacité d'accueillir cette augmentation du parc tramway et bus, et ne présentant aucune possibilités d'évolution qui permettraient de le faire, la création d'un nouveau dépôt, est indispensable.

Au Sud du Domaine de Grammont, le secteur encadré par l'autoroute A709 au Sud, par l'avenue de Grammont à l'Ouest, et par l'avenue Albert-Einstein au Nord, localisé sur le territoire de la Commune de Montpellier, répond aux caractéristiques nécessaires à l'implantation d'un centre d'exploitation et de maintenance de transports publics urbains, bus et tramways pour les raisons suivantes :

- Une excellente desserte routière (pour la mise en ligne des bus) ;
- Une proximité avec une ligne de tramway (pour la mise en ligne des rames) ;
- Une superficie suffisante pour les besoins de l'infrastructure à court terme et une possibilité d'évolution au-delà.

Raccordé à la Ligne 1 au niveau d'Odysseum, le CEMG permettra une exploitation optimisée des 5 lignes de tramway et 5 lignes de BusTram, grâce à son positionnement stratégique couvrant l'Est du réseau.

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Réaliser un nouveau dépôt, capable d'accueillir 39 tramways et 40 bus ;
- Créer un raccordement technique, en voie double, entre le nouveau dépôt et la Ligne 1 dans le secteur d'Odysseum ;

Ces nouveaux équipements doivent :

- Permettre une gestion flexible et évolutive de l'exploitation et de la maintenance du réseau de transports publics entre les trois sites des Hironnelles, Jeune Parque, et Grammont ;
- Contribuer à renforcer le caractère structurant des transports en commun dans le système de déplacements ;
- S'intégrer dans une stratégie urbaine globale sur les secteurs de Grammont et Odysseum.

2 - Caractéristiques principales du projet soumis à la concertation

Le nouveau dépôt est implanté sur le site de Grammont, seul terrain identifié sur le territoire de la Métropole qui réponde aux besoins fonctionnels d'un centre de maintenance. L'analyse des impacts environnementaux du projet démontre un impact limité et la conception du projet s'attachera à s'inscrire dans la démarche « Éviter > Réduire > Compenser » les différents impacts du projet. Elle veillera à s'inscrire également dans les objectifs de la loi Climat.

Trois variantes de tracé étaient soumises à la concertation, pour le raccordement entre le centre de maintenance (CEM) et le réseau existant dans le secteur d'Odysseum (Ligne 1) :

- Par l'avenue Georges-Méliès : le tracé traverse l'avenue de Grammont au Nord du rond-point du Zénith, passe sous l'avenue Pierre-Mendès-France par la rue de la Mogère, passe par carrefour de Madrid, puis par la rue Georges-Méliès et la place de Lisbonne, et se raccorde à la Ligne 1 à l'angle du parking Circé ;
- Par le boulevard Télémaque : le tracé traverse l'avenue de Grammont au Nord du rond-point du Zénith, passe sous l'avenue Pierre-Mendès-France par la rue de la Mogère, passe par carrefour de Madrid, puis par le boulevard Télémaque, et se raccorde à la Ligne 1 ;
- Par l'avenue Pierre-Mendès-France : le tracé traverse l'avenue de Grammont au Nord du rond-point du Zénith, emprunte l'avenue Pierre-Mendès-France, descend à la place de Lisbonne en passant entre le site de la Région Occitanie et le site de FDI Habitat, puis par la rue Georges-Méliès, et se raccorde à la Ligne 1 à l'angle du parking Circé

3 -Rappel des modalités de la concertation :

La concertation s'est déroulée selon les modalités définies dans la délibération du 28/07/2021 :

- Affichage de la délibération du 28/07/2021 définissant le programme, l'enveloppe et les modalités de la concertation, au siège de la Métropole (50, place Zeus à Montpellier) et en mairie de Montpellier ;
- Publication d'article(s) d'information dans les journaux d'information des collectivités concernées par l'opération ;
- Exposition publique avec ouverture d'un registre pour que le public fasse part de ses avis et de ses suggestions ;
- Dématérialisation de cette exposition publique avec ouverture d'un registre par voie électronique ;
- Organisation d'une réunion publique, annoncée(s) par voie de presse ;
- Organisation d'une réunion de concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre de Métiers et la Chambre d'Agriculture ;
- Organisation d'une réunion avec les acteurs du centre commercial Odysseum.

La phase de concertation a duré trois mois (du 30 janvier au 2 mai 2022) et a été précédée des mesures de publicité suivantes réalisées au moins quinze jours avant son ouverture :

- Publication d'un avis d'ouverture de la phase de concertation par voie de publication locale et par voie dématérialisée ;
- Affichage d'un avis d'ouverture de la phase de concertation sur les lieux concernés.

La concertation a permis au public d'accéder aux informations relatives au projet, aux avis émis par les personnes publiques consultées et de formuler des observations et des propositions. Le public a pu débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation a également permis de recueillir des solutions alternatives.

4 – Bilan de la concertation

À l'issue de la concertation, un bilan a été dressé afin d'être présenté et débattu en séance par le Conseil de Métropole. Les principales conclusions de ce bilan sont les suivantes :

a) Une participation bien ciblée

- Les acteurs ayant été les plus mobilisés sont les riverains directs du projet, tant les particuliers que les représentants du centre commercial Odysseum, dont le fonctionnement est directement impacté par 2 des 3 variantes de tracé ;
- Le grand public s'est moins mobilisé (une vingtaine de participants à la réunion publique, et 34 contributions écrites), ce qui peut s'expliquer par plusieurs facteurs :
 - La réalisation du projet impacte peu de riverains, dont il est notable qu'ils se sont pratiquement tous manifestés ;
 - En l'absence de desserte commerciale, peu d'usagers se sont sentis concernés ; même s'il convient de souligner une proportion importante de contributions regrettant l'absence d'une station à Grammont.

La qualité de la participation à cette concertation donne donc de bonnes garanties sur l'information et l'expression des personnes directement concernées par le projet. Ces dernières ont pu exprimer leurs avis et observations, même si le « volume » de contributions pourrait être estimé faible.

b) Synthèse des observations et avis exprimés

On dénombre, hors double comptes (participant s'étant exprimé via plusieurs canaux) :

- 31 contributions portées aux registres ;
- 3 courriers adressés au maître d'ouvrage (Chambre des métiers et de l'Artisanat, Chambre de Commerce et de l'Industrie, et un riverain) ;
- 7 avis exprimés lors de la réunion publique du 17/03 ;
- 1 avis exprimé par la Chambre d'Agriculture lors de la réunion du 16/02/2022.

Ces contributions (quel qu'en soit le support) se classent selon 4 grands thèmes, certaines abordant plusieurs thèmes :

- **Choix du tracé de la variante de raccordement du CEMG**

La moitié des contributions (25/72) exprime un avis sur les variantes de tracé proposées.

Les avis explicitement exprimés se répartissent comme suit :

- Variante Télémaque :	1 pour	8 contre
- Variante Méliès :	4 pour	8 contre
- Variante Mendès-France :	27 pour	7 contre
- Autre proposition :	12	
- Ne se prononcent pas :	25	

Il ressort une préférence notable pour la variante de tracé empruntant l'avenue Pierre-Mendès-France. Cette préférence est globalement motivée par :

- Des impacts moindres sur les propriétés jouxtant le projet ;
- La limitation des impacts sur la circulation : les flux circulatoires dans le centre commercial Odysseum ne sont pas impactés, et l'insertion de la plateforme en terre-plein central est identifiée comme limitant les incidences sur le trafic très important de l'avenue Pierre-Mendès-France ;
- Le fait qu'il s'agit du tracé le plus direct pour rejoindre le réseau tramway existant.

Les observations du public concernent très majoritairement son incidence sur les conditions de circulation et sur les impacts sur les propriétés qui jouxtent le projet. 8 des avis exprimés abordent les incidences environnementales du projet : principalement les nuisances sonores, les impacts sur les aménagements paysagers (avec des contributions soulignant les problèmes liés aux pins, et une remarque sur la ressource en eau) ;

- **La question des stations** : on dénombre 13 avis regrettant que le projet ne comporte pas de station pour desservir le secteur de Grammont ;

- **Organisation des mobilités et du réseau TaM** : une quinzaine de contributions expriment des observations à ce sujet ;
- **Préoccupations propres aux riverains directs du tracé** : 7 riverains directement impactés par le projet se sont exprimés pour faire valoir leurs intérêts ou interroger sur les modalités de prise en compte des impacts du projet sur leurs propriétés.

c) Bilan et enseignements de la concertation

En synthèse des avis exprimés :

- Parmi les trois variantes de tracé soumises à la concertation, la variante empruntant l'avenue Pierre-Mendès-France emporte le plus l'adhésion. Il s'agit de la variante qui génère le moins d'impacts sur la circulation et les propriétés qui jouxtent le projet ;
- Un regret est exprimé quant à l'absence de desserte commerciale de Grammont, et plus largement du quartier du Millénaire ;
- Les riverains directs du projet se sont manifestés pour que leur situation personnelle soit prise en compte dès l'amont, sans émettre d'opposition au projet en lui-même.

Les études du projet se poursuivront donc sur le site du CEMG et sur sa voie technique de raccordement passant sur l'avenue Pierre-Mendès-France.

La Métropole réaffirme par ailleurs sa démarche d'inscrire à long terme ce projet dans une politique globale de développement des mobilités, qui se poursuivra avec des projets de développement du secteur de Grammont et de sa desserte en transports publics, comme de celle du Millénaire et du quartier de la Lironde. Plusieurs mesures seront mises à l'étude dans un second temps, comme la réalisation d'un parc-relais dans ce secteur, et la création d'une ligne commerciale, avec une ou plusieurs stations dans le secteur de Grammont. En ce sens, le choix de la variante de tracé par l'avenue Pierre-Mendès-France est celui qui préserve le mieux cette vision pour l'avenir. C'est pourquoi à court terme, le maître d'ouvrage veillera à ce que le projet conserve le maximum de capacités dans le temps pour permettre de poursuivre le développement du secteur de Grammont.

La variante retenue ayant des impacts forts sur le caractère paysager de l'entrée de Ville, la Métropole s'engage à porter une attention toute particulière au projet de requalification paysagère qui accompagnera l'implantation de la plateforme du tramway sur le terre-plein central de l'avenue Mendès-France. Dans la même volonté de minimiser les impacts du projet, la Métropole prendra attache auprès des riverains directs du projet, pour engager avec eux un dialogue visant à ce que leurs intérêts soient préservés au maximum.

La concertation aura permis au public d'accéder aux informations relatives au projet, incluant notamment les différentes options de tracé des voies de raccordement pendant une durée de trois mois. Elle leur aura aussi permis de formuler des avis et des observations sur le projet.

5 – Dossier définitif du projet

La définition du projet nécessite la poursuite des études, en tenant compte :

- Du choix opéré à l'issue de la concertation : localisation du Centre de Maintenance sur le site de Grammont, et raccordement au réseau existant par une voie technique empruntant l'avenue Pierre-Mendès-France ;
- Des orientations dégagées par le bilan de la concertation.

Les études techniques et environnementales vont donc se poursuivre conformément au Bilan de la concertation. L'arrêt définitif du projet interviendra à l'issue de ces études, tout comme l'approbation des dossiers préalables à l'enquête publique unique à intervenir au titre des différentes législations applicables (autorisation environnementale, déclaration d'utilité publique, etc.).

Le dossier de concertation, le bilan de la concertation et la présente délibération seront tenus à la disposition du public pour information.

En conséquence, il est proposé au Conseil de Métropole :

- D'approuver le bilan de la concertation préalable relative au projet de réalisation d'un nouveau centre d'exploitation et de maintenance tramways et bus de la Métropole ;
- D'arrêter la localisation du futur dépôt sur le site proposé au sud du domaine de Grammont à Montpellier et son raccordement au réseau existant dans le secteur d'Odysseum, par la variante de tracé empruntant l'avenue Pierre-Mendès-France ;
- D'autoriser la poursuite des études sur la base du projet retenu, ainsi que l'engagement des procédures nécessaires à la mise en œuvre de ce projet dans les meilleurs délais ;
- D'approuver les mesures portées en conclusion du bilan de la concertation pour tenir compte des avis exprimés, et plus particulièrement la nécessité d'une requalification paysagère accompagnant l'implantation des ouvrages sur l'avenue Pierre-Mendès-France, la limitation des impacts sur les propriétaires riveraines et l'inscription à long terme du projet dans une politique globale de développement des mobilités dans les secteurs urbains les plus proches ;
- De rendre public le bilan de la concertation par publication sur le site internet de la Métropole et de la Ville de Montpellier, et par intégration au dossier à venir d'enquête publique unique relative au projet ;
- De dire que les crédits nécessaires aux opérations de concertation sont inscrits au budget de Montpellier Méditerranée Métropole ;
- D'autoriser Monsieur le Président de Montpellier Méditerranée Métropole, ou son représentant, à signer tout document relatif à cette affaire.

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

Pour : 73 voix

Contre : 0 voix

Abstention : 0 voix

Ne prennent pas part au vote : 7 voix

M. Roger-Yannick CHARTIER, M. Abdi EL KANDOUSSI, Mme Hind EMAD, Mme Marie MASSART, M. Laurent NISON, M. Manu REYNAUD, M. Philippe SAUREL.

Fait à Montpellier, le 14/06/22

Pour extrait conforme,

Monsieur Le Président

Signé.

Michaël DELAFOSSE

Publiée le : 14 juin 2022

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur

034-243400017-20220531-191729-DE-1-1

Acte Certifié exécutoire :

Réception en Préfecture : 14/06/22

Liste des annexes transmises en préfecture:

- CEMG_Bilan de concertation_vF_20220519.pdf

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.

CENTRE D'EXPLOITATION & DE MAINTENANCE TRAMWAY ET BUS DE GRAMMONT

BILAN DE CONCERTATION



SOMMAIRE

1 - LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION	3
1.1 RAPPEL DE L'OBJET ET DES OBJECTIFS POURSUIVIS	3
1.1.1 Objet et justification du projet	3
1.1.2 Objectifs poursuivis	4
1.2 CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET	5
1.2.1 Le site de Grammont et les 3 variantes de tracé pour la voie de raccordement au réseau existant	5
1.2.2 Les principaux enjeux et impacts du projet	7
2 - PROCÉDURE & MODALITÉS DE CONCERTATION / RAPPEL	9
2.1 DISPOSITIONS PRÉVUES	9
2.2 MODALITÉS MISES EN ŒUVRE	10
2.2.1 Avis de concertation	10
2.2.2 Mise à disposition des dossiers et registres	14
2.2.3 Relais de communication AU FIL de la concertation	16
2.2.4 Réunions de concertation	19
3 - PARTICIPATION ET SYNTHÈSE DES AVIS	21
3.1 UNE PARTICIPATION CIBLÉE	21
3.2 SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET AVIS EXPRIMÉS	21
3.2.1 Sur le choix du tracé de la variante de raccordement	22
3.2.2 Sur la question des stations	23
3.2.3 Sur l'organisation des mobilités et du réseau TaM à l'échelle métropolitaine	24
3.2.4 Sur les préoccupations propres aux riverains directs du tracé	24
4 - LES ENSEIGNEMENTS TIRES DE LA CONCERTATION	25

5 - ANNEXES	26
5.1 SUPPORT DE LA CONCERTATION	27
5.2 IMPLANTATION DES PANNEAUX D'AVIS DE CONCERTATION	41
5.3 CERTIFICATS D'AFFICHAGE	45
5.4 COMPTE RENDUS DES REUNIONS ORGANISEES DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION	49
5.5 TABLEAU DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS EXPRIMEES	62
5.6 COURRIERS REÇUS DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION	68

1 - LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

1.1 RAPPEL DE L'OBJET ET DES OBJECTIFS POURSUIVIS

1.1.1 OBJET ET JUSTIFICATION DU PROJET

La nouvelle infrastructure envisagée d'un troisième dépôt, situé à l'Est du territoire métropolitain, et raccordé au réseau existant dans le secteur d'Odysseum, correspond à la nécessité de soutenir et d'accompagner le développement des mobilités dans la métropole montpelliéraine.

Montpellier Méditerranée Métropole réalise des investissements majeurs pour développer l'offre de transports. Ainsi près d'1 milliard d'euros de projets et travaux ont été programmés, ce qui représente un effort unique en France. Au travers de ces investissements, qui viennent en accompagnement de la mise en place de la gratuité des transports, Montpellier Méditerranée Métropole veut se donner les moyens d'engager à court terme un véritable choc des mobilités.

Par délibération n°M2021-3 du 1er février 2021, le Conseil de Métropole a approuvé la stratégie mobilités à horizon 2025, qui intègre notamment la mise en service de la Ligne 5 de tramway, la poursuite de l'extension de la Ligne 1 de tramway vers la gare Sud de France, la réalisation de cinq lignes de Bustram (Bus à Haut Niveau de Service). Par ailleurs, outre le développement des mobilités, la Métropole mobilise également des moyens pour assurer l'entretien du réseau, avec 70 millions d'euros d'investissement pour accroître la sécurité et le confort du réseau existant.

Rendu nécessaire par le développement du réseau, le Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont vient compléter le support technique offert par les 2 centres existants en accueillant 40 tramways et 40 bus.

En effet, le Centre d'Exploitation et de Maintenance des Hironnelles (CEMH), et le dépôt de La Jeune Parque, ont été réalisés pour accueillir 80 rames de tramway et 129 bus. Or, à ce jour, ces dépôts sont à saturation puisque le réseau compte un parc de 87 rames de tramway et 129 bus, et que le parc va encore connaître une augmentation significative au cours des prochaines années (Ligne 5, extension Ligne 1, Bustrams...). Dans le cadre de l'évolution du réseau,

- la Métropole a lancé une consultation de matériel roulant tramway prenant en compte la réalisation de la 5ème ligne de tramway, le remplacement des 30 rames actuellement en service sur la ligne 1 et l'augmentation éventuelle de l'offre de transport à la suite de la mise en place de la gratuité. Ce marché prévoit l'acquisition de 60 à 77 rames, soit une augmentation de 30 à 47 rames supplémentaires par rapport à la situation actuelle.
- en ce qui concerne les bus, le réseau est également appelé à connaître des évolutions importantes, dans le cadre de l'augmentation de l'offre de transport suite à la mise en place de la gratuité, et dans le cadre de la mise en place de lignes de Bustrams.

PARTIE 1 - LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

Les sites du CEMH et de la Jeune Parque, situés sur le bassin Ouest du territoire métropolitain, n'étant pas en mesure d'accueillir ces nouveaux véhicules, et ne présentant pas de possibilités d'évolution qui permettraient de le faire, la création d'un nouveau dépôt, est indispensable.

Au Sud du Domaine de Grammont, le secteur situé entre l'autoroute A709 au Sud, l'avenue de Grammont à l'Ouest, et l'avenue Albert-Einstein au Nord, sur le territoire de la commune de Montpellier, répond aux caractéristiques nécessaires à l'implantation d'un centre d'exploitation et de maintenance de transports publics urbains, bus et tramways :

- une excellente desserte routière (pour la mise en ligne des bus) ;
- une proximité avec une ligne de tramway (pour la mise en ligne des rames) ;
- une superficie suffisante pour les besoins à court terme et une possibilité d'évolution au-delà.

Aussi, Montpellier Méditerranée Métropole envisage de créer le nouveau dépôt sur ce secteur.

Relié à la Ligne 1 au niveau d'Odysseum, le CEM de Grammont permettra une exploitation optimisée des 5 lignes de tramway et 5 lignes de Bustram, grâce à son positionnement stratégique couvrant l'Est du réseau.

La situation géographique et la capacité foncière du site permettront en outre d'équilibrer la répartition spatiale des dépôts sur le réseau, d'accueillir l'augmentation du parc rames et bus liée aux projets sur le réseau à court terme, et de répondre à une évolution au-delà.

1.1.2 OBJECTIFS POURSUIVIS

Les objectifs du projet sont les suivants :

- réaliser un nouveau dépôt, capable d'accueillir 39 tramways et 40 bus ;
- créer un raccordement technique, en voie double, entre le nouveau dépôt et la Ligne 1 dans le secteur d'Odysseum ;

Ces nouveaux équipements doivent :

- permettre une gestion flexible et évolutive de l'exploitation et de la maintenance du réseau de transports publics entre les trois sites des Hirondelles, Jeune Parque, et Grammont ;
- contribuer à renforcer le caractère structurant des transports en commun dans le système de déplacements
- et s'intégrer dans la stratégie urbaine globale sur les secteurs de Grammont et Odysseum.

Ces objectifs sont cohérents avec le Plan de Mobilité 2030 en cours d'élaboration et la stratégie mobilités à l'horizon 2025, qui vise

- à renforcer l'offre de mobilités alternatives à la voiture individuelle en consolidant un réseau à forte capacité, articulé avec l'ensemble des modes de déplacement grâce au principe de « rabattement »
- à repenser les accès à notre métropole, en lien avec l'ensemble des partenaires et collectivités

Dans une perspective de plus long terme, des réserves foncières seront constituées aux alentours pour permettre une extension de la capacité du Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont, si les évolutions du réseau le nécessitent.

1.2 CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET

1.2.1 LE SITE DE GRAMMONT ET LES 3 VARIANTES DE TRACE POUR LA VOIE DE RACCORDEMENT AU RESEAU EXISTANT

Un document de présentation du projet a été édité par le maître d'ouvrage, pour servir de support à l'ensemble du dispositif de la concertation.

Les caractéristiques principales du projet soumis à la concertation sont illustrées ci-dessous ; le support complet est joint en Annexe 1.

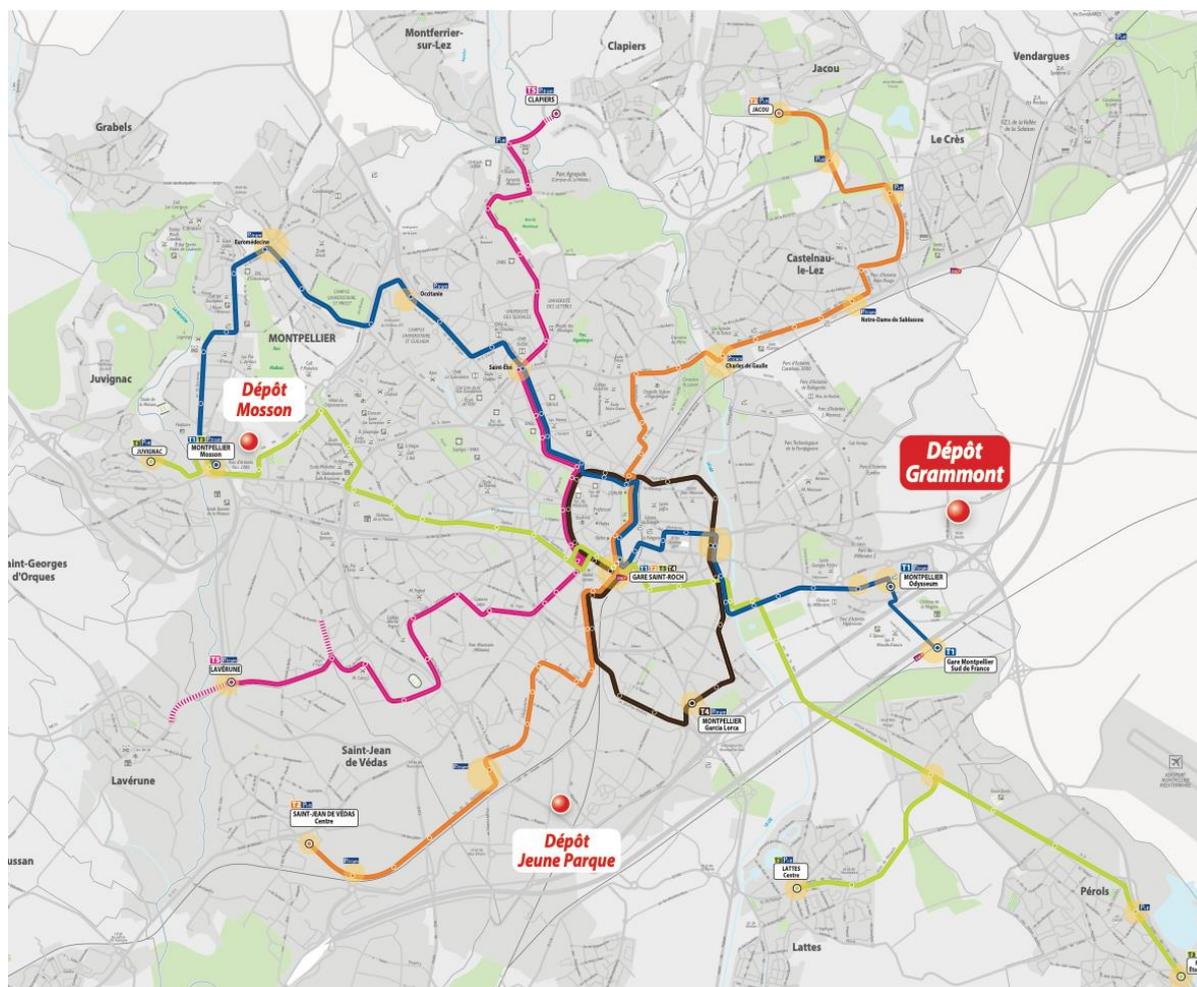


Figure 1 - Localisation du CEMG, intégré dans le réseau TaM

PARTIE 1 - LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

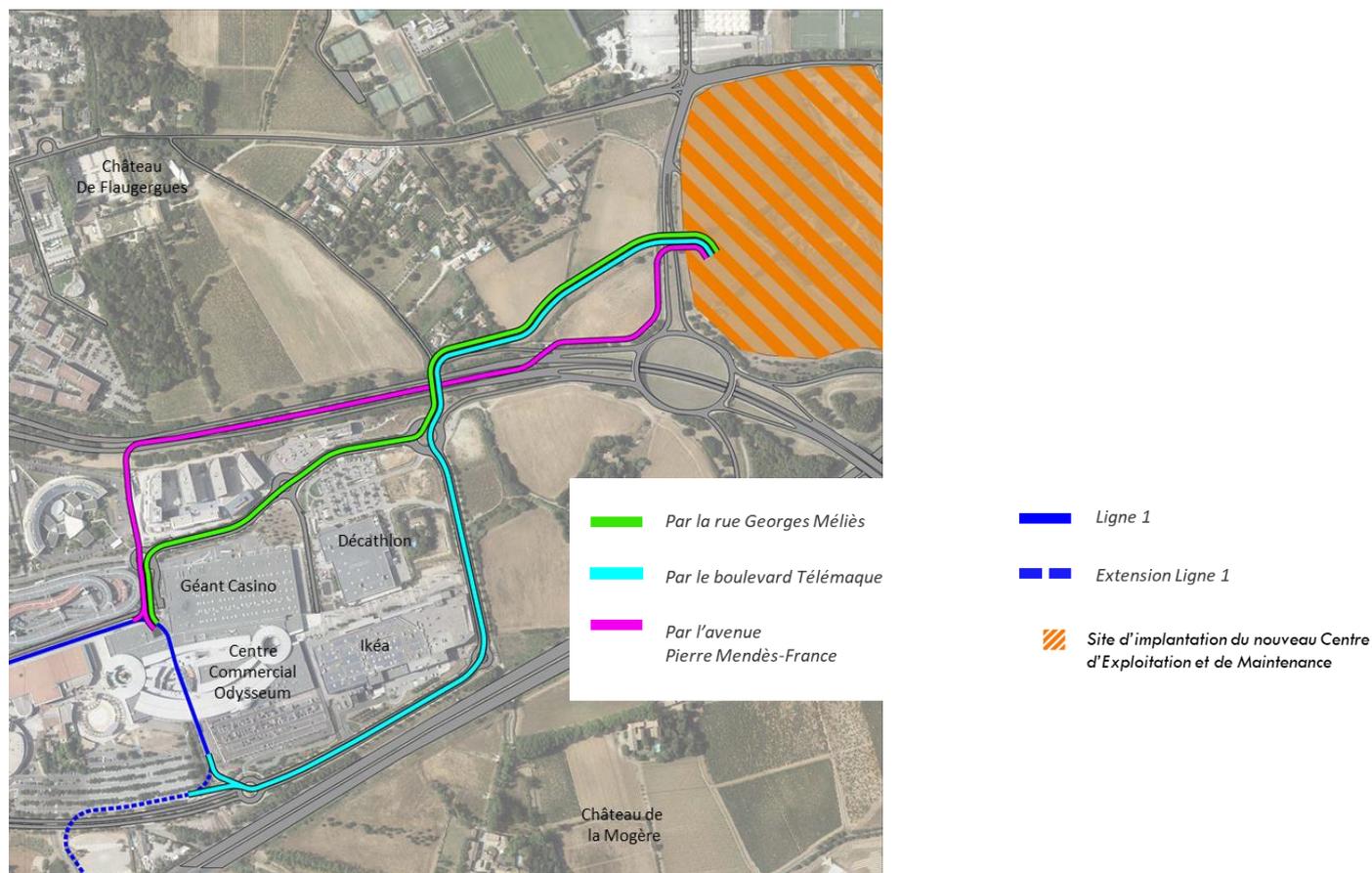


Figure 2 - Site d'implantation du nouveau Centre d'Exploitation et de Maintenance



Figure 3 - Hypothèse d'organisation fonctionnelle du CEMG au stade des études préliminaires

PARTIE 1 - LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION



1.2.2 LES PRINCIPAUX ENJEUX ET IMPACTS DU PROJET

Le site destiné à accueillir le nouvel équipement devait impérativement offrir les fonctionnalités suivantes :

- une superficie suffisante pour les besoins à court terme, et une possibilité d'évolution,
- une proximité des lignes de tramway pour une injection performante des rames,
- une bonne desserte routière, pour la mise en ligne des bus.

Parmi les pistes examinées sur le territoire métropolitain, seul le site de Grammont remplit ces conditions :

- Il assure l'équilibre de la couverture géographique par sa position dans le secteur Est de la Métropole, complémentaire de celles des dépôts existants.
- Il se connecte facilement au réseau tramway sur la Ligne 1.
- Sa desserte routière est excellente, avec l'A709 au sud, l'avenue de Grammont à l'Ouest, l'avenue Einstein au Nord, et l'avenue Pierre Mendès-France vers le centre-ville, facilitant les accès bus.
- Les règles d'urbanisme y autorisent la réalisation d'équipements publics et industriels ; l'implantation d'un Centre d'Exploitation et de Maintenance est donc compatible.
- Des réserves foncières sont disponibles pour assurer son évolutivité dans le temps.

PARTIE 1 - LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

Les impacts du projet sont les suivants :

- au regard de la biodiversité : Les enjeux faune-flore sur le secteur sont globalement faibles à modérés. Des mesures seront définies dans le cadre des études pour éviter et réduire autant que possible les impacts et compenser les éventuels impacts résiduels.
- Urbanisme et occupation du sol : Le projet est compatible avec le SCOT en vigueur : les terrains sont actuellement classés AU0 soit « à urbaniser ». Dans l'attente d'un projet d'urbanisation, ils continuent d'accueillir provisoirement une activité agricole et viticole.
- Hydraulique : Le site est situé sur un point haut topographique, à la frontière entre le bassin versant du Nègues-Cats et celui du ruisseau de la Jasse. Des bassins de rétention seront créés afin de maîtriser les écoulements vers l'aval.
- Contraintes aéronautique : du fait de la proximité de l'aéroport de Montpellier, le site est situé en zone C du Plan d'Exposition au Bruit ; le Centre d'Exploitation et de Maintenance occupera donc un site où la construction de logements, notamment, n'est pas autorisée.
Le cône d'envol de l'aéroport limite par ailleurs la hauteur constructible.
- Circulation : La proximité de l'autoroute A709, impose des règles de retrait et limite les usages possibles. Le Centre d'Exploitation et de Maintenance et sa voie de raccordement à Odysseum sont implantés sur la commune de Montpellier. Toutefois, de par leur position en entrée de ville, ils modifieront les conditions d'accès à la Métropole depuis les territoires voisins.
- Patrimoine et Paysage : Une attention forte devra être portée à l'intégration architecturale et paysagère des futures constructions, notamment au regard de la composition paysagère en lien avec le Domaine de Grammont, et du périmètre de protection du domaine de Flaugergues.

Le site de Grammont a donc été jugé pertinent pour implanter un équipement tel que le nouveau Centre d'Exploitation et de Maintenance. De plus, les incidences du projet sur son environnement seront limitées. La conception du projet s'attachera à s'inscrire dans la démarche Éviter > Réduire > Compenser les impacts et dans les objectifs de la loi Climat & Résilience.

2 - PROCÉDURE & MODALITÉS DE CONCERTATION / RAPPEL

2.1 DISPOSITIONS PRÉVUES

Conformément aux articles. L 103-2 al 3 du Code de l'Urbanisme, et 121-15-1 2° du Code de l'environnement, le projet de Centre d'exploitation et maintenance de Grammont (dit « CEMG ») a fait l'objet d'une concertation préalable du public. Le Conseil Métropolitain de Montpellier Méditerranée Métropole ainsi que la Ville de Montpellier (unique commune sur laquelle le projet est implanté) ont délibéré respectivement les 28/07/2021 et 26/07/2021, pour approuver notamment :

- le programme initial de l'opération ainsi que son coût prévisionnel ;
- les objectifs de l'opération ainsi que les modalités de concertation ;
- la proposition d'emplacement et les variantes de raccordement au réseau de tramway envisagées à ce stade et décidé de les soumettre à concertation ;

Les modalités de la concertation, répondant à l'objectif d'information du public et d'association du public à la définition du projet, ont été définies comme suit :

- affichage de la présente délibération au siège de la Métropole et en mairie de Montpellier
- publication d'article(s) d'information dans les journaux d'information des collectivités concernées par l'opération
- exposition publique avec ouverture d'un registre pour que le public fasse part de ses avis et de ses suggestions
- dématérialisation de cette exposition publique avec ouverture d'un registre par voie électronique
- organisation de réunion(s) publique(s), annoncée(s) par voie de presse
- organisation de réunion(s) de concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre de Métiers et la Chambre d'Agriculture.

La délibération prévoyait que la phase de concertation d'une durée de trois mois soit précédée des mesures de publicité suivantes réalisées au moins quinze jours avant son ouverture :

- publication d'un avis d'ouverture de la phase de concertation par voie de publication locale et par voie dématérialisée ;
- affichage d'un avis d'ouverture de la phase de concertation sur les lieux concernés.

La concertation devait permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet, aux avis émis par les personnes publiques consultées et de formuler des observations et des propositions. Le public devait pouvoir débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, des enjeux socioéconomiques qui s'y attachent ainsi que des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation devait permettre, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en oeuvre.

Enfin, les délibérations prévoyaient qu'à l'issue de la concertation,

- un bilan soit présenté et débattu en Conseil de Métropole,
- que le dossier définitif du projet soit arrêté par le Conseil de Métropole et tenu à la disposition du public.
- le Conseil municipal de Montpellier ayant été au préalable consulté pour avis sur l'arrêt du projet et le bilan de concertation tiré par le Conseil de Métropole.

2.2 MODALITÉS MISES EN ŒUVRE

La concertation a été ouverte le 31/01/2022, et s'est déroulée pendant 3 mois jusqu'au 02/05/2022.

L'ensemble des dispositions prévues dans les délibérations du 26/07/2021 et 28/07/2021 ont été mises en œuvre ; elles sont détaillées et illustrées ci-après.

2.2.1 AVIS DE CONCERTATION

Un avis de concertation a été rédigé et affiché le 12/01/2022, soit « au moins 15 jours avant le début de la concertation » :

- sur les panneaux d'affichage légal de la Métropole et de l'Hôtel de Ville par voie dématérialisée,
- et sur le terrain d'assiette du projet, en 9 endroits répartis autour du site et le long des 3 variantes de tracé (voir en Annexe 2)

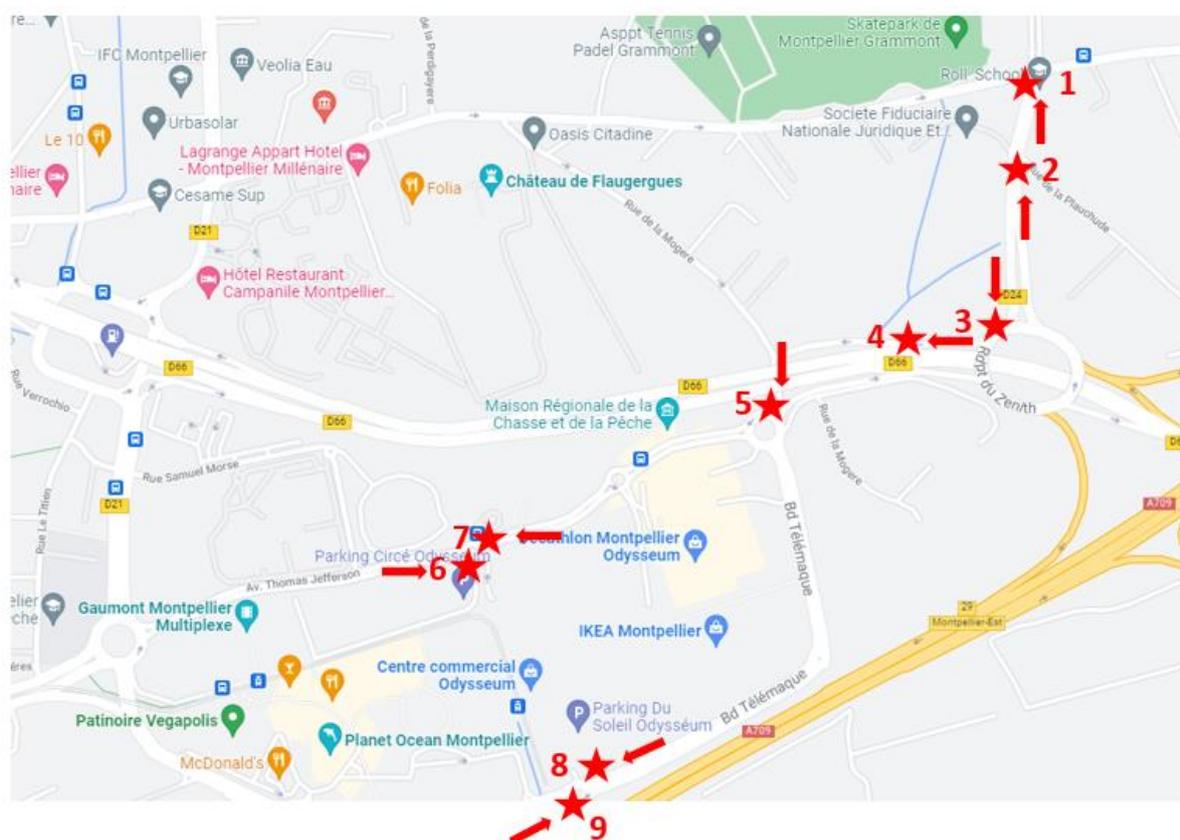


Figure 5 – Plan d'implantation des avis de concertation affichés sur le terrain

PARTIE 2 - PROCÉDURE & MODALITÉS DE CONCERTATION / RAPPEL



Figure 6 – Panneau d'affichage légal de Montpellier Méditerranée Métropole



Figure 7 – Panneau d'affichage légal de l'Hôtel de Ville de Montpellier

PARTIE 2 - PROCÉDURE & MODALITÉS DE CONCERTATION / RAPPEL



AVIS DE CONCERTATION

Centre d'exploitation et maintenance de Grammont Nouveau dépôt tramway et bus et voie de raccordement à la Ligne 1 à Odysseum

La présente concertation est relative à la réalisation, sur le territoire de la commune de Montpellier, d'une opération comprenant l'aménagement d'un nouveau dépôt pour environ 40 tramways et 40 bus, ainsi que l'implantation d'une voie de raccordement technique à la Ligne 1 dans le secteur d'Odysseum depuis le site de Grammont.

La concertation préalable du public répond à l'objectif d'information du public et d'association du public à la définition du projet. Elle est organisée à l'initiative de Montpellier Méditerranée Métropole, avec l'avis favorable de la Ville de Montpellier, en application des articles L.103-2 3° du Code de l'urbanisme et L.121-15-1 2° du Code de l'environnement. Elle n'est pas organisée sous l'égide d'un garant.

Par délibérations n° M2021-318 en date du 28 juillet 2021 et n°V2021-241 en date du 26 juillet 2021, le conseil de Métropole et le conseil municipal de Montpellier ont approuvé les objectifs et modalités de la concertation relative au projet de nouveau dépôt de tramway et bus – Centre d'Exploitation et de Maintenance (CEM) de Grammont et son raccordement au réseau existant.

Ces délibérations ont été publiées sur les sites internet de la Métropole et de la commune de Montpellier. Elles sont consultables aux adresses suivantes : www.montpellier3m.fr/connaitre-fonctionnement-conseil-de-metropole/actes-administratifs et www.montpellier.fr/233-seances-conseil-municipal.htm.

La concertation, d'une durée de trois mois, sera ouverte à compter du lundi 31 janvier 2022 jusqu'au lundi 2 mai 2022.

Les modalités de la concertation sont les suivantes :

- Un affichage des délibérations précitées au siège de la Métropole de Montpellier (50, place Zeus à Montpellier) et en mairie de Montpellier (1, place Georges Frêche à Montpellier).
- La publication d'un article d'information dans les journaux d'information des collectivités concernées par l'opération.
- Une exposition publique avec ouverture d'un registre pour que le public fasse part de ses avis et de ses suggestions – elle se tiendra à l'Hôtel de Ville de Montpellier et pourra être visitée aux heures d'ouverture habituelles.
- Le dossier de concertation (dématérialisation de l'exposition) avec ouverture d'un registre par voie électronique sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole (<https://participer.montpellier.fr/>).
- Une réunion publique, dont la date sera annoncée par voie de presse et sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole (<https://participer.montpellier.fr/>).
- Une réunion de concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat et la Chambre d'Agriculture.

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

La régularité de ces affichages a été constatée par huissier les 13/01, 14/02, 28/02, 14/03, 13/04, et 02/05.

PARTIE 2 - PROCÉDURE & MODALITÉS DE CONCERTATION / RAPPEL

Cet avis a également été communiqué par voie de publication locale, dans deux journaux d'annonces légales :

- Hérault Juridique ; édition du 18/01/2022

1-193
Par jugement du 10/01/2022 le tribunal de commerce de MONTPELLIER a ouvert une procédure de redressement judiciaire sans administrateur L 631-7 à l'encontre de : OUIAÏ DES BIÈRES (SARL), 211, avenue de France, 34090 LA GRANDE MOTTE. Restauration, restauration rapide, petite restauration, crêperie, snack, brasserie, vente de viennoiseries et de pâtisseries. No RCS B 830 676 968. Mandataire judiciaire : Maître Vincent AUSSÉL, av. Jacques Coeur, 222, place Ernest Granier, 34000 MONTPELLIER. Les créanciers sont avisés d'avoir à adresser d'urgence leurs titres de créances au mandataire judiciaire sus-désigné.

1-194
Par jugement du 10/01/2022 le tribunal de commerce de MONTPELLIER a ouvert une procédure de redressement judiciaire sans administrateur L 631-7 à l'encontre de : ARMA-DAC (SAS), 1, place Francis Ponge, bâtiment French Tech, 34000 MONTPELLIER, conception, fabrication et distribution de mobiliers connectés. Conception, développement et distribution de logiciels informatiques. Conception, développement et distribution de sites internet. Distribution de matériels informatiques. Conseil en informatique. Conception d'applications. L'organisation et/ou l'animation de formations, congrès et séminaires, séminaires publicitaires, visites d'entreprises de services et conseils. No RCS B 805 115 714. Mandataire judiciaire : SELAS ODM représentée par Maître Olivier CHAUFOUR, 29, ZAC du Puch Radier, 34870 LATTES. Administrateur : SELARL AMA représentée par Maître Antoine MANENT, 110, impasse John Loka, 34470 PEROLS. Mission : assister le débiteur pour tous les actes de gestion et de disposition. Les créanciers sont avisés d'avoir à adresser d'urgence leurs titres de créances au mandataire judiciaire sus-désigné.

1-195
Par jugement du 10/01/2022 le tribunal de commerce de MONTPELLIER a ouvert une procédure de redressement judiciaire sans administrateur L 631-7 à l'encontre de : SAS LA MARINA (SAS), route de Saint Georges d'Orques, 34960 JUIGNAC, bar restaurant cuisine. No RCS B 850 900 145. Mandataire judiciaire : Maître Christine DAUVERCHAIN, 2, rue Saint Côme, 34000 MONTPELLIER. Les créanciers sont avisés d'avoir à adresser d'urgence leurs titres de créances au mandataire judiciaire sus-désigné.

1-196
Par jugement du 10/01/2022, le tribunal de commerce de MONTPELLIER a ouvert une procédure de redressement judiciaire sans administrateur L 631-7 à l'encontre de : SAS LA MARINA (SAS), route de Saint Georges d'Orques, 34960 JUIGNAC, bar restaurant cuisine. No RCS B 850 900 145. Mandataire judiciaire : Maître Christine DAUVERCHAIN, 2, rue Saint Côme, 34000 MONTPELLIER. Les créanciers sont avisés d'avoir à adresser d'urgence leurs titres de créances au mandataire judiciaire sus-désigné.

1-206
Par jugement du 10/01/2022, le tribunal de commerce de MONTPELLIER a ouvert une procédure de liquidation judiciaire simplifiée sans poursuite d'activité - L 641-1 et L 644-1 à l'égard de : MS AGR (SARL), 199, rue Hélène Frucher, Parc Mermé, 34170 CASTELNAU-LE-LEZ. Travaux agricoles, taille de vignes, cueillette, vendanges, remessaie, désherbage, abattage. No RCS B 814 313 227. Liquidateur : Maître Vincent AUSSÉL, av. Jacques Coeur, 222, place Ernest Granier, 34000 MONTPELLIER. Les créanciers sont avisés d'avoir à adresser d'urgence leurs titres de créances au liquidateur sus-désigné.

1-210
Par jugement du 10/01/2022, le tribunal de commerce de MONTPELLIER a ouvert une procédure de liquidation judiciaire simplifiée sans poursuite d'activité - L 641-1 et L 644-1 à l'égard de : MS AGR (SARL), 199, rue Hélène Frucher, Parc Mermé, 34170 CASTELNAU-LE-LEZ. Travaux agricoles, taille de vignes, cueillette, vendanges, remessaie, désherbage, abattage. No RCS B 814 313 227. Liquidateur : Maître Vincent AUSSÉL, av. Jacques Coeur, 222, place Ernest Granier, 34000 MONTPELLIER. Les créanciers sont avisés d'avoir à adresser d'urgence leurs titres de créances au liquidateur sus-désigné.

1-202
Par jugement du 10/01/2022, le tribunal de commerce de MONTPELLIER a ouvert une procédure de liquidation judiciaire simplifiée sans poursuite d'activité - L 641-1 et L 644-1 à l'égard de : M. DELORY ESMOÏL Julien, né le 27/06/1982 à 19300 STRÈS, Jamarant Caserne Fouque, bd du Général Leclerc, 34700 LOUVEÏ, dépose une requête auprès du Greffe des Sociétés afin de stipuler à l'avant : DELORY.

1-202
Par jugement du 10/01/2022, le tribunal de commerce de MONTPELLIER a ouvert une procédure de liquidation judiciaire simplifiée sans poursuite d'activité - L 641-1 et L 644-1 à l'égard de : Mme ATY-BAYEBA Marie-France Fernande, née le 27/06/2000 à POINTE-NOIRE (Congo), sans enfants, demeurant 64-01 Campus de Bessy, bd A, porte 19, 94980 SAINT-CLEMENT DE RIVIERE, agissant en son nom personnel, dépose une requête auprès du Greffe des Sociétés afin de stipuler à l'avant son patronyme celui de ROUSSIGNOL.

à partir de la délibération « cadre » No 56 du conseil municipal en date du 27 septembre 2021 et seront complétées par un arrêté du maire et un avis d'information public dans la presse locale huit jours au moins avant le début de la mise à disposition.
La délibération du 27 septembre 2021 fixant les modalités de la mise à disposition au public pour toutes les procédures de modification simplifiées du PLU est affichée dans les mêmes conditions que l'annexe No 723.
Elle sera consultable au Département de l'Urbanisme à la Caserne Saint-Jacques.



AVIS DE CONCERTATION

Centre d'exploitation et maintenance de Grammont Nouveau dépôt tramway et bus et voie de raccordement à la Ligne 1 à Odysseus

La présente concertation est relative à la réalisation, sur le territoire de la commune de Montpellier, d'une opération comprenant l'aménagement d'un nouveau dépôt pour environ 40 tramways et 40 bus, ainsi que l'implantation d'une voie de raccordement technique à la Ligne 1 dans le secteur d'Odysseus depuis le site de Grammont.

La concertation préalable du public répond à l'objectif d'information du public et d'association de ce dernier à la définition du projet. Elle est organisée à l'initiative de Montpellier Méditerranée Métropole, avec l'avis favorable de la Ville de Montpellier, en application des articles L.103-2 3° du Code de l'Urbanisme et L.121-15-2° du Code de l'Environnement. Elle n'est pas organisée sous l'égide d'un garant.

Par délibérations No M2021-518 en date du 28 juillet 2021 et No V2021-241 en date du 26 juillet 2021, le conseil de métropole et le conseil municipal de Montpellier ont approuvés les objectifs et modalités de la concertation relative au projet de nouveau dépôt de tramway et bus - Centre d'Exploitation et de Maintenance (CEM) de Grammont et son raccordement au réseau existant.

Ces délibérations ont été publiées sur les sites internet de la Métropole et de la commune de Montpellier. Elles sont consultables aux adresses suivantes : www.montpellier.fr/information/developpement-territorial-et-metropolitain/developpement-territorial-et-metropolitain/ce-m-grammont et www.montpellier.fr/2023/secteur-conseil-municipal.htm.

La concertation, d'une durée de trois mois, sera ouverte à compter du lundi 31 janvier 2022 jusqu'au mardi 2 mai 2022.

Les modalités de la concertation sont les suivantes :

- Un affichage des délibérations précitées au siège de la Métropole de Montpellier (50, place Zaza à Montpellier) et au maire de Montpellier (1, place Georges Fréche à Montpellier).
- La publication d'un article d'information dans les journaux d'information des collectivités concernées par l'opération.

- Une exposition publique avec ouverture d'un registre pour que le public fasse part de ses avis et de ses suggestions - elle se tiendra à l'Hôtel de Ville de Montpellier et pourra être visitée aux heures d'ouverture habituelles.
- Le dossier de concertation (dématérialisation de l'exposition) avec ouverture d'un registre par voie électronique sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole (<https://participer.montpellier.fr/>).

- Une réunion publique, dont la date sera annoncée par voie de presse et sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole (<https://participer.montpellier.fr/>).
- Une réunion de concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat et la Chambre d'Agriculture.

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

- Et Midi Libre ; édition du 12/01/2022

ANNONCES WWW.MIDLILIBRE.ANNONCES.COM MERCREDI 12 JANVIER 2022 - Midi Libre

MAPA > 90 K€

Occitanie

AVIS D'APPEL PUBLIC À LA CONCURRENCE

RÉGION OCCITANIE
Mme Carole DELGA - Présidente
22 boulevard de Merchal, Juin 31400 TOULOUSE
N°avis : 2021-FC5-4800

Objet : Dispositif et ententes des équipements de génie civil des Vieses de la Région Occitane (mécanisme P2P). Ligne AURAZAC de Sommier

Préférence : Procédure ouverte

Forme de marché : Ouvert en lots - non

Délais d'adjudication : Offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés ci-dessous avec un préjudicé non supérieur à 10% (Valeur contractuelle)

40% Primes prestations

Remise des offres : 06/02/2022 12h00 au plus tard.

Échéance de publication : le 09/01/2022

Les délais de plus doivent être impérativement remis par voie dématérialisée. Pour retrouver ces sites internet, accéder au CCE, poser des questions à l'acheteur, déposer un pli, aller sur <https://marchespublics.leveon.fr>

AVIS PUBLICS

Enquêtes publiques

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE - RAPPEL

Relative à la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Autignac Communauté de Communes Les Avant-monts

Par arrêté n°31502021 en date du 17 décembre 2021, Monsieur Francis

Concertation - Débat public

TAM Montpellier Méditerranée Métropole

AVIS DE CONCERTATION

Centre d'exploitation et maintenance de Grammont Nouveau dépôt tramway et bus et voie de raccordement à la Ligne 1 à Odysseus

La présente concertation est relative à la réalisation, sur le territoire de la commune de Montpellier, d'une opération comprenant l'aménagement d'un nouveau dépôt pour environ 40 tramways et 40 bus, ainsi que l'implantation d'une voie de raccordement technique à la Ligne 1 dans le secteur d'Odysseus depuis le site de Grammont.

La concertation préalable du public répond à l'objectif d'information du public et d'association de ce dernier à la définition du projet. Elle est organisée à l'initiative de Montpellier Méditerranée Métropole, avec l'avis favorable de la Ville de Montpellier, en application des articles L.103-2 3° du Code de l'Urbanisme et L.121-15-2° du Code de l'Environnement. Elle n'est pas organisée sous l'égide d'un garant.

Par délibérations n° M2021-518 en date du 28 juillet 2021 et n° V2021-241 en date du 26 juillet 2021, le conseil de Métropole et le conseil municipal de Montpellier ont approuvés les objectifs et modalités de la concertation relative au projet de nouveau dépôt de tramway et bus - Centre d'Exploitation et de Maintenance (CEM) de Grammont et son raccordement au réseau existant.

Ces délibérations ont été publiées sur les sites internet de la Métropole et de la commune de Montpellier. Elles sont consultables aux adresses suivantes : www.montpellier.fr/information/developpement-territorial-et-metropolitain/developpement-territorial-et-metropolitain/ce-m-grammont et www.montpellier.fr/2023/secteur-conseil-municipal.htm.

La concertation, d'une durée de trois mois, sera ouverte à compter du lundi 31 janvier 2022 jusqu'au mardi 2 mai 2022.

Les modalités de la concertation sont les suivantes :

- Un affichage des délibérations précitées au siège de la Métropole de Montpellier (50, place Zaza à Montpellier) et au maire de Montpellier (1, place Georges Fréche à Montpellier).
- La publication d'un article d'information dans les journaux d'information des collectivités concernées par l'opération.

- Une exposition publique avec ouverture d'un registre pour que le public fasse part de ses avis et de ses suggestions - elle se tiendra à l'Hôtel de Ville de Montpellier et pourra être visitée aux heures d'ouverture habituelles.
- Le dossier de concertation (dématisation de l'exposition) avec ouverture d'un registre par voie électronique sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole (<https://participer.montpellier.fr/>).

- Une réunion publique, dont la date sera annoncée par voie de presse et sur le site internet de Montpellier Méditerranée Métropole (<https://participer.montpellier.fr/>).
- Une réunion de concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat et la Chambre d'Agriculture.

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

PÉZENAS, CONAS.

Mme Denise PINELLE, Alain, Adrien et tous ceux qui se reconnaîtront en tant qu'amis viennent de perdre

Monsieur Daniel TÉTART

décédé le 10 janvier 2022 à l'âge de 80 ans.
Selon son souhait, ses funérailles auront lieu en l'église Saint-Martin de Conas le vendredi 14 janvier 2022 à 10 h 30.
Il ira rejoindre Danielle dans le caveau de famille en attendant Denise si elle le désire.

P.F. REY - CHAMBRE FUNERAIRE PEZENAS
04.67.90.70.89

BÉZIERS, (ITALIE).

Mlle CORIO, sa sœur, sa famille et ses amis, ont la douleur de faire part du décès de

Monsieur Jean-Pierre CORIO

surné le 10 janvier 2022, à l'âge de 70 ans. Les obsèques auront lieu le vendredi 14 janvier 2022 à 10 h 30, en la salle des Hommages du Pech Bleu de Béziers, suivies de l'inhumation au Cimetière Neuf de Béziers. Présentez vos condoléances sur www.pechbleu.com

RESEAU PECH BLEU LE FUNERAIRE AU COEUR DE L'HERAULT
TEL : 04 67 31 80 05
PECHBLEU.COM

MONTFERRIER-SUR-LEZ, MONTPELLIER.

M. et Mme Jean Yves BERTRAND, M. Michel BERTRAND, Mme Sabine BERTRAND, M. et Mme Paul BERTRAND, leurs enfants et petits-enfants ; parents et allés ont la tristesse de faire part du décès de

Madame Reine-Marie BERTRAND
née DUFORG

surné le 10 janvier 2022, à l'âge de 97 ans. La cérémonie religieuse aura lieu le vendredi 14 janvier 2022, à 15 heures, en l'église de Montferrier-sur-Lez.

MONTPELLIER.

Ses fils et ses belles-filles, ses petits-enfants et ses arrière-petits-enfants ont la grande peine de vous faire part du décès de

Madame Antonia PEREZ
née COTTECERO MORENO

surné le 9 janvier à l'âge de 90 ans. La cérémonie religieuse sera célébrée le samedi 15 janvier à 10 h 30 au complexe funéraire de Grammont, suivie de la crémation.

S.F MONTPELLIER MEDITERRANEE METROPOLE
DOMAINE DE GRAMMONT
SAEMI SFMA
04.67.22.83.83 - NUIT : 06.11.31.42.45

Les Obsèques célébrées ce jour

dans l'Hérault

- **Béziers :** 09h 30 : Monsieur Jean-Marie MARTEFARES, en la salle des hommes. PF Le Pech Bleu tél. 04.67.31.80.05
- **Boisseron :** 10h 00 : Monsieur Jean DURAND, église. PF Chalanche tél. 04.68.80.07.59
- **Béziers :** 10h 00 : Monsieur René GUALINO-TAMONINO, en l'église de l'Immaculée Conception. PF P9a tél. 04.67.30.08.02
- 11 h 30 : Monsieur Jean-François CUPILLARD, au pech bleu. Le Choix funéraire tél. 06.72.81.00.42
- 15 h 00 : Monsieur André FABREGUETTES, en la salle des hommages du Pech Bleu. Le Pech Bleu tél. 04.67.31.80.05
- 15 h 00 : Madame Monique FABREGUETTES, en la salle des hommages du Pech Bleu. PF Pech Bleu tél. 04.67.31.80.05
- 15 h 30 : Monsieur André BERGER, en la salle des hommages du Pech Bleu. PFO Pech Bleu tél. 0467318005

2.2.2 MISE A DISPOSITION DES DOSSIERS ET REGISTRES

a. Exposition à l'Hôtel de Ville

Une exposition publique a été mise en place dans les locaux de l'Hôtel de Ville pendant toute la durée de la concertation.

En raison des contraintes sanitaires, elle a pris la forme d'un panneau « d'appel » relatif à la procédure en cours, et le support de la concertation a été mis à disposition au format A3.

Un registre sous forme de cahier était également disponible, afin que le public puisse exprimer ses avis et observations sur le projet.

Le dispositif en place a également été contrôlé par huissier les 28/01, 14/03, 28/03, 28/04 et 02/05.





b. Exposition dématérialisée

Cette exposition a été dématérialisée sur la plate-forme participer.montpellier.fr, du 31/01 au 02/05/2022

Le public pouvait sur ce site consulter le même support que celui exposé à l'Hôtel de Ville, et s'exprimer sur un registre dématérialisé.

Transport

CENTRE D'EXPLOITATION & DE MAINTENANCE TRAMWAY ET BUS DE GRAMMONT

Concertation
Métropole de Montpellier
31 Jan - 2 mai 2022

Présentation
Du 31 jan au 2 mai 2022

Un nouveau dépôt pour développer le réseau de tramway

Nous engageons aujourd'hui la concertation sur le Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont. Cette nouvelle infrastructure, à l'Est de notre territoire, correspond à la nécessité de soutenir et d'accompagner le développement des mobilités.

Se ligne de tramway, extension de la 1ère ligne jusqu'à la gare Sud de France, déploiement de 5 lignes de BusTram (bus à haut niveau de service) : notre métropole réalise des investissements majeurs pour développer l'offre de transports. Près d'un milliard d'euros de projets et travaux, un effort unique en France, sont ainsi programmés, en accompagnement de la gratuité des transports, pour se donner les moyens d'engager à court terme un véritable choc des mobilités. Développement des mobilités mais également entretien du réseau, avec 70 millions d'euros d'investissement pour accroître la sécurité et le confort de l'usager.

CALENDRIER

- Du 31 janvier au 2 mai 2022
 - Exposition et registre à l'Hôtel de Ville
 - Concertation en ligne
 - Réunion publique : date à venir

OBJECTIFS &

2.2.3 RELAIS DE COMMUNICATION AU FIL DE LA CONCERTATION

En sus de ces dispositifs, plusieurs démarches ont été effectuées par le maître d’ouvrage pour rendre visible la procédure de concertation du public sur le projet du CEMG.

a. Dans le journal institutionnel de la Métropole

Le magazine « En commun » du mois de mars 2022 a consacré un article au CEMG et rappelé les modalités de la concertation.

b. Dans la presse locale

Un communiqué de presse pour informer de la réunion publique du 17/03 a été diffusé le 04/03 par 3M aux partenaires de la presse locale.

Le Midi Libre a repris l’information dans son édition du 05/03

Bustram : des réunions publiques

TRANSPORT

Six rendez-vous sont déjà programmés.

Face aux difficultés de congestion et aux problématiques sociales et environnementales, la Métropole a enclenché de nombreuses actions. L'attractivité des transports en commun fait partie des outils destinés à offrir une métropole plus fluide et moins polluée.

Ainsi, cinq lignes de bustram sur des voies réservées seront déployées en 2025. Cinq réunions publiques sont prévues autour du bustram.

Jeudi 10 mars à 18 h : lignes 1 et 2 pour Montpellier. Siège de la Métropole (50 place Zeus, salle Pelloulier).

Mardi 22 mars à 18 h : ligne 3 pour Montpellier. Maison pour tous Paul-Félicite Victor (1 247 av. du professeur Louis Ravaz).

Jeudi 24 mars à 18 h : ligne 5

pour Grabels et Montpellier. Bistrot du Domaine d'O (178 rue de la Carrière, Montpellier).

Mardi 29 mars à 18 h : ligne 4 pour Coumoussac, Coumonterral, Lavérune et Pignan. Salle du Bicentenaire (av. de l'Europe, Pignan).

Lundi 4 avril à 18 h : ligne 1 pour Castelman-le-Lex, Castries, Le Crès et Vendargues. Foyer communal Hippolyte Panlet (35 av. de Sommières, Castries).

Jeudi 17 mars à 18 h 30, à la

Métropole, réunion sur le futur Centre d'exploitation et de maintenance de Grammont.

> Les habitants de la Métropole sont invités à s'exprimer sur le projet de bustram via le site <https://bustram.montpellier3m.fr/accueil/participer-a-la-concertation/>, et à consulter le dossier de concertation sur demande à l'Hôtel de Métropole, à l'Hôtel de ville et dans les mairies des communes desservies par le bustram.

c. Des relais sur les réseaux sociaux

- Publication Facebook de la Métropole, le 31 janvier et le 17 mars



- Posts Facebook depuis le compte du réseau TaM 31/01, 23/02, 16/03 et 29/04

TaM Voyages
23 février 2022 12:04(UTC+01:00)

[Concertation pour le futur Centre d'exploitation & de maintenance tramway et bus de Grammont]

Participez jusqu'au 2 mai 2022

La stratégie des mobilités 2025 de Montpellier Méditerranée Métropole porte sur différents projets majeurs dont :

- la mise en service de la Ligne 5 de tramway ;
- l'extension de la Ligne 1 vers la gare Montpellier Sud de France ;
- la réalisation de cinq lignes de busstram ;
- la gratuité du réseau de transports publics pour tous les métropolitains, tous les jours, en 2023.

Le Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont, quant à lui, permettra de remiser, entretenir et injecter de nouveaux véhicules sur le réseau.

Exprimez-vous sur le projet depuis chez vous sur <https://participer.montpellier.fr/centre-dexploitation-de-maintenance-tramway-et-bus-de-grammont/exprimez-vous> ou à l'Hôtel de Ville de Montpellier en consultant le dossier.

Statistiques

<p>Portée</p> <p>Le nombre total d'utilisateurs uniques ayant vu la story.</p> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">1547</p>	<p>Utilisateurs engagés</p> <p>Le nombre d'utilisateurs uniques qui ont interagi avec la publication (commentaires, j'aime, partage ou clic).</p> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">33</p>
<p>Clics</p> <p>Nombre de clics reçus sur votre publication.</p> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">18</p>	<p>Autres clics</p> <p>Nombre de clics hors contenu sur l'article (comme les clics sur "voir plus", les clics sur les noms de profil, etc.)</p> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">11</p>
<p>Portée payée</p> <p>Le nombre de personnes pour lesquelles une publication payée de votre page s'est affichée sur leur écran.</p> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">0</p>	<p>Portée organique</p> <p>Le nombre de personnes pour lesquelles la publication de votre Page s'est affichée à l'écran via une distribution gratuite.</p> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">1547</p>

PARTIE 2 - PROCÉDURE & MODALITÉS DE CONCERTATION / RAPPEL

TaM Voyages
16 mars 2022 11:37(UTC+01:00)

[Futur Centre d'Exploitation et de Maintenance tramway et bus de Grammont - Réunion publique le 17 mars à 18h30]

Le Centre de Grammont permettra de remiser, entretenir et injecter de nouveaux véhicules sur le réseau.

Le futur centre d'Exploitation et de Maintenance bus et tramway de Grammont vous intéresse ?

Participez à la réunion publique pour échanger avec les acteurs et experts :

jeudi 17 mars 2022 à 18h30

Siège de Montpellier Méditerranée Métropole, 50 place Zeus, Salle du Conseil, Montpellier

Pour participer à la concertation jusqu'au 2 mai 2022 et en savoir + sur le projet : <https://participer.montpellier.fr/centre-dexploitation-de-maintenance-tramway-et-bus-de-grammont/presentation>



Statistiques

Portée <small>Le nombre total d'utilisateurs uniques ayant vu le story.</small> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">1746</p>	Utilisateurs engagés <small>Le nombre d'utilisateurs uniques qui ont interagi avec la publication (commentaire, j'aime, partage ou clic).</small> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">19</p>
Clics <small>Nombre de clics reçus sur votre publication.</small> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">12</p>	Autres clics <small>Nombre de clics hors contenu sur l'article (comme les clics sur "voir plus", les clics sur les noms de profil, etc.)</small> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">3</p>
Portée payée <small>Le nombre de personnes pour lesquelles une publication payée de votre page s'est affichée sur leur écran.</small> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">0</p>	Portée organique <small>Le nombre de personnes pour lesquelles la publication de votre Page s'est affichée à l'écran via une distribution gratuite.</small> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">1746</p>

TaM Voyages
31 janvier 2022 15:12(UTC+01:00)

[Concertation pour le futur Centre d'exploitation & de maintenance tramway et bus de Grammont]

Participez du 31 Janvier au 2 Mai 2022

Dans la stratégie Mobilité 2025 de la métropole de Montpellier, sont programmées :

- la mise en service de la Ligne 5 de tramway ;
- l'extension de la Ligne 1 vers la gare Sud de France ;
- la réalisation de cinq lignes de busstram ;
- la gratuité du réseau de transports publics pour les métropolitains, dès 2023.

Le Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont permettra de remiser, entretenir et injecter de nouveaux véhicules sur le réseau.

Intéressé(e) ? Donnez votre avis dès aujourd'hui sur : <http://participez.montpellier.fr/>



Statistiques

Portée <small>Le nombre total d'utilisateurs uniques ayant vu le story.</small> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">2041</p>	Utilisateurs engagés <small>Le nombre d'utilisateurs uniques qui ont interagi avec la publication (commentaire, j'aime, partage ou clic).</small> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">90</p>
Clics <small>Nombre de clics reçus sur votre publication.</small> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">39</p>	Autres clics <small>Nombre de clics hors contenu sur l'article (comme les clics sur "voir plus", les clics sur les noms de profil, etc.)</small> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">50</p>
Portée payée <small>Le nombre de personnes pour lesquelles une publication payée de votre page s'est affichée sur leur écran.</small> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">0</p>	Portée organique <small>Le nombre de personnes pour lesquelles la publication de votre Page s'est affichée à l'écran via une distribution gratuite.</small> <p style="text-align: right; font-size: 24px;">2041</p>

2.2.4 REUNIONS DE CONCERTATION

Dans le cadre de la concertation organisée du 31/01 au 02/05, les réunions suivantes ont été organisées, dont les compte-rendus sont joints au présent bilan :

- Le 16/02/2022 : avec les commerçants du centre commercial Odysseum et la Chambre de commerce et de l'Industrie ; étaient présents des représentants des commerces suivants :
 - Klepierre, représentant l'ensemble du Centre Commercial Régional & Pôle Ludique Odysseum
 - Décathlon
 - IKEA
 - et la Chambre de Commerce et de l'Industrie
- Le 18/02/2022 avec les chambres consulaires, toutes représentées :
 - Chambre de commerce et de l'Industrie,
 - Chambre des Métiers et de l'Artisanat,
 - Chambre d'Agriculture

Les CCI et CMA ont par ailleurs confirmé leur avis dans un courrier adressé à 3M
- Le 17/03/2022 à destination du grand public ; une vingtaine de personnes ont participé, 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

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

Les avis des personnes publiques intéressées, ainsi que le compte-rendu de la réunion ont été mis en ligne sur le site de la concertation dématérialisée sur la plate-forme participer.mmontpellier.fr

Transport

CENTRE D'EXPLOITATION & DE MAINTENANCE TRAMWAY ET BUS DE GRAMMONT

Concertation
Métropole de Montpellier
31 jan - 2 mai 2022

CALENDRIER

- Du 31 janvier au 2 mai 2022
 - o Exposition et registre à l'Hôtel de Ville
- Jeudi 17 mars : réunion de concertation à 19h30 dans la salle du conseil de l'Hôtel de Métropole

[Télécharger le compte-rendu de la réunion](#)

OBJECTIFS & MODALITÉS

Un nouveau dépôt pour développer le réseau de tramway

Nous engageons aujourd'hui la concertation sur le Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont. Cette nouvelle infrastructure, à l'Est de notre territoire, correspond à la nécessité de soutenir et d'accompagner le développement des mobilités.

Se ligne de tramway, extension de la 1ère ligne jusqu'à la gare Sud de France, déploiement de 5 lignes de BusTram (bus à haut niveau de service) ; notre métropole réalise des investissements majeurs pour développer l'offre de transports. Pès d'un milliard d'euros de projets et travaux, un effort unique en France, sont ainsi programmés, en accompagnement de la gratuité des transports, pour se donner les moyens d'engager à court terme un véritable choc des mobilités. Développement des mobilités mais également entretien du réseau, avec 70 millions d'euros d'investissement pour accroître la sécurité et le confort de l'existant.

Rendu nécessaire par le développement du réseau, le Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont vient compléter le support technique offert par les 2 centres existants en accueillant 40 tramways et 40 bus. Relié à la Ligne 1 au niveau d'Odysseum, il permettra une exploitation optimisée des 5 lignes de tramway et 5 lignes de BusTram, grâce à son positionnement stratégique couvrant l'Est du réseau. Ce projet permet ainsi de muscler notre réseau de bus et de tramways. Il pose également les jalons et préserve la possibilité de repenser, à terme, la conjugaison de l'ensemble des mobilités en entrée Est du territoire.

C'est tout l'enjeu du Plan de Mobilités 2030 : renforcer l'offre de mobilités alternatives à la voiture individuelle en consolidant un réseau à forte capacité, articulé avec l'ensemble des modes de déplacement grâce au principe de « rabattement » et repenser les accès à notre métropole, en lien avec l'ensemble des partenaires et collectivités. C'est ce débat que nous entendons ouvrir à l'ensemble des citoyens dans une concertation au médiane et médiane.

UN INVESTISSEMENT AU SERVICE DES MOBILITÉS DE DEMAIN

Dans la stratégie 2025, sont programmées :

- la mise en service de la Ligne 5 de tramway
- l'extension de la Ligne 1 vers la gare Sud de France
- la réalisation de cinq lignes de BusTram (Bus haut niveau de service)
- la gratuité du réseau de transports publics pour les métropolitains.

Et de nouvelles évolutions du réseau sont déjà à l'étude pour l'horizon 2030. L'ensemble de ces projets va conduire à une augmentation très importante du parc de tramways, qui comptera environ 130 rames (87 aujourd'hui).



Le Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont permettra de remiser, entretenir et injecter ces nouveaux véhicules sur le réseau. Avec sa voie de raccordement à la Ligne 1, il s'agira d'équilibrer la distribution des centres de maintenance sur le territoire de la métropole, qui seront ainsi au plus près des besoins pour garantir une gestion flexible du réseau. Il accueillera environ 40 tramways et 40 bus.

À plus long terme, des réserves foncières seront constituées aux alentours pour permettre une extension de la capacité du Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont, si les évolutions du réseau le nécessitent.

L'opération globale est estimée à 100 M€ HT pour le dépôt et son raccordement.

Exprimez-vous

CALENDRIER DE RÉALISATION



AVIS ÉMIS DES PERSONNES PUBLIQUES CONSULTÉES (COMMERCES ET CHAMBRES CONSULAIRES)

Les avis sont téléchargeables ci-dessous :

- CCI Hérault
- Commerces d'Odysseum
- Chambres consulaires
- Chambre des métiers et de l'artisanat

Par ailleurs, la démarche avait déjà été amorcée en amont et s'est poursuivie pendant la période de concertation, avec des rencontres organisées avec les principaux acteurs en interface avec le projet :

- le 13/09/2021 avec la CCI, le cinéma Gaumont et Klépierre représentant les commerçants du centre commercial Odysseum, concernés par 2 des variantes de tracé de la voie de raccordement ;
- le 29/09/2021 avec la CCI, et les magasins Ikéa et Décathlon, concernés par 2 des variantes de tracé de la voie de raccordement ;
- le 08/11/2021 avec la société FDI, riveraine de deux des variantes de tracé ;
- le 10/01/2022 avec la Région, directement concernée par deux des variantes de tracé ;
- le 10/03/2022 avec la Communauté d'agglomération du Pays de l'Or, collectivité voisine concernée par la modification de l'entrée de ville.

3 - PARTICIPATION ET SYNTHÈSE DES AVIS

3.1 UNE PARTICIPATION CIBLÉE

La concertation du CEMG se caractérise de manière cohérente par rapport aux impacts du tracé :

- Les acteurs qui se sont le plus mobilisés sont les riverains directs du projet, tant les particuliers que les représentants du centre commercial Odysseum, dont le fonctionnement est directement impacté par 2 des 3 variantes de tracé.
- Le grand public s'est moins mobilisé (une vingtaine de participants à la réunion publique, et 34 contributions écrites), ce qui s'explique par plusieurs facteurs :
 - la réalisation du projet impacte peu de riverains, dont il est notable qu'ils se sont pratiquement tous manifestés
 - en l'absence de desserte commerciale, les usagers ne se sont pas fortement sentis concernés ; même s'il convient de souligner une proportion importante de contributions regrettant l'absence d'une station à Grammont.

La qualité des participants à cette concertation donne donc de bonnes garanties quant au fait que les personnes directement intéressées ont bien été informées, et ont pu exprimer leurs avis et observations, même si le « volume » de contributions pourrait être estimé faible.

3.2 SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET AVIS EXPRIMÉS

On dénombre, hors double comptes (participant s'étant exprimé via plusieurs canaux) :

- 31 contributions portées aux registres
- 3 courriers adressés au maître d'ouvrage (Chambre des métiers et de l'Artisanat - CMA, Chambre de commerce et de l'industrie - CCI, et un riverain)
- 7 avis exprimés lors de la réunion publique du 17/03 (reprenant en partie les avis exprimés lors des réunions avec les commerçants d'Odysseum et avec les chambres consulaires – CCI, CMA et Chambre d'Agriculture)
- 1 avis exprimé par la Chambre d'Agriculture lors de la réunion du 16/02/2022

Nota Bene : l'avis de la CCI et des commerçants du secteur Odysseum, exprimé lors de la réunion du 16/02, a été exprimé de nouveau lors de la réunion publique ; et la CMA et la CCI ont adressé un courrier au maître d'ouvrage suite à la réunion du 18/02 avec les Chambres consulaires

À noter que la plate-forme de la Métropole offre les fonctionnalités de « like » et de « répondre au commentaire » ; si cette dernière a été relativement peu utilisée (3 réactions, dont une hors sujet et une apportant une rectification de lecture, et un remerciement), plusieurs commentaires ont été « likés » (15 commentaires, totalisant 30 likes). Soit 72 avis exprimés si un like est comptabilisé comme un avis.

Un courrier a également été adressé, hors des canaux prévus pour la concertation (courrier directement adressé au MOA), par Syndexia, administrateur du groupement d'intérêt économique des commerçants du Polygone).

Ces contributions peuvent se classer selon 4 grands thèmes (certaines en abordant plusieurs) :

- le choix du tracé de la variante de raccordement du CEMG à la ligne 1 ;
- la question des stations ;
- des observations relatives à l'organisation des mobilités et du réseau TaM, plus largement que pour ce qui concerne à proprement parler le projet de CEMG ;
- l'expression de préoccupations propres aux riverains directs du tracé.

Les observations du public relatives à l'impact du projet concernent très majoritairement son incidence sur les conditions de circulation et sur les propriétés riveraines ; 8 des avis exprimés abordent les incidences environnementales du projet :

- 5 contributions mentionnent les nuisances sonores, 3 en s'interrogeant sur leur prise en compte, l'autre justifiant sa préférence pour la variante Méliès car elle serait « plus rapide et moins sonore »
- 1 riverain s'interroge sur les impacts du projet sur sa ressource en eau (alimenté uniquement par un puits sans accès à l'eau potable)

On notera que 3 contributions soulignent les problèmes liés aux pins en bordure de voirie, qui génèrent des dégradations, sont allergisants et peu esthétiques. Des attentes quant à une reconfiguration plus esthétique, et notamment paysagère, de l'entrées de ville sont exprimées dans 5 avis.

3.2.1 SUR LE CHOIX DU TRACÉ DE LA VARIANTE DE RACCORDEMENT

Il convient de souligner en premier lieu que la majorité des contributions expriment un avis sur les variantes de tracé proposées. Ainsi seules 13 contributions sur 42 (25 sur 72 en tenant compte des « likes ») n'indiquent pas de préférence ni de solution alternative.

Les avis explicitement exprimés se répartissent comme suit :

- | | | |
|--------------------------------|---------|----------|
| • Variante « Télémaque » : | 1 pour | 4 contre |
| • Variante « Méliès » : | 3 pour | 4 contre |
| • Variante « Mendès-France » : | 17 pour | 3 contre |
| • Autre proposition : | 5 | |
| • Ne se prononcent pas : | 13 | |

Si l'on tient compte des « likes », la répartition est la suivante :

- | | | |
|--------------------------------|---------|----------|
| • Variante « Télémaque » : | 1 pour | 8 contre |
| • Variante « Méliès » : | 4 pour | 8 contre |
| • Variante « Mendès-France » : | 27 pour | 7 contre |
| • Autre proposition : | 12 | |
| • Ne se prononcent pas : | 25 | |

Il convient par ailleurs de souligner que les personnes s'exprimant au nom de groupes (Chambre du Commerce et de l'Industrie, Chambre d'Agriculture, centre commercial Odysseum, riverains de la rue de la Mogère, Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or) ont toutes fait part d'une préférence pour la variante empruntant l'avenue Mendès-France, à l'exception de :

- la Chambre des Métiers et de l'Artisanat qui s'est prononcée contre cette variante, sans apporter toutefois de motivations à ce point de vue.
- La société Syndexia – GIE du Polygone, qui s'oppose à cette variante car elle remet en cause l'accès majeur au centre commercial du Polygone que représente l'avenue Mendès-France, et soutient les deux autres variantes sous réserve que la traversée de l'avenue Mendès-France soit souterraine et non aérienne.

Il ressort donc globalement des avis exprimés une préférence pour la variante de tracé empruntant l'avenue Mendès-France.

Les préférences indiquées sont motivées :

- par les impacts sur les propriétés riveraines induits par les différentes variantes ; ce qui conduit à 7 contributeurs à préférer la variante « Mendès-France » (+ 3 likes). Un contributeur évoque également l'impact des aménagements liés aux liaisons douces.
- par les impacts sur la circulation, qui conduisent :
 - soit à s'opposer à la variante « Mendès-France », en raison de la traversée du tramway créant des carrefours à feux (3 contributions + 5 likes) ;
 - soit à l'inverse à soutenir cette variante « Mendès-France » : 5 contributions soulignent que le maintien des 2 x2 voies fait de la variante celle ayant le plus faible impact global sur la circulation.
 - soit à s'opposer aux variantes « Méliès » et « Télémaque », qui impactent fortement les conditions de circulation dans le centre commercial (4 contributions)
- par le choix du tracé le plus court (4 contributions).

Les propositions alternatives de tracé sont les suivantes :

- raccordement au niveau de la station Millénaire pour créer une nouvelle branche de la ligne 1 desservant une station au niveau du parc club du millénaire, empruntant l'av. Einstein, avec terminus à Grammont (3 contributions en ce sens + 11 likes)
Nota Bene : une telle variante de tracé, créant une branche sur la ligne 1, rendrait cette dernière inexploitable ; la desserte de 3 terminus dont l'attractivité serait déséquilibrée (Grammont / Odysseum / Sud de France) sur une ligne à forte fréquence et forte fréquentation ne permettrait pas d'offrir un service régulier et adapté à la demande.
- prolongement de la variante « Télémaque » hors voirie existante, ou débranchement au rond-point de Madrid, pour relier le rond-point du Zenith par la parcelle dite « du cirque » (2 contributions)
Nota Bene : la démonstration a été apportée lors de la réunion publique de l'infaisabilité technique d'une telle variante de tracé.
- tracé plus au sud dans l'axe du premier tronçon qui part vers la gare TGV

3.2.2 SUR LA QUESTION DES STATIONS

On dénombre 7 observations (+6 likes) regrettant que le projet ne comporte pas de station pour desservir le secteur de Grammont.

3.2.3 SUR L'ORGANISATION DES MOBILITES ET DU RESEAU TAM A L'ECHELLE METROPOLITAINE

Plusieurs contributeurs (3 +4 likes) s'expriment en réaction à la suppression du dépôt de la Jeune Parque (qui n'est pas prévu dans le cadre du projet, comme cela a été rappelé en réunion publique). Des propositions de remploi de ce site pour développer une halte TER, un terminus de la Ligne 2, ou une gare routière sont formulées.

On relève par ailleurs 1 contribution d'ordre général en faveur de l'usage des transports publics, et 4 contributions sur l'organisation des mobilités :

- 1 demande de développer des liaisons transversales et des prolongements du tramway vers Vendargues /Castries/Sussargues/Saint Drezery/ Beaulieu / Saint Génies /Montaud ;
- 1 demande de solution de stationnement P+R pour plusieurs jours.
- 2 demandes de dispositions en faveur des aménagements et continuités cyclables

1 participant souligne la dangerosité du croisement rue des Cauquillous / rue de la Mogère (bretelle descendant du rond-point du Zenith pour passer sous l'ouvrage), et souligne que l'aménagement de cette zone devra prendre en compte cette dimension de sécurisation.

Enfin, deux contributeurs déplorent que le projet de CEMG n'ait pas été intégré dans un réaménagement de l'ensemble du secteur, traitant de la desserte de Grammont et de ses équipements publics, de la réorganisation de l'entrée de ville, de l'amélioration du maillage des transports publics et du réseau cyclable.

3.2.4 SUR LES PREOCCUPATIONS PROPRES AUX RIVERAINS DIRECTS DU TRACE

7 riverains directement impactés par le projet se sont exprimés pour faire valoir leurs intérêts ou interroger sur les modalités de prise en compte des impacts du projet sur leurs propriétés.

4 de ces riverains sont des résidents de la rue de la Mogère, qui ont exprimé leurs besoins propres et décrit précisément les impacts potentiels du projet sur leur propriété ; ils formulent également la demande d'être mis en contact avec 3M. NB : contact a été pris lors de la réunion publique du 17/03.

Les autres contributeurs sont :

- la locataire de la maison cédée à 3M, sur le site même du CEMG, qui exprime son mécontentement suite à la cession ;
- le riverain du Mas Julien, qui précise les conditions d'accessibilité et de desserte en réseaux de sa parcelle, et alerte sur les impacts potentiels du projet sur sa propriété ;
- un riverain dont l'emplacement n'est pas précisé et exprime sa crainte de voir passer des trams en nombre ; a priori épargné dans l'hypothèse d'un tracé par l'avenue Mendès-France.

4 - LES ENSEIGNEMENTS TIRES DE LA CONCERTATION

Globalement on peut retenir que

- parmi les 3 variantes de tracé soumises à la concertation, le tracé empruntant l'avenue Pierre Mendès-France emporte le plus l'adhésion
- un regret est exprimé que le projet ne soit pas l'occasion d'une desserte commerciale de Grammont, et plus largement du quartier du Millénaire
- les riverains directs du projet se sont manifestés pour que leur situation personnelle soit prise en compte dès l'amont, sans émettre d'opposition au projet en lui-même.

Les études du projet se poursuivront donc sur le site du CEMG, et sa voie technique de raccordement au réseau existant passant sur l'avenue Pierre Mendès-France.

La Métropole réaffirme par ailleurs sa démarche d'inscrire à long terme ce projet dans une politique globale de développement des mobilités. Cette dernière se poursuivra avec des projets de développement du secteur de Grammont et de sa desserte en transports publics, comme de celle du Millénaire, du quartier de la Lironde, et vers le centre de Montpellier. Plusieurs mesures seront mises à l'étude dans un second temps, comme

- la réalisation d'un parc-relais dans ce secteur, pour répondre aux besoins notamment du bassin du Pays de l'Or, le P+R de Circé devenant moins efficace à mesure qu'il se situe plus en aval la zone de congestion.
- et la création d'une ligne commerciale, dotée d'une ou plusieurs stations dans le secteur de Grammont

En ce sens, le choix de la variante de tracé par l'avenue Mendès-France est celui qui préserve le mieux cette vision pour l'avenir. C'est pourquoi à court terme, le maître d'ouvrage veillera à ce que le projet conserve le maximum de capacités dans le temps à poursuivre le développement du secteur de Grammont.

La variante retenue ayant des impacts fort sur le caractère paysager de l'entrée de Ville, la Métropole s'engage à porter une attention toute particulière au projet de requalification paysagère qui accompagnera l'implantation de la plate-forme du tramway sur le terre-plein central de l'avenue Mendès-France.

Les incidences du projet sur l'environnement seront approfondies, notamment concernant les impacts sonores, sur la qualité de l'air, sur la ressource en eau et sur les espèces et habitats protégés, dans le cadre de la poursuite des études, et de la constitution du Dossier d'autorisation environnementale unique qui sera soumis à enquête publique en 2023.

Dans la même volonté de minimiser les impacts du projet, la Métropole prendra attache auprès des riverains directs du projet, pour engager avec eux un dialogue visant à ce que la réalisation du projet se fasse en préservant au mieux leurs intérêts.

5 - ANNEXES

- 1 – Support de la concertation
- 2 – Implantation des panneaux d'avis de concertation
- 3 – Certificats d'affichage
- 4 – Compte rendu des 3 réunions menées dans le cadre de la concertation
- 5 – Tableau de synthèse des observations exprimées
- 6 – Courriers reçus dans le cadre de la concertation

5.1 SUPPORT DE LA CONCERTATION

CENTRE D'EXPLOITATION & DE MAINTENANCE TRAMWAY ET BUS DE GRAMMONT

CONCERTATION PUBLIQUE
31 JANVIER > 2 MAI 2022



ÉDITO

UN NOUVEAU DÉPÔT POUR DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE TRAMWAY

Nous engageons aujourd'hui la concertation sur le Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont. Cette nouvelle infrastructure, à l'Est de notre territoire, correspond à la nécessité de soutenir et d'accompagner le développement des mobilités.

5^e ligne de tramway, extension de la 1^{ère} ligne jusqu'à la gare Sud de France, déploiement de 5 lignes de BusTram (bus à haut niveau de service) : notre métropole réalise des investissements majeurs pour développer l'offre de transports. Près d'un milliard d'euros de projets et travaux, un effort unique en France, sont ainsi programmés, en accompagnement de la gratuité des transports, pour se donner les moyens d'engager à court terme un véritable choc des mobilités. Développement des mobilités mais également entretien du réseau, avec 70 millions d'euros d'investissement pour accroître la sécurité et le confort de l'existant.

Rendu nécessaire par le développement du réseau, le Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont vient compléter le support technique offert par les 2 centres existants en accueillant 40 tramways et 40 bus. Relié à la Ligne 1 au niveau d'Odysseum, il permettra une exploitation optimisée des 5 lignes de tramway et 5 lignes de BusTram, grâce à son positionnement stratégique couvrant l'Est du réseau. Ce projet permet ainsi de muscler notre réseau de bus et de tramways. Il pose également les jalons et préserve la possibilité de repenser, à terme, la conjugaison de l'ensemble des mobilités en entrée Est du territoire.

C'est tout l'enjeu du Plan de Mobilités 2030 : renforcer l'offre de mobilités alternatives à la voiture individuelle en consolidant un réseau à forte capacité, articulé avec l'ensemble des modes de déplacements grâce au principe de « rabattement » et repenser les accès à notre métropole, en lien avec l'ensemble des partenaires et collectivités. C'est ce débat que nous entendons ouvrir aujourd'hui avec vous, dans une concertation qui préserve et prépare tous les champs des possibles.

Souhaitons que cette concertation publique permette à chacun de contribuer à cette stratégie d'ensemble ambitieuse et partagée. C'est avec des solutions crédibles pour chacun, que nous permettrons à tous ceux pour qui cela est possible de trouver une alternative à la voiture, que nous décongestionnerons notre métropole et que nous parviendrons à relever le défi des mobilités.



Michaël DELAFOSSE
Maire de la Ville de Montpellier
Président de Montpellier Méditerranée Métropole



Julie FRÈCHE
Vice-présidente de Montpellier Méditerranée Métropole
Déléguée au Transport et aux Mobilités Actives

UN INVESTISSEMENT AU SERVICE DES MOBILITÉS DE DEMAIN

Dans la stratégie 2025, sont programmées :

- ▶ la mise en service de la Ligne 5 de tramway ;
- ▶ l'extension de la Ligne 1 vers la gare Sud de France ;
- ▶ la réalisation de cinq lignes de BusTram (Bus haut niveau de service) ;
- ▶ la gratuité du réseau de transports publics pour les métropolitains.

Et de nouvelles évolutions du réseau sont déjà à l'étude pour l'horizon 2030.

L'ensemble de ces projets va conduire à une augmentation très importante du parc de tramways, qui comptera environ 130 rames (87 aujourd'hui).

Le Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont permettra de remiser, entretenir et injecter ces nouveaux véhicules sur le réseau. Avec sa voie de raccordement à la Ligne 1, il s'agira d'équilibrer la distribution des centres de maintenance sur le territoire de la métropole, qui seront ainsi au plus près des besoins pour garantir une gestion flexible du réseau. Le nouveau Centre d'Exploitation et de Maintenance accueillera environ 40 tramways et 40 bus.

À plus long terme, des réserves foncières seront constituées aux alentours pour permettre une extension de la capacité du Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont, si les évolutions du réseau le nécessitent.

L'opération globale est estimée à 100 M€ HT pour le dépôt et son raccordement.



Design des 4 différentes lignes de Montpellier

CALENDRIER DE RÉALISATION



CENTRE D'EXPLOITATION & DE MAINTENANCE DE GRAMMONT

3

UN EMPLACEMENT OPTIMAL

Pour accueillir un Centre d'Exploitation et de Maintenance, le site doit offrir :

- ▶ une superficie suffisante pour les besoins à court terme, et une possibilité d'évolution,
- ▶ une proximité des lignes de tramway pour une injection performante des rames,
- ▶ une bonne desserte routière, pour la mise en ligne des bus.



Parmi les pistes examinées sur le territoire métropolitain, **seul le site de Grammont remplit ces conditions :**

- 1** | Il assure l'équilibre de la couverture géographique par sa position dans le secteur Est de la Métropole, complémentaire de celles des dépôts existants.
- 2** | Il se connecte facilement au réseau tramway sur la Ligne 1.
- 3** | Sa desserte routière est excellente, avec l'A709 au sud, l'avenue de Grammont à l'Ouest, l'avenue Einstein au Nord, et l'avenue Pierre Mendès-France vers le centre-ville, facilitant les accès bus.
- 4** | Des réserves foncières sont disponibles pour assurer son évolutivité dans le temps.
- 5** | Les règles d'urbanisme y autorisent la réalisation d'équipements publics et industriels ; l'implantation d'un Centre d'Exploitation et de Maintenance est donc compatible.

CENTRE D'EXPLOITATION & DE MAINTENANCE DE GRAMMONT

4

LES ENJEUX DU SITE



Site d'implantation du nouveau Centre d'Exploitation et de Maintenance

 <p>Les enjeux faune-flore sur le secteur sont globalement faibles à modérés. Des mesures seront définies dans le cadre des études pour éviter et réduire autant que possible les impacts et compenser les éventuels impacts résiduels.</p> <p>BIODIVERSITÉ</p>	 <p>Le projet est compatible avec le SCOT en vigueur : les terrains sont actuellement classés AUO soit « à urbaniser ». Dans l'attente d'un projet d'urbanisation, ils continuent d'accueillir provisoirement une activité agricole et viticole.</p> <p>URBANISME & OCCUPATION DU SOL</p>	 <p>Le site est situé sur un point haut topographique, à cheval entre le bassin versant du Nègues-Cats et celui du ruisseau de la Jasse. Des bassins de rétention seront créés afin de maîtriser les écoulements vers l'aval.</p> <p>HYDRAULIQUE</p>
 <ul style="list-style-type: none"> - Le site est situé en zone C du Plan d'Exposition au Bruit, le Centre d'Exploitation et de Maintenance occupera donc un site où la construction de logements, notamment, n'est pas autorisée. - Le cône d'envol de l'aéroport limite la hauteur constructible. <p>AÉROPORT DE MONTPELLIER</p>	 <ul style="list-style-type: none"> - La proximité de l'autoroute, impose des règles de retrait et limite les usages possibles. - Le Centre d'Exploitation et de Maintenance et sa voie de raccordement à Odysseum sont implantés sur la commune de Montpellier. Toutefois, de par leur position en entrée de ville, ils modifieront les conditions d'accès à la Métropole depuis les territoires voisins. <p>A709 ET CIRCULATION</p>	 <p>Une attention forte devra être portée à l'intégration architecturale et paysagère des futures constructions, notamment au regard de la composition paysagère en lien avec le Domaine de Grammont, et du périmètre de protection du domaine de Flaugergues.</p> <p>PATRIMOINE ET PAYSAGE</p>

Le site de Grammont est donc pertinent pour implanter un équipement tel que le nouveau Centre d'Exploitation et de Maintenance. De plus, les incidences du projet sur son environnement seront limitées. La conception du projet s'attachera à s'inscrire dans la démarche Éviter > Réduire > Compenser les impacts et dans les objectifs de la loi Climat.

UN OUTIL DE TRANSPORT MAJEUR, SUR UN SITE EN DÉVELOPPEMENT

Les grandes fonctionnalités du Centre d'Exploitation et de Maintenance



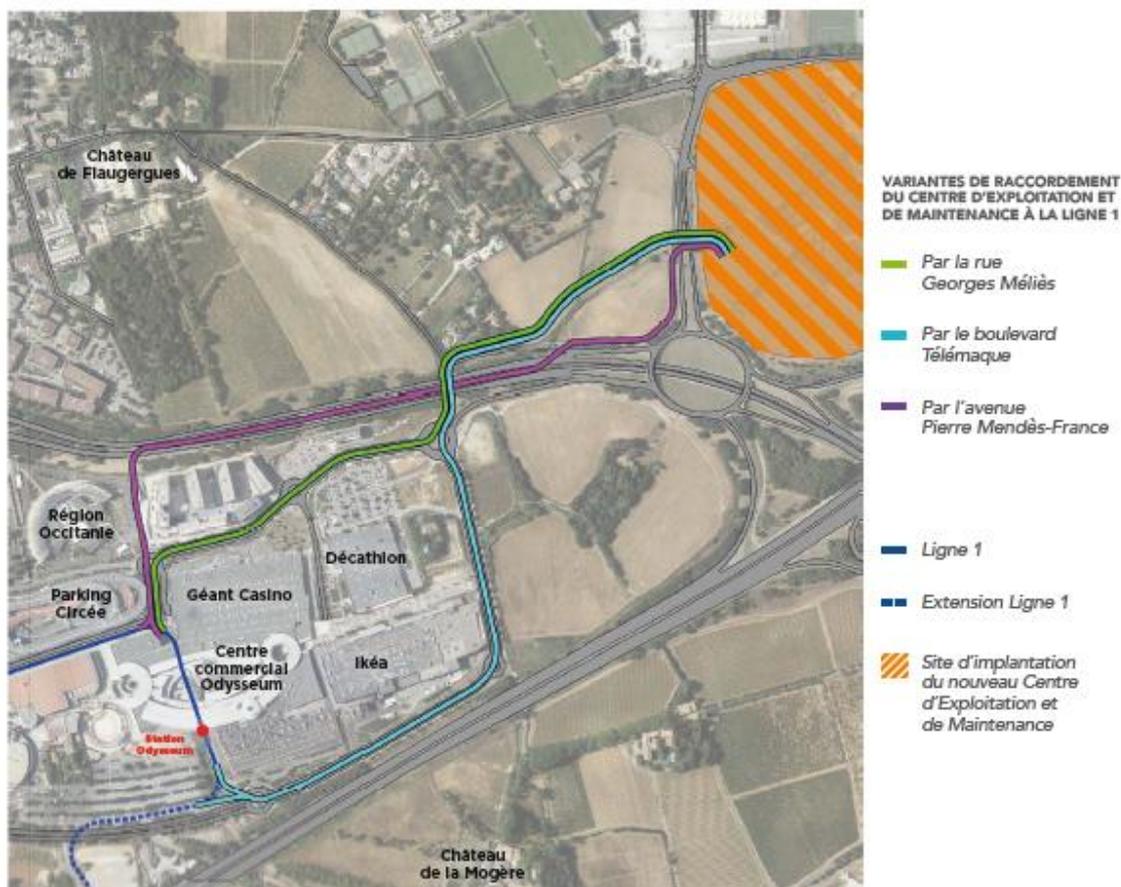
Hypothèse d'organisation fonctionnelle du Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont au stade des études préliminaires

Le Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont permettra de remiser et maintenir environ 40 tramways et 40 bus. Il comportera un atelier tramway, un atelier bus, une station de lavage et des locaux pour le personnel. Des espaces sont également dégagés pour donner lieu à une évolution du dépôt à moyen terme.

Afin d'assurer une insertion urbaine de qualité, le Centre d'Exploitation et de Maintenance sera construit avec un retrait de plusieurs dizaines de mètres par rapport à l'avenue de Grammont et à l'avenue Albert Einstein.

Cette implantation sera accompagnée d'aménagements qualitatifs pour garantir la continuité écologique depuis le Domaine de Grammont, notamment pour l'avifaune.

LES 3 VARIANTES DE RACCORDEMENT EN UN CLIN D'ŒIL



Pour relier le site du Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont à la ligne 1 de tramway qui est la plus proche, trois variantes de tracé ont été identifiées :

- ▶ par la rue Georges Méliès,
- ▶ par le boulevard Télémaque,
- ▶ par l'avenue Pierre Mendès-France.

Elles seront toutes accompagnées d'aménagements favorisant les modes actifs.

Les études préliminaires ont permis d'identifier pour chaque corridor les principaux enjeux, puis au regard de ces enjeux les avantages/inconvénients du tracé, et les impacts liés aux aménagements.

VARIANTE « MÉLIÈS »



La rue Georges Méliès traverse Odysseum d'ouest en est, contournant le centre commercial par le nord avant de desservir des bureaux. Ses 2 x 2 voies, séparées par un terre-plein central de largeur variable, s'accompagnent d'un trottoir séparé par une bande de pins, et ponctuellement de stationnement.

-  Site d'implantation du nouveau Centre d'Exploitation et de Maintenance
-  Périmètre des monuments historiques
-  Périmètre de protection des monuments historiques
-  Zone rouge du PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation)
-  Espace minimal de bon fonctionnement hydraulique
-  Cours d'eau hydraulique
-  Ligne 1
-  Extension Ligne 1

Voie de raccordement du Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont à la Ligne 1 par la rue Georges Méliès - 1100 m

RACCORDEMENT AU RÉSEAU TRAM

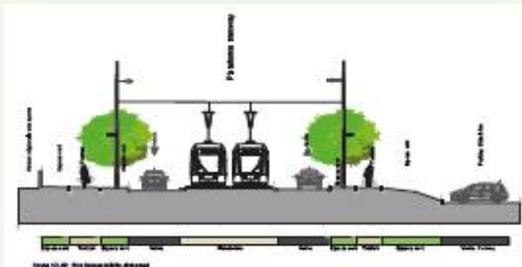
- ▶ Itinéraire le plus direct.

CIRCULATION

- ▶ Réduction de la chaussée à 1 voie par sens sur la rue Georges Méliès.
- ▶ Impact sur la desserte nord d'Odysseum et sur son accès depuis le rond-point du Zénith.

ENVIRONNEMENT

- ▶ Impact sur le cours d'eau du Nègues - Cats.
- ▶ Suppression de l'alignement central de pins sur 430 m environ.
- ▶ Impact sur le bosquet à proximité du rond-point du Zénith.



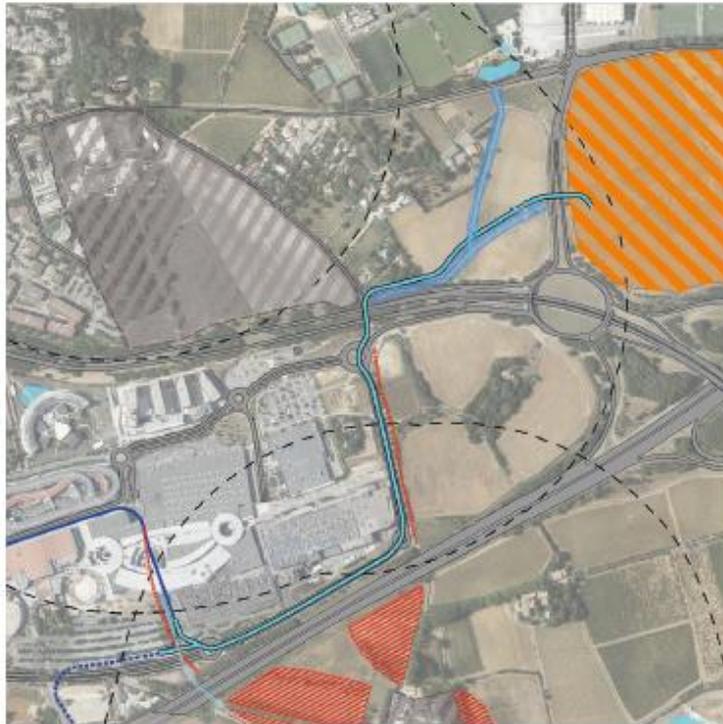
Rue Georges Méliès - insertion envisagée
Pour faciliter le fonctionnement des rives, le tramway serait inséré en position centrale.



Rue Georges Méliès - secteur Ouest, à droite des bureaux

8

VARIANTE « TÉLÉMAQUE »



Le boulevard Télémaque contourne Odysseum par le sud puis l'est. Il est constitué de 2 x 2 voies séparées par un terre-plein central planté de pins. Les trottoirs au nord et la piste cyclable au sud sont isolés des véhicules par un autre alignement de pins.

-  Site d'implantation du nouveau Centre d'Exploitation et de Maintenance
-  Périmètre des monuments historiques
-  Périmètre de protection des monuments historiques
-  Zone rouge du PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation)
-  Espace minimal de bon fonctionnement hydraulique
-  Cours d'eau hydraulique
-  Ligne 1
-  Extension Ligne 1

Voie de raccordement du Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont à la Ligne 1 par le boulevard Télémaque - 1450 m

RACCORDEMENT AU RÉSEAU TRAM

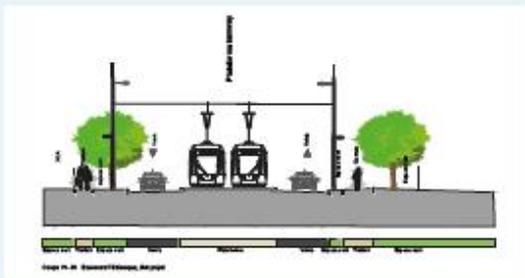
- ▶ Itinéraire le plus long.
- ▶ Passage non commercial des rames dans la station Odysseum.

CIRCULATION

- ▶ Réduction de la chaussée à 1 voie par sens.
- ▶ Impact sur la ceinture sud et est du centre commercial, et sur son accès depuis le rond-point du Zenith.

ENVIRONNEMENT

- ▶ Impact sur le cours d'eau du Nègues - Cats.
- ▶ Travaux hydrauliques importants pour traiter le risque inondation.
- ▶ Suppression de l'alignement de pins central sur 800 m environ.
- ▶ Impact sur le bosquet à proximité du rond-point du Zénith.



Boulevard Télémaque - insertion envisagée
Pour limiter les impacts sur les accès au centre commercial, le tramway serait inséré en position centrale.

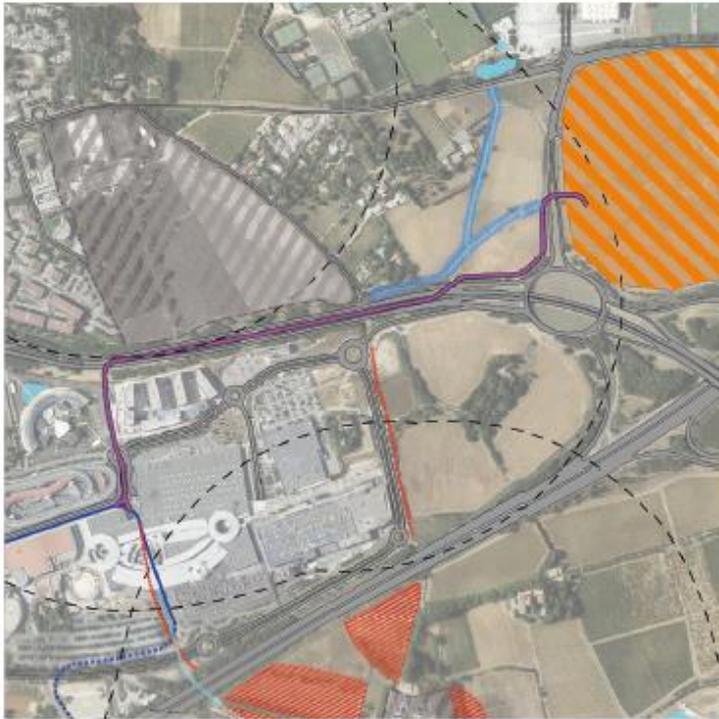


Boulevard Télémaque entre le carrefour d'Alexandrie et la place de Troie

9

Afficher la page suivante (touche fléchée droite)

VARIANTE « MENDÈS-FRANCE »



L'avenue Pierre Mendès-France relie l'échangeur autoroutier du Zénith à Antigone et poursuit la RM66 venant du sud. Outre sa fonction routière d'entrée de ville elle offre une très grande qualité paysagère. Cette voie rapide à 2 x 2 voies est connectée ponctuellement aux quartiers traversés par des bretelles d'accès.

-  Site d'implantation du nouveau Centre d'Exploitation et de Maintenance
-  Périmètre des monuments historiques
-  Périmètre de protection des monuments historiques
-  Zone rouge du PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation)
-  Espace minimal de bon fonctionnement hydraulique
-  Cours d'eau hydraulique
-  Ligne 1
-  Extension Ligne 1

Voie de raccordement du Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont à la Ligne 1 par l'avenue Pierre Mendès-France - 1225 m



RACCORDEMENT AU RÉSEAU TRAM

- Préserve au maximum les possibilités de développement du réseau structurant à long terme.



CIRCULATION

- Maintien de la chaussée à 2 x 2 voies.
- Traversées d'un axe d'entrée de ville très fréquenté.



ENVIRONNEMENT

- Impact foncier sur les propriétés riveraines moindre par rapport aux autres tracés.
- Impact sur l'alignement central de pins ; nouvel aménagement paysager de l'entrée de ville à concevoir.



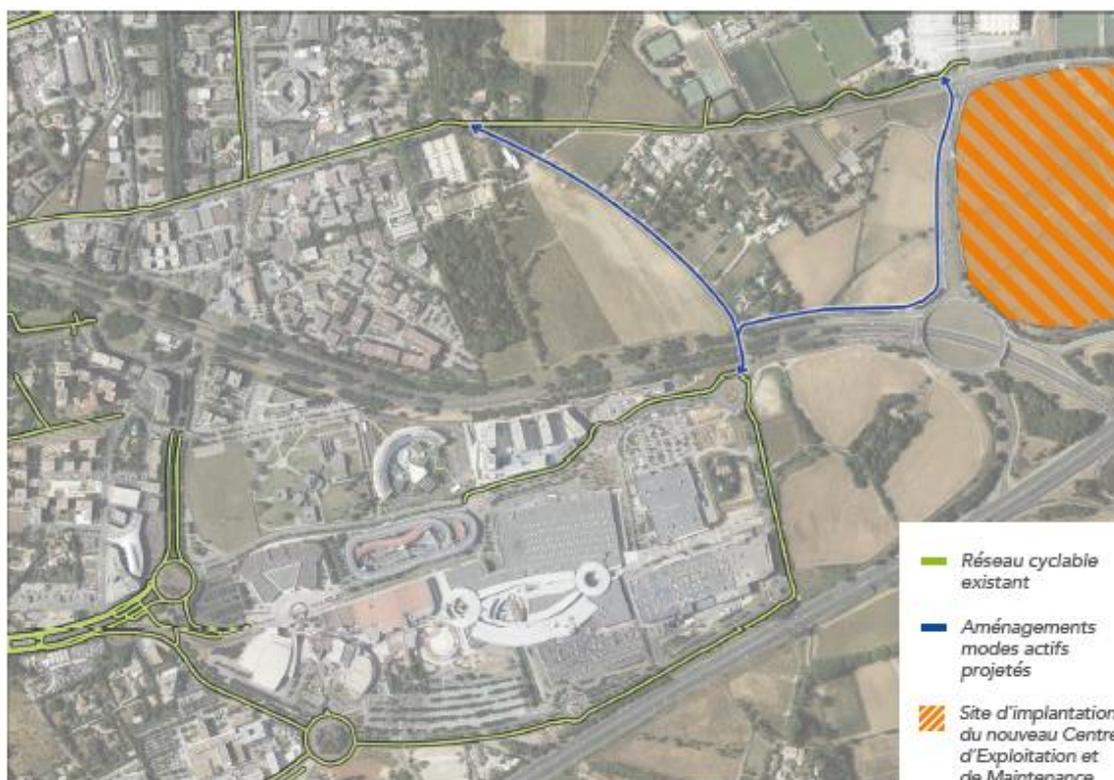
Avenue Pierre Mendès-France - insertion envisagée

La nécessité de préserver la fonctionnalité d'axe majeur d'entrée de ville, conjuguée aux impacts inévitables sur les plantations quelle que soit la solution d'insertion, conduit à privilégier une implantation du tramway sur le terre-plein central, qui s'accompagnera d'un nouvel aménagement paysager qualitatif.



Avenue Mendès-France, vers le centre de Montpellier

UNE LIAISON MODES ACTIFS D'ODYSSEUM À GRAMMONT



Quelle que soit la variante de tracé retenue pour le raccordement, l'itinéraire s'accompagnera de liaisons piétonnes et cyclables réaménagées.

OBJECTIFS

- ▶ Créer une connexion entre les zones commerciales et ludiques d'Odysseum et les installations de Grammont.
- ▶ Renforcer le maillage du réseau cyclable dans l'est de la Métropole.

AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS

- ▶ Faciliter le franchissement des piétons et des cycles de l'avenue Pierre Mendès-France par un traitement du passage sous l'ouvrage de la Mogère.
- ▶ Créer des itinéraires agréables et sécurisés pour les piétons et les cyclistes en suivant la rue de la Mogère ou le long de la voie de raccordement du tramway et de l'avenue de Grammont.



OBJECTIFS & MODALITÉS

La concertation, réalisée au titre des articles L.103-2 3 du Code de l'urbanisme et L.121-15-1 2 du Code de l'environnement, est une 1^{ère} étape d'information du public et de recueil de ses observations et propositions, avant de fixer le programme de l'opération. Les études seront ensuite approfondies, et le projet de nouveau soumis au public lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

La concertation se déroulera comme suit :





MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE
50, place Zeus - CS 39556 - 34061 Montpellier Cedex 2
Tél. 04 67 13 60 00

Tramway 1, arrêt "Les Bains" et "Place de l'Europe"
Tramway 4, arrêt "Place de l'Europe"

MAIRIE DE MONTPELLIER
1, place Georges Frêche - 34267 Montpellier Cedex 2
Tél. 04 67 34 70 00

Tramway 1 et 3, arrêt "Mourens - Hôtel de Ville"
Tramway 4, arrêt "Georges Frêche - Hôtel de Ville"

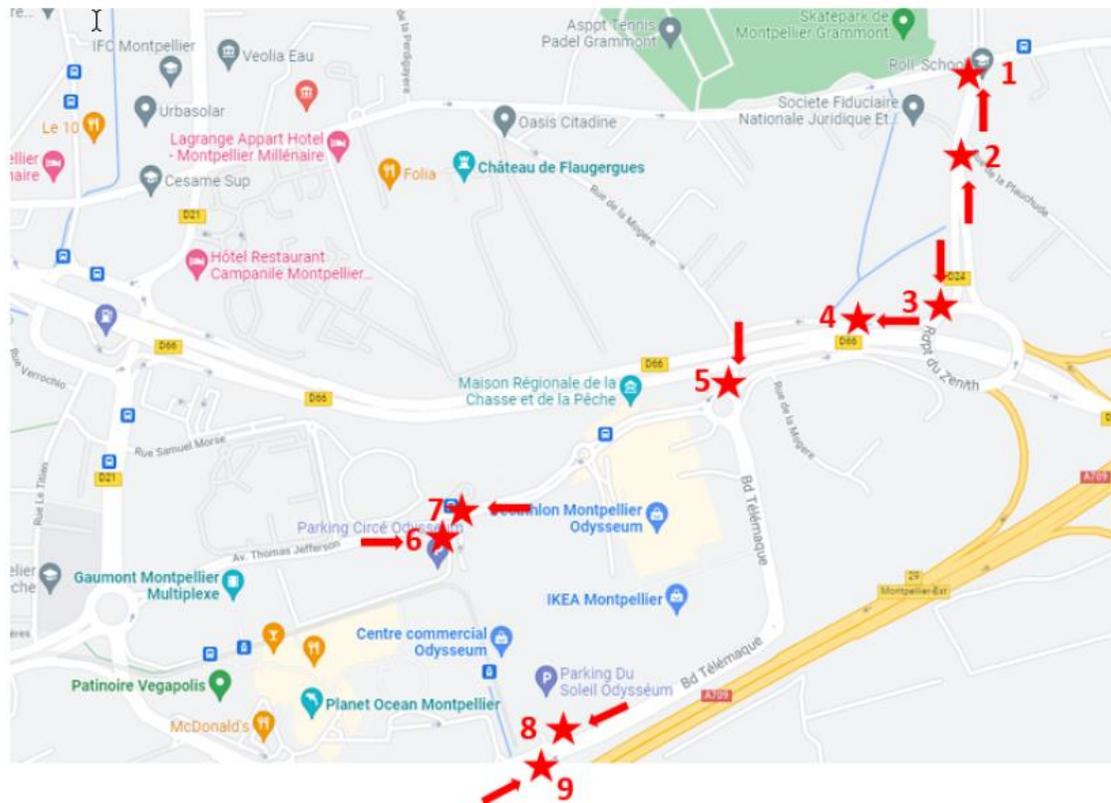
montpellier3m.fr
participer.montpellier.fr



A. Soudak - Montpellier Méditerranée Métropole - Direction de la communication - Photos : ©Yves J. Brossard / © Clément Oudot - 12/2021

5.2 IMPLANTATION DES PANNEAUX D'AVIS DE CONCERTATION

Positionnement des panneaux



Panneau 1



Panneau 3



Panneau 2



Panneau 4



Panneau 5



Panneau 7



Panneau 6



Panneau 8



Panneau 9



5.3 CERTIFICATS D’AFFICHAGE

- Montpellier Méditerranée Métropole - Affichage de la délibération du 28/07/2021 relative notamment aux modalités de la concertation
- Mairie de Montpellier - affichage de la délibération du 26/07/2021 relative notamment aux modalités de la concertation
- Montpellier Méditerranée Métropole / Ville de Montpellier - Affichage de l’avis de concertation



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Michaël DELAFOSSE, Président de Montpellier Méditerranée Métropole, certifie que :

Les délibérations du Conseil de Montpellier Méditerranée Métropole du 28 juillet 2021 ont été affichées sur le panneau d’affichage dynamique réservé à cet effet au siège de la Métropole, 50 place Zeus à Montpellier, comme suit :
- du 08 Août 2021 au 08 Octobre 2021 inclus pour les délibérations n°M2021-313 à M2021-428.

Fait à Montpellier, le 25 OCT. 2021

Le Président de Montpellier Méditerranée Métropole
Le Maire de la Ville de Montpellier

Michaël DELAFOSSE



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Michaël DELAFOSSE, Maire de la Ville de Montpellier, certifie que :

Les délibérations du Conseil municipal du 26 juillet 2021 ont été affichées sur le panneau d’affichage dynamique réservé à cet effet à l’Hôtel de Ville, 1 place Georges FRÉCHE à Montpellier, comme suit :

Du 3 août au 5 octobre 2021 pour les délibérations n°V2021-232 à V2021-241 et n°V2021-243 à V2021-309 ;

Du 4 août au 5 octobre 2021 pour la délibération n°V2021-242.

Fait à Montpellier, le **05 OCT. 2021**

Le Maire de la Ville de Montpellier

Michaël DELAFOSSE



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné Yannick JACOB, Directeur des mobilités de Montpellier Méditerranée Métropole, certifie que :

L’avis de concertation concernant la réalisation du centre de maintenance bus et tramway à Grammont sur le territoire de la commune de Montpellier, par Montpellier Méditerranée Métropole a été affiché du 12/01/2021 au 02/05/2022 sur le panneau réservé à cet effet à l’Hôtel de Ville 1 place Georges Frêche à Montpellier / au siège de la Métropole 50 place Zeus à Montpellier.

Fait à Montpellier, le

03 MAI 2022

Le Directeur des Mobilités

Yannick JACOB

5.4 COMPTE RENDUS DES REUNIONS ORGANISEES DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION

- 16/02/2022 – rencontre avec les commerçants d'Odysseum
- 18/02/2022 – rencontre avec les Chambres consulaires
- 17/03/2022 – réunion publique



☎ 04 67 07 61 91
E-MAIL philippe.niay@tam-way.com

N/REF ← L5_K9930-CRR-TAM-3015998
DATE ← 14 mars 2022

Concertation publique
Centre d'exploitation et de maintenance de Grammont

OBJET : Rencontre avec les commerces d'Odysseum	
DATE DE LA REUNION : 16 Février 2022	LIEU : Visioconférence
REDACTEUR : Philippe NIAY	APPROBATEUR : Johann SERVIGNAT, Etienne ROSSIGNOL
Présents : Voir page suivante	Diffusion : Les participants

TAM - Mandataire agissant au nom et pour le compte de Montpellier Méditerranée Métropole

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 programme, enveloppe financière prévisionnelle, engagement et modalités de la concertation.

Présents :

- Montpellier Méditerranée Métropole :
 - Mme Julie Frêche, Vice-Présidente aux Transports
 - M. Etienne Rossignol, Collaborateur du Cabinet
 - M. José Martinez, Direction des Mobilités
- TaM :
 - M. Johann Servignat, Directeur Technique et Projets
 - M. Philippe Niay, chef de projet dépôts
- Chambre de Commerce et de l'Industrie :
 - M. André Deljarry, Président
 - M. Mohamed Afennich, Directeur Général de la CCI
 - M. Bruno Bouterin, Responsable du Pôle Appui aux Territoires et Représentation des Entreprises
 - M. Pierre-Charles Azema, Pôle Appui aux Territoires
- Klepierre :
 - M. Stéphane Rombaults, Directeur Centre Commercial Régional & Pôle Ludique Odysseum
 - Mme Delphine Blau-Correia, Klepierre, Directrice Développement France
 - Mme Camille Du Bois, Klepierre, Asset Management
 - Mme Sixtine Jullien de Pommerol, Klepierre, Asset Management
- Décathlon :
 - M. Lionel Lemarquand : Directeur Régional
 - M. Guillaume Faure : Directeur du magasin de Montpellier Odysseum
- IKEA :
 - M. Cyril Berrahma, Directeur du magasin de Montpellier Odysseum
 - Mme Sylvie Weber, Asset Manager, IKEA France
- CINEMAS GAUMONT :
 - M. Sébastien Rodriguez, Directeur (excusé)

Après un tour de table des participants, Mme Frêche rappelle que la présente réunion est consacrée au nouveau CEM Grammont.

Mme Frêche indique qu'une réunion publique sera organisée le 17 mars sur le projet du CEM Grammont. La présente réunion a pour but d'échanger au préalable avec les acteurs économiques d'Odysseum, compte tenu des enjeux de mobilité et de trafic routier sur le secteur qui les concernent.

Mme Frêche présente un diaporama qui résume les éléments du dossier de concertation.

Mme Frêche explique que la création d'un troisième dépôt est nécessaire pour accueillir les nouvelles rames et nouveaux bus à haut niveau de service qui viennent renforcer l'offre commerciale du réseau.

Le choix du site de Grammont est le seul qui permette de répondre aux critères indispensables au bon fonctionnement d'un CEM : proximité au centre-ville, pour injecter les rames de plusieurs lignes, enjeux hydrauliques maîtrisables, superficie suffisante. Les enjeux de biodiversité sont faibles à modérés. Le site est compatible avec le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport. L'enjeu de l'impact des voies de raccordement sur la circulation est bien identifié.

Mme Frêche présente les trois variantes de raccordement : Méliès, Télémaque, et Mendès-France, en rappelant les avantages et inconvénients de chacune.

Concernant cette dernière variante, Mme Frêche indique que la Métropole ne souhaite pas obérer la capacité des voiries et de l'av. Mendès France / RM66, afin de faciliter un accès le plus direct possible au centre-ville (parking de la Comédie) via l'avenue Frédéric Mistral. Ceci impactera cependant l'aspect paysager de cette entrée de ville.

Le calendrier des études est 2022-2023, les travaux en 2024-2026.

Mme Frêche invite les participants à réagir et émettre leurs commentaires.

M. Deljarry (CCI) demande les longueurs des différentes variantes. Il estime que les besoins des commerces d'Odysseum sont identifiés et pris en compte dans la variante Pierre Mendès France. Il souhaite que l'aspect paysager soit travaillé afin de préserver la qualité du site, et que les travaux impactent le moins possible le fonctionnement du site.

Mme Frêche indique que la différence de longueur des variantes est de l'ordre de +/- 100 mètres, donc peu significative. Elle fixe l'objectif que les travaux perturbant la circulation soient réalisés en moins d'un an.

Mme Frêche indique que les études de trafic ont été menées en réfléchissant aux trois variantes. Les modélisations de trafic ont été réalisées sur la base de comptages d'avant COVID (novembre 2018), corrigés des dernières données disponibles dans un contexte de retour à la normale. Les études intègrent les périodes de pointe de l'activité d'Odysseum (soir et week-end).

M. Berrhama (IKEA) indique que la variante la plus préoccupante pour son activité est le tracé dit Télémaque. La variante Mendès-France en axial, préservant la circulation à 2x2 voie, aura probablement un impact, mais limité, sur l'accès à Odysseum.

Mme Frêche indique que l'insertion sur le terre-plein central végétalisé a été retenue à l'issue d'un arbitrage difficile, car il impacte directement les pins et le caractère paysager remarquable. Il s'agit de la plus belle entrée de la ville, aussi la composition paysagère pour le projet sera à la hauteur de l'enjeu. Ce choix est nécessaire du fait que la Métropole n'est pas en mesure de proposer de solution alternative ou compensatoire à une insertion sur les voies de circulation existantes, qui perturberait de façon trop importante les flux de circulation sur cette entrée de ville, qui sont de l'ordre de 60 000 véhicules par jour sur l'avenue Mendès-France / RM66.

Klépierre souhaite prendre connaissance des études de trafic et demande l'actualisation des études de trafic avec les voies bus et cycles qui ont été créées depuis les comptages de fin 2018.

M. Lemarquand (Décathlon) estime que la variante Mendès-France est celle qui préserve le mieux les accès à Odysseum. M. Lemarquand indique qu'un plan d'investissement est à l'étude pour développer le magasin, qui a produit le plus gros chiffre d'affaire au niveau mondial en 2021.

M. Rombauts (Klepierre) estime que la variante Mendès-France présente l'énorme avantage d'éviter d'impacter le carrefour de Madrid et le passage sous l'ouvrage de la Mogère. En réponse à la question posée, TaM indique que la solution d'une trémie entre Mendès-France et la Place de Lisbonne a été étudiée en faisabilité et abandonnée, en raison de son emprise, qui ne permettait pas de maintenir la circulation à 2x2 voies sur l'avenue Mendès-France. Le rattrapage de niveau sera réalisé par un remblai doublé d'un mur de soutènement, entre l'immeuble FDI et l'espace Capdeville de la Région.

M. Rombauts (Klepierre) demande si le raccordement des voies de Grammont vers le parking de Circé permettra de maintenir la traversée des voies ferrées de la Ligne 1 pour desservir le quai de livraison existant, et le futur quai de livraison « Primark » qui est actuellement à l'étude. Mme Frêche confirme qu'il a été demandé à TaM de travailler en ce sens.

Mme Weber (IKEA) demande si l'on a une visibilité sur la phase travaux, si les modifications de flux sont estimées et les déviations ont été définies. TaM indique qu'il est nécessaire d'attendre le résultat de la concertation publique avant de déclencher ces études poussées. La variante Mendès-France crée des gênes de type traversée de voirie, mais pas sur un linéaire étendu, contrairement aux variantes Méliès et Télémaque. Mme Frêche souligne que des accès seront toujours maintenus à Odysseum pendant les travaux.

M. Berrhama (IKEA) indique que IKEA a un projet d'investissement sur le développement d'une offre Click & Collect, et demande si les travaux peuvent affecter le niveau d'activité.
M. Martinez indique que les modifications de la circulation prendront en compte les besoins des activités. Mme Frêche rappelle que les travaux ne démarreront qu'à partir de 2024.

M. Rombauts (Klepierre) indique que M. Sébastien Rodriguez, directeur des cinémas Gaumont, est excusé. Il a fait savoir qu'il a une préférence pour la variante Mendès-France.

En conclusion, Mme Frêche remercie les participants, prend acte de l'unanimité autour de la variante Pierre Mendès France et les invite à assister à la réunion de concertation publique du 17 mars pour exprimer leur avis.

Elle demande aux services de la Métropole d'organiser des réunions complémentaires dans un autre cadre, concernant notamment l'Extension de la Ligne 1 de tramway d'Odysseum à la gare Sud de France, et le projet de bus à haut niveau de service.



☎ 04 67 07 61 91
E-MAIL philippe.niay@tam-way.com

N/REF → L5_K9930-CRR-TAM-3015997
DATE → 14 mars 2022

Concertation publique
Centre d'exploitation et de maintenance de Grammont

OBJET :

Rencontre avec les chambres consulaires

**Chambre de Commerce et d'Industrie,
Chambre d'Agriculture,
Chambre des Métiers et de l'Artisanat**

DATE DE LA REUNION : 18 Février 2022 **LIEU :** Visioconférence

REDACTEUR : Philippe NIAY **APPROBATEUR :** Claire RANCOULE, Etienne ROSSIGNOL

Présents : Voir page suivante	Diffusion : Les participants
--------------------------------------	-------------------------------------

TaM - Mandataire agissant au nom et pour le compte de Montpellier Méditerranée Métropole

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 programme, enveloppe financière prévisionnelle, engagement et modalités de la concertation.

Présents :

- Montpellier Méditerranée Métropole :
 - Mme Julie Frêche, Vice-Présidente aux Transports
 - M. Etienne Rossignol, Collaborateur du Cabinet
 - M. José Martinez, Direction des Mobilités, en charge des projets TCSP
- TaM :
 - M. Claire Rancoule, Chef de Projet Ligne 5
 - M. Philippe Niay, chef de projet dépôts
- Chambre de Commerce et de l'Industrie :
 - M. Jean-Marie Sevestre, Vice-Président Commerce-Tourisme-Culture
 - M. Bruno Bouterin, Responsable du Pôle Appui aux Territoires et Représentation des Entreprises
 - M. Pierre-Charles Azema, Pôle Appui aux Territoires
- Chambre d'Agriculture :
 - Mme Céline Brossard, Chef du pôle Territoire-Aménagement
- Chambre des Métiers et de l'Artisanat :
 - M. Michel Bastide, commission territoriale pour Montpellier Métropole

Après un tour de table des participants, Mme Frêche rappelle que la présente réunion est consacrée au nouveau Centre d'exploitation et de maintenance (CEM) de Grammont.

Mme Frêche indique qu'une réunion publique sera organisée le 17 mars sur le projet du CEM Grammont. La présente réunion a pour but d'échanger au préalable avec les chambres consulaires, au regard des enjeux qui les concernent.

Mme Frêche présente un diaporama qui résume les éléments du dossier de concertation.

Mme Frêche explique que la création d'un troisième dépôt est nécessaire pour accueillir les nouvelles rames et nouveaux bus à haut niveau de service qui viennent renforcer l'offre commerciale du réseau.

Le choix du site de Grammont est le seul qui permette de répondre aux critères indispensables au bon fonctionnement d'un CEM : proximité au centre-ville, pour injecter les rames de plusieurs lignes, enjeux hydrauliques maîtrisables, superficie suffisante. Les enjeux de biodiversité sont faibles à modérés et les parcelles sont classées de longue date en zone « A Urbaniser » au PLU. L'enjeu de l'impact des voies de raccordement sur la circulation est bien identifié.

Mme Frêche indique que le projet comporte la réalisation des voies techniques de raccordement du dépôt au réseau tramway. Ces voies sont exclusivement techniques. La possibilité de créer une desserte commerciale avec une station à Grammont est une réflexion de long terme, qui ne fait pas partie du projet présenté ici. Mme Frêche présente les trois variantes de raccordement : Méliès, Télémaque, et Mendès-France, en rappelant les avantages et inconvénients de chacune.

Mme Frêche indique que sur la variante Mendès-France, l'insertion sur le terre-plein central végétalisé a été retenue à l'issue d'un arbitrage mûrement réfléchi, car elle permet de maintenir les flux de circulation sur 2x2 voies, mais elle impacte directement les pins et le caractère paysager remarquable de cette entrée de ville. Ce choix est nécessaire car l'alternative qui consisterait à implanter le tramway sur les voiries existantes réduirait les 2x2 voies à 2x1, et perturberait de façon trop importante les flux de circulation sur cette entrée de ville. Si la variante Mendès-France est retenue, une attention particulière sera apportée avec les maîtres d'œuvre et les paysagistes pour reconstituer un paysage qualitatif.

Le calendrier des études est 2022-2023, les travaux en 2024-2026.

Mme Frêche invite les participants à réagir et émettre leurs commentaires.

Mme Brossard (Chambre d'Agriculture) indique que d'un point de vue agricole, la variante Mendès-France est préférable, parce qu'elle ne crée pas d'enclavement de parcelle.

M. Bouterin (CCI) partage la position que la variante Mendès-France, avec passage sur le terre-plein central, est le meilleur optimum pour l'activité économique d'Odysseum. La CCI a échangé avec les partenaires d'Odysseum, en les invitant à contribuer à l'amélioration paysagère de l'entrée de ville.

M. Bastide (CMA) regrette l'atteinte potentielle au paysage d'entrée de la ville, et estime intéressante la variante Télémaque. Mme Frêche rappelle que sur cette variante, les voiries seraient réduites à une voie dans chaque sens et les pins seraient aussi impactés, il ne serait pas possible de maintenir les alignements existants. Un relevé écologique a été réalisé, qui n'a pas relevé d'enjeu de biodiversité sur les pins.

M. Sevestre (CCI) note que les pins abîment la route, à cause des racines superficielles qui ont tendance à déformer la chaussée.

M. Azema (CCI) rappelle que les rames sortent du dépôt avant l'heure de pointe du matin, et rentrent le soir de façon très échelonnée. La perturbation à la circulation est donc modérée.

En conclusion, Mme Frêche remercie les participants, et répond positivement à leur proposition de contribuer par écrit à la concertation, et à assister à la réunion de concertation publique du 17 mars pour exprimer leur avis.



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

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

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

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

TaM - Mandataire agissant au nom et pour le compte de Montpellier Méditerranée Métropole

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 « Hirondelles » (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 Moqère.

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.*

5.5 TABLEAU DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS EXPRIMÉES

AVIS CONCERTATION CEM de GRAMMONT - SYNTHÈSE DES REGISTRES PAPIER & DEMATERIALISE												
31/01/2022 - 02 /05 /2022												
DATE	N° OBSERVATION	NOM	THEME	OBSERVATIONS	VARIANTE TELEMAQUE Pour / Contre		VARIANTE GEORGES MELIES Pour / Contre		VARIANTE MENDES France Pour / Contre		autre proposition	NSP
07/02/2022	4	CitronVert		Il serait plus judicieux d'effectuer un raccordement au niveau de la station Millénaire et de créer ainsi une nouvelle branche de la ligne 1 qui dessert une station au niveau du parc club du millénaire et Grammont terminus.							5	
22/02/2022	7	Atika E		1 - Nous sommes riverains directement impactés par votre projet (vert et bleu sur votre plan) et nous ne souhaitons pas avoir des centaines de passage de tram passer sous nos fenêtres alors que nous avons acheté ici pour ne pas avoir de nuisances. Le projet violet est le seul qui n'impacte aucune maison. 2 - Rien n'est fait pour desservir des zones de forte concentration comme le Millénaire, peut qu'il serait plus judicieux de faire passer une ligne qui irait jusqu'au Zenith en passant par Albert Einstein.		4		4	4			
22/02/2022	8	MATHE		Pourquoi flinguer l'avenue Mendès-France avec une traversée de tram qui va impliquer un feu rouge (et donc de la pollution) et ajouter de la difficulté à la difficulté pour les actifs (toujours oubliés, sauf pour les mettre financièrement à contribution) ? Il faudrait en profiter pour créer une branche commerciale de la ligne 1 qui passe par le Millénaire (le désert des transports) pour rejoindre le futur dépôt. Passer à coté de la possibilité de desservir le Millénaire, c'est quand même passer à coté du besoin et passer à coté du projet...						5	5	
14/03/2022	14	Marc.F		Directement impacté par ce projet car ma propriété sera collée à la voie si le projet de la variante "Méliès" ou "Télémaque" sont retenus... Avez vous prévu des structures ou autres concernant les nuisances sonores pour vos citoyens ? Et la moins value de mon bien si le tramway serait à 5m de ma chambre !? La variante "Mendes-France" serait donc la moins nuisible et le + direct suivant vos tracés sur le fichier Pdf consultable. Pourquoi ne pas prévoir un tracé dans la continuité du Blv Télémaque qui relierai le rond point du Zenith puisque il n'y a que du terrain agricole dans cette partie ??					1		1	
11/03/2022	COURRIER	CHAMBRE DES METIERS		La conférence des élus de la Chambre des métiers et de l'artisanat de l'Hérault souhaite que le passage des tramways dans le cadre de l'implantation de la plate-forme du Zénith se fasse en traversant Odysseum et non par l'entrée routière de Montpellier avenue Mendès-France						1		
15/03/2022	COURRIER	CHAMBRE COMMERCE & IND.	TRACE	cf le courrier pour l'intégralité des remarques ; extraits ci-dessous : les deux variantes Méliès et Télémaque ne nous paraissent pas pertinentes ; en effet elles conduiraient à réduire les voies de circulation de 2x2 à 2x1 sur des axes déjà saturés et occasionneraient des difficultés d'accessibilité à la zone Odysseum et tout particulièrement au P+Tram Circé situé en cœur de zone. Il nous apparaît opportun et raisonnable de la retenir la variante Mendès-France, qui doit permettre de limiter les impacts sur la circulation de l'une des principales pénétrantes de la Ville de Montpellier (aménagement des voies de tram sur le terre-plein, donc pas de suppression des voies automobiles ; et seuls deux franchissements de l'avenue sont prévus, et nous avons bien noté que les trams emprunteront ces voies essentiellement avant ou après les heures de pointe). L'avenue Mendès-France dessert notamment notre centre-ville commerçant, nous avons donc examiné avec soin la variante qui emprunte cette avenue pour nous assurer que les aménagements prévus ne viendraient pas occasionner des difficultés d'accessibilité au cœur de ville.		1		1	1			
24/03/2022	17	Fd		Le projet semblerait intéressant si son emplacement ne nécessitait pas des raccordements tous plus embêtants les uns que les autres, notamment quant à l'impact sur la circulation de l'entrée la plus fréquentée de la ville. Dans cette dimension, la variante Méliès semble la plus intéressante pour préserver un minimum la capacité qu'auront les non montpelliérains à entrer dans Montpellier avec leur véhicule (et à en sortir le soir).				2				
24/03/2022	18	Alexandre TEBANI		L'idée d'une station desservant Grammont n'est pas une mauvaise idée. Je réfléchis en ce moment même pour les futurs design et tracé des tramways 6 et 7, cette idée de station à Grammont me donne une idée pour la future ligne 8 de tram (pour le moment je suis mineurs mais je connais le maire, Saurel et Delafosse). Pour le moment j'ai besoin d'aide pour le design de la ligne 8 SVPPP ! BREF, le tracé le plus rapide et le moins sonore est par Méliès				1				
01/05/2022	25 +COURRIER	BSAT - M. SOUCHON & Mme THIERY		Les tracés Méliès et Télémaque ainsi que les liaisons mode actifs risquent d'avoir une emprise foncière sur notre parcelle qui inclut notre résidence principale. Avec pour conséquence : - risque d'enclavement de notre parcelle - impact sur plusieurs biens et équipements présents sur notre parcelle. Nous avons cru bon, au vu de ces impacts potentiels majeurs, de les circonscire et les détailler par courrier, daté du 28 mars 2021, à Mme Sachet de l'équipe projet de la TAM. cf le courrier pour l'intégralité des remarques ; extraits ci-dessous : Suite à la réunion publique du 17/03, nous notons que le tracé préférentiel qui semble se dégager de manière préférentielle est la variante Pierre Mendès-France ; sans plus d'information à ce jour nous n'avons pas d'objection particulière. Les variantes Méliès et Télémaque paraissent avoir des impacts inacceptables sur notre propriété.		1		1	1			

AVIS CONCERTATION CEM de GRAMMONT - SYNTHÈSE DES REGISTRES PAPIER & DEMATERIALISE
31/01/2022 - 02 /05 /2022

DATE	N° OBSERVATION	NOM	THEME	OBSERVATIONS	VARIANTE TELEMAQUE Pour / Contre	VARIANTE GEORGES MELIES Pour / Contre	VARIANTE MENDES France Pour / Contre	autre proposition	NSP
06/04/2022	<u>19</u>	SAMZORG	TRACE	Bonjour à mon avis, l'option par Méliès est la meilleure, moins longue et ne coupant pas la Mendès France très fréquentée. Par contre si vous n'envisagez pas de créer de station sur le tracé et qu'il ne servira qu'à sortir/renter les trams du dépôt, pourquoi faire un tracé avec 2 voie de tram? Une seule voie suffit cela fera des économies.		1			
10/04/2022	<u>20</u>	MARKCO		L'option Télémaque me semble moins déranger que les autres itinéraires	1				
28/04/2022	<u>21</u>	VL		Le 3ème projet a priori plus séduisant ne parle pas des nuisances sonores et de l'impact quotidien sur le trafic sur un axe d'entrée de ville très fréquenté. Les projets présentés ne sont que partiels et ne donnent pas de perspectives sur l'évolution du quartier			1		
28/04/2022	<u>22</u>	PierrotMar		Je trouve le projet intéressant sur plusieurs aspects. Il permet aussi de redonner du sens à la zone d'Odysseum qui est un peu déconnectée du reste de la ville. Concernant le raccordement du centre d'exploitation, je pense que le plus pertinent est l'option Mendès France. En effet, le tracé me paraît le plus logique et permet de ne pas impacter outre mesure la circulation tant dans le secteur d'Odysseum que sur l'avenue PMF.			2		
28/04/2022	<u>23</u>	Augustus BI		Le projet est intéressant même s'il présage quelques travaux lourds... Un point sur lequel je crois important de réagir : le raccordement du CEM. En effet, mon choix se porte sur la variante Mendès France. Je suis farouchement opposé au raccordement par le boulevard Télémaque ou Melies. Dans l'un et l'autre cas, cela sous-entend de faire passer les rails à côté des pins qui vont les soulever et entraîner des travaux d'entretien répétés et coûteux. Espérons qu'une reconstitution paysagère vienne rapidement solutionner cette question épineuse dans le secteur...	2	2	2		
01/05/2022	<u>26</u>	Thoma		La création d'un centre pour desservir cette zone me paraît pertinente surtout avec l'extension de la ligne 1 du tramway. Je suis favorable à l'option Pierre Mendès France. Cycliste et attentif à la création d'une continuité cyclable en ville, j'espère que les dispositions seront prises. D'ailleurs, je souhaite que les pins soient replantés sur un autre secteur de la commune (dans un parc) car sinon des travaux seront régulièrement à prévoir car les racines défoncent la chaussée			2		
01/05/2022	<u>27</u>	Jan Simon		Clairement, mon choix se porte sur l'option PMF. C'est la plus directe, la moins encombrante de travaux (toutes proportions gardées) dans le secteur et celle qui appelle le moins de zigzags dans Odysseum. Elle offre aussi l'avantage de permettre de repenser cette entrée de ville ; notamment l'esthétique urbaine assez laide.			1		
01/05/2022	<u>28</u>	Laëtitia VLM		Castrite, je suis partagée entre les différentes propositions. Travaillant au cœur d'Odysseum, je sais que les différentes options vont nécessairement impacter mon trajet. Toutefois, c'est paradoxalement l'option Mendès France qui me paraît la plus pertinente et que je soutiens.			2		
01/05/2022	<u>29</u>	Laurafmdz		L'Option PMF est celle que je choisis : pertinence du tracé, celle qui sera la plus rapide, la plus simple et celle qui générera certainement le moins de travaux ! L'idée de laisser la possibilité de structurer à plus long terme est une bonne idée ! De même, en maintenant les deux voies, au moins, on peut être sûr que l'on pourra rouler sur cet axe fréquenté !			2		
01/05/2022	<u>30</u>	Ramzilejul		Projet qui me laisse espérer que dans quelques années de nouvelles lignes de tramway et de bus partiront de cette zone. L'option PMF semble retenir l'intérêt de nombreux commentaires ; j'y souscris également ! En conservant les deux fois deux voies, je suis rassuré car les autres options vont mettre encore des bouchons dans cette zone.			1		
01/05/2022	<u>31</u>	Vanessa		Je suis favorable à l'option PMF ! J'espère que cette option sera revenue mais donnera l'occasion d'une rénovation générale de la voie PMF. Ces pins sont hideux... N'a-t-on des essences plus belles, plus agréables et surtout moins allergisantes ?! J'espère que ce tracé sera celui choisi !			1		

AVIS CONCERTATION CEM de GRAMMONT - SYNTHÈSE DES REGISTRES PAPIER & DEMATERIALISE
31/01/2022 - 02 /05 /2022

DATE	N° OBSERVATION	NOM	THEME	OBSERVATIONS	VARIANTE TELEMAQUE Pour / Contre		VARIANTE GEORGES MELIES Pour / Contre		VARIANTE MENDES France Pour / Contre		autre proposition	NSP	
31/01/2022	1	Mikar	STATION	Ce pourrait être l'occasion de créer une station de tram pour desservir le zénith, le parc grammont et un grand parking relais à grammont.								6	
02/02/2022	2	Lucoe		Comme dit par d'autres, il faudrait envisager une desserte en tram de Grammont autrement il y a rupture de charge depuis le centre-ville (1 ou 2 tram et bus).									2
12./03/2022	12	eliso		C'est bien dommage de faire venir le tramway sans prévoir une station pour le domaine de Grammont qui compte tout de même : un théâtre, un zénith, un skate park, des terrains de sports, un centre équestre, un centre de loisirs, des festivals, un parcours de santé, une salle de mariages, et bientôt un cimetière géant... Pourquoi ne pas prévoir la desserte du tramway de tous ces lieux de vie très fréquentés, notamment par des jeunes ? Le bus actuel qui passe quand il peut est bien loin de suffire et le rond-point du zénith est de plus en plus saturé faute de transports en commun..									1
13/03/2022	13	Sebastien		Quel dommage de ne pas profiter de cette opportunité unique pour créer une station de tram pour desservir le site de Grammont avec son théâtre, son zénith, le skate-park, le centre équestre, le parcours de santé.									1
23/03/2022	16	Seve34310		enfin un bon projet pour cette gare fantôme, qui est mal desservi depuis des années..dommage de ne pas prévoir d'autres arrêts entre ..tant cas faire un truc le faire bien..									1
21/03/2022	15	HOUSSETA Frederic		3- Le projet ne mentionne pas explicitement la création d'une station de tram pour accéder au réseau à partir du ZENITH.									
10/04/2022	20	MARKCO		Comme beaucoup je crois que Grammont, avec son funérium, son théâtre, son skatepark son centre équestre et son parc mériterait une liaison fixe. Quel gâchis de faire venir le tramway sans faire profiter directement les Montpelliérains.									

AVIS CONCERTATION CEM de GRAMMONT - SYNTHÈSE DES REGISTRES PAPIER & DEMATERIALISE												
31/01/2022 - 02 /05 /2022												
DATE	N° OBSERVATION	NOM	THEME	OBSERVATIONS	VARIANTE TELEMAQUE Pour / Contre		VARIANTE GEORGES MELIES Pour / Contre		VARIANTE MENDES France Pour / Contre		autre proposition	NSP
02/02/2022	2	Lucoe	MOBILITES & RESEAU	Au vu du projet de halte TER "Rondelet" située à Garosud qui est prévu dans le précédent PDU, si le dépôt Jeune-Parque est fermé, il faudrait conserver l'emprise et une partie des voies pour le convertir en terminus de la ligne 2 à l'ouverture de la halte pour connecter les deux réseaux (halte qui est nécessaire je pense, après la construction de la LGV Montpellier-Beziers).								
03/02/2022	3	Istria		Le site de la Jeune Parque pourrait alors être utilisé comme "gare routière" Flixbus et compagnie, afin de libérer de l'espace à la station "les Sabines". Cette gare routière convenablement aménagée avec toilettes, snack-bars, salle d'attente climatisé,... permettrait un accueil décent des voyageurs de ou vers Montpellier. La voie ferrée existe entre Jeune Parque et les Sabines, les tramways origine ou terminus les Sabines auraient alors leur parcours prolongé jusqu'à Jeune Parque.								4
05/03/2022	10	NicoLas		Je trouve que c'est vraiment dommage de sacrifier le dépôt de la jeune parque. Selon moi ce serait un gros gaspillage d'argent public. Combien de millions d'euros seront dépensés dans un projet de ce type ? Pourtant il existe de nombreuses autres solutions (agrandissement du dépôt des hirondelles, construction d'un nouveau dépôt bus et tram sur le tracé de la ligne 5 vers clapiers par exemple). Détruire un dépôt de tramway qui a moins de 10ans serait vraiment un gros gâchis. Employer cet argent à d'autres fin permettrait de faire des économies. Ou bien ne faire qu'un dépôt bus?								1
28/02/2022	9	LENOSA		Il est important d'utiliser les moyens de transport comme le tramway et le bus pour diminuer la pollution, les voitures, les embouteillages au centre ville.								1
20/02/2022	6	Camargo		Vous faites le strict minimum dans vos trajets de Tram . Départ de Jacou tout va vers la gare il n'y a rien qui va du côté de Clapiers vers hôpitaux facultés une hérésie de la part de personnes qui se croient au dessus des autres . Aucune ligne de Tram qui aille jusqu'à Vendargues /Castries/sussargues/Saint Drezyer/ Beaulieu / Saint Génies /Montaud. Très étonnant de la part de personnes qui vous parlent de transition écologique et qui ne font rien à part vous mettre le couteau sous la gorge.								3
12/02/2022	5	Jeanne		En tant qu'aide familiale je viens régulièrement à Montpellier ou je n'ai d'autre choix que d'entrer dans le centre ville pour garer ma voiture dans le garage de mes enfants . Pour la journée, pas de problème le parking+tram c'est parfait. Mais pour plusieurs jours, je ne trouve pas de solution, ma petite retraite ne me permet pas de payer plein pot pour me garer plusieurs jours. Je propose un forfait raisonnable au parking+tram. Mes enfants utilisent leurs vélos pour aller travailler, je souhaiterais aussi ne pas rentrer dans la ville en voiture								2
28/04/2022	21	VL		Il aurait été souhaitable de présenter l'aménagement du quartier dans son ensemble : desserte de Grammont, réorganisation des axes d'entrée de la ville, amélioration des transports en commun aussi bien dans le maillage que dans la performance (plus d'une heure en tramway pour relier Odysseum à la Mosson)... Ce cruel manque de perspectives laisse place aux doutes sur la pertinence des choix proposés								
30/04/2022	24	MPLL		Est-il possible de considérer le projet dans son ensemble pour plus de cohérence : aménagements cyclables et piétons, nouvelle entrée dans Montpellier, dessertes vers le zenith, le centre équestre, le club de tennis, le cimetière... L'hypothèse Mendès France semble la moins incohérente, bien qu'un tracé alternatif plus au sud dans l'axe du premier tronçon qui part vers la gare TGV eut été plus logique!					1		1	
01/05/2022	25	BSAT		Le croisement "Rue des cauquillous - Rue de la Mogère" est aujourd'hui très accidentogène : fréquentes sorties de route de véhicules qui arrivent du rond point du Zenith et vont à Odysseum, roulant à vive allure en bas de la rue des Cauquillous, terminant leur route soit dans le talus soit dans pilier de la passerelle sous l'av. Mendès France, à cause du virage serré à 90° dans lequel il n'y pas de visibilité. Tout aménagement de la zone devra permettre sa sécurisation aujourd'hui non assurée, automobilistes et piétons (riverains et ceux qui vont à Grammont à pied).								

AVIS CONCERTATION CEM de GRAMMONT - SYNTHESE DES REGISTRES PAPIER & DEMATERIALISE
31/01/2022 - 02 /05 /2022

DATE	N° OBSERVATION	NOM	THEME	OBSERVATIONS	VARIANTE TELEMAQUE Pour / Contre		VARIANTE GEORGES MELIES Pour / Contre		VARIANTE MENDES France Pour / Contre		autre proposition	NSP
22/02/2022	7	Atika E		1 - Nous sommes riverains directement impactés par votre projet (vert et bleu sur votre plan) et nous ne souhaitons pas avoir des centaines de passages de tram passer sous nos fenêtres alors que nous avons acheté ici pour ne pas avoir de nuisances. Le projet violet est le seul qui n'impacte aucune maison.								
10/03/2022	11	Ce.ax		J'habite le quartier depuis plus de 20 ans, nous sommes directement impacté par ce projet puisque vous avez fait pression pour racheter la maison familiale dont nous sommes locataire afin de la raser pour construire votre entrepôt ! oui elle se trouve sous les rainurages oranges....{ Vu les prix du marchés actuellement, il est impossible de retrouver quelque chose de similaire que ce soit en location ou en achat, vous avez brisé une famille avec votre projet...silence radio de la part de notre nouveau bailleur la métropole ! juste dégoutée.....								1
14/03/2022	14	Marc.F		Directement impacté par ce projet car ma propriété sera collée a la voie si le projet de la variante "Méliès" ou "Télémaque" sont retenus... Avez vous prévu des structures ou autres concernant les nuisances sonores pour vos citoyens ? Et la moins value de mon bien si le tramway serait a 5m de ma chambre !? La variante "Mendes-France" serait donc la moins nuisible et le + direct suivant vos tracés sur le fichier Pdf consultable.								
21/03/2022	15	HOUSSETA Frederic	Riverains	Je suis un riverain du centre d'exploitation en projet. Au vu des éléments fournis, le projet est susceptible de m'impacter sur plusieurs points. J'habite au mas Julien avec seul accès l'avenue A.EINSTEIN qui est en sens unique. 1- Pour sortir de chez moi et rejoindre Montpellier le seul accès est l'avenue de GRAMMONT. La création d'une traversée par le tram ne devra pas rendre plus difficile l'accès vers les autres voies des sorties. 2- Le projet mentionne "l'espace minimal hydraulique de BF" (espace minimal de bon fonctionnement). Aujourd'hui je ne suis alimenté seulement par un puit sans accès à l'eau potable. Je ne souhaite pas que le projet impacte ni qualitativement ni quantitativement ma ressource en eau. Le risque concerne aussi la création de l'aire de lavage des rames. 3- Le projet ne mentionne pas explicitement la création d'une station de tram pour accéder au réseau à partir du ZENITH. PS: Le projet devra limiter la désimpermabilisation de la nappe que mon puit capte.								1
28/04/2022	21	VL		Riverain de la rue de la Mogère et usager quotidien du quartier, je m'étonne des choix proposés. Deux impactent directement des propriétaires qui a aucun moment n'ont été informés par les services de la Mairie. Ces derniers pourraient se voir expropriés partiellement avec des nuisances par la suite								
30/04/2022	24	MPLL		Habitants de la mogère, nous resterons attentifs et mobilisés à chaque étape du projet, pour que Montpellier se développent en harmonie avec son environnement et ses habitants.								
01/05/2022	25	BSAT		Nous sommes riverains immédiats du projet du tracé de raccordement. En cette qualité, de toute évidence, le tracé "Pierre Mendès-France" est celui qui limite les nuisances, à la condition que soit respecté le tracé présenté dans la plaquette, que les voies de tram traversent l'avenue Pierre Mendès France et la rue des Cauquillous au niveau de la patte d'oie où ces deux axes se rejoignent.					2			
28/03/2022	25 + COURRIER	BSAT - M. SOUCHON & Mme THIERY		cf le courrier pour l'intégralité des remarques ; extraits ci-dessous : - riverains directs rue de la mogère ; description des modalités d'accès à la parcelle - Sur le projet de liaisons modes actifs, nous ne pouvons savoir aujourd'hui si un aménagement peut se faire sans emprise foncière sur notre parcelle ; s'il devait y avoir un impact : description des biens et équipements situés sur la propriété à proximité de la limite côté sud impactée. - si des négociations devaient être menées, présentation des souhaits qui seraient exprimés - tout aménagement devra permettre la sécurisation du croisement "rue de la Mogère - rue des Cauquillous", particulièrement accidentogène comme déjà signalé aux services de la Voirie								
				TOTAL DES AVIS PORTES AUX REGISTRES	1	8	4	8	23	7	12	24

AVIS CONCERTATION CEM de GRAMMONT - SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS EXPRIMÉES LORS DE LA RÉUNION PUBLIQUE DU 17/03/2022												
17/03/2022	réunion publique	M. Lacambre		<p>résident rue de la Mogère, représentant un petit groupe de riverains très intéressé par la décision sur le choix de la variante de tracé.</p> <p>Il souligne que les perspectives de plus long terme doivent être cohérentes entre elles, et que c'est la pré-occupation des riverains que soient articulés le projet actuel de CEMG, la liaison commerciale, et le développement du secteur de Grammont.</p> <p>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.</p>					1			
17/03/2022	réunion publique	M. Souchon		<p>résident rue de la Mogère</p> <p>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.</p> <p>Souligne que planter des arbres est très positif, et qu'il serait préférable de remplacer les pins abattus par d'autres essences.</p> <p>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 ?</p> <p>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.</p>								
17/03/2022	réunion publique	M. Rombauts		<p>Directeur du centre commercial Odysseum - Klepierre, représentant l'ensemble des commerçants d'Odysseum</p> <p>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).</p> <p>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.</p>					1			
17/03/2022	réunion publique	M. Sevestre		<p>Indique que la CCI a étudié les 3 variantes, et exprime la même position que M. Rombauts.</p> <p>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.</p> <p>Le remplacement des pins permettra de conserver le caractère réussi de cette entrée de ville, qu'il faut soigner.</p>								
17/03/2022	réunion publique	Marc Florent		<p>Riverain de la rue de la Mogère</p> <p>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).</p> <p>Pour ces riverains, la meilleure des variantes serait donc le passage par l'avenue Mendès-France.</p>								
17/03/2022	réunion publique	M. Gomez		<p>Vice-Président du Pays de l'Or délégué aux mobilités</p> <p>Indique que l'option qui semble avoir la préférence (par l'avenue Mendès-France) est également la position du Pays de l'Or ;</p> <p>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 ;</p> <p>Souhaite également la mise en service commerciale de ce raccordement à Grammont.</p> <p>Et confirme que les pins posent des difficultés sur l'espace public, avec leurs racines et les chenilles processionnaires.</p>					1			
17/03/2022	réunion publique			<p>Une représentante des Jardins familiaux et la Société d'Horticulture et d'Histoire naturelle de l'Hérault</p> <p>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.</p>								1
16/02/2022	réunion Chambres Consulaires	Chambre d'Agriculture		<p>d'un point de vue agricole, la variante Mendès-France est préférable, parce qu'elle ne crée pas d'enclavement de parcelle.</p>					1			
TOTAL DES AVIS EXPRIMÉS EN RÉUNION PUBLIQUE					0	0	0	0	4	0	0	1
TOTAL DES OBSERVATIONS - YC LIKES					1	8	4	8	27	7	12	25

5.6 COURRIERS REÇUS DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION

- 11/03/2022 – de la Chambre des métiers et de l'artisanat
- 15/03/2022 – de la Chambre de commerce et de l'industrie
- 28/03/2022 – de M. SOUCHON et Mme THIERY
- 27/04/2022 – de SYNDEXIA – Administrateur du GIE Polygone



Chambre
de **Métiers**
et de l'**Artisanat**
HÉRAULT
Le Président

Monsieur le Maire
Hôtel de Ville
1 place Georges Frêche
34267 MONTPELLIER CEDEX 2

Affaire suivie par O. Gestin
☎ : 04 67 72 72 00
N/Réf. : OG/IT

Montpellier le vendredi 11 mars 2022

Objet : passage des tramways

Monsieur le Maire,

Je vous informe que la Conférence des élus de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat de l'Hérault souhaite que le passage des tramways, dans le cadre de l'implantation de la plateforme du Zénith, se fasse en traversant Odysseum et non par l'entrée routière de Montpellier, avenue Mendès France.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

Christian POUJOL

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité

CHAMBRE DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT DE L'HÉRAULT

154 rue Bernard Giraudeau, CS 59999 - 34187 Montpellier Cedex 4 · +33 4 67 72 72 00 · Fax : 04 67 72 72 23
Antenne de Béziers : 218 rue Max Jacob, ZAC de Montimaran, CS 646 - 34536 Béziers Cedex · +33 4 67 62 81 40 · Fax : 04 67 62 81 41
Antenne de Clermont-l'Hérault : 3 avenue Raymond Lacombe - 34800 Clermont-l'Hérault · +33 4 67 88 90 80 · Fax : 04 67 88 90 84
Antenne de Lunel : Pôle Via Innova, 177 B avenue Louis Lumière, ZA Espace Littoral - 34400 Lunel · +33 4 67 83 49 49 · Fax : 04 67 83 49 44
www.cma-herault.fr · chambredemetiers@cma-herault.fr · www.artisanat.fr ·

Décret n° 2004-1164 du 2 novembre 2004.





Le Président

POLE APPUI TERRITOIRE ET REPRESENTATION

Nos réf. : BB/PCA/PATR07/22
Dossier suivi par Bruno Bouterin
☎ : 04 99 51 54 00
E-mail : b.bouterin@herault.cci.fr

Monsieur Michaël DELAFOSSE
Président

Montpellier Méditerranée Métropole
50 place Zeus - CS 39556
34961 MONTPELLIER CEDEX 2

Montpellier, le 15 mars 2022

Objet : Centre d'exploitation & de maintenance tramway et bus de Grammont.
Avis de la CCI de l'Hérault.

Monsieur le Président, *Michaël,*

L'enjeu des mobilités est fondamental pour notre territoire et tout particulièrement pour la Métropole. Au-delà des aménagements de nouvelles voies de transports collectifs, ou de l'ouverture de nouvelles lignes de transport collectifs se pose la problématique de la maintenance du matériel roulant (tramways, bus) qui circule quotidiennement sur le réseau TAM.

Aujourd'hui, vous nous sollicitez concernant le CEM, Centre d'Exploitation et de Maintenance qui doit prendre place à Grammont. C'est un équipement indispensable.

Vous nous avez consulté en amont de la phase de concertation publique qui s'est ouverte le 31 janvier, jusqu'au 2 mai. Je pense que cette consultation des acteurs économiques a permis de travailler efficacement sur les scénarios proposés par la TAM.

Je vous remercie donc une nouvelle fois de nous y avoir associés, comme je l'ai indiqué à Julie FRECHE le 16 février dernier à l'occasion de la réunion avec les acteurs économiques d'Odysseum.

Julie FRECHE nous a présenté 3 scénarios permettant de desservir le futur dépôt depuis les voies de la ligne 1 au niveau de la station Odysseum.

Les deux variantes « MELIES » et « THELEMAQUE » ne nous paraissent pas pertinentes.

En effet, elles conduiraient à réduire les voies de circulation de 2x2 à 2x1 voies sur des axes déjà saturés.

Elles occasionneraient des difficultés d'accessibilité à la zone Odysseum et tout particulièrement au P+tram Circé situé en cœur de zone.

.../...



Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Hérault
CCI Entreprises – Zone Aéroportuaire Montpellier Méditerranée – CS 90066 – 34137 Mauguio Cedex
N° Siret : 13002263500010 | e-mail : info@herault.cci.fr | www.cci.herault.fr

Aussi, il nous paraît opportun et raisonnable de retenir la variante « MENDES FRANCE ».

Cette variante doit permettre de limiter les impacts sur la circulation de l'une des principales pénétrantes de la ville de Montpellier :

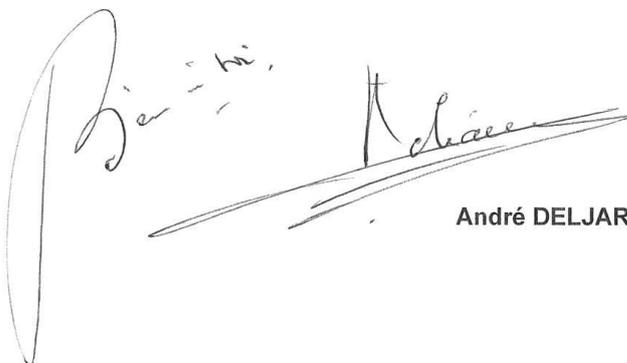
- L'aménagement des voies de tram se fera sur le terre-plein central, il n'y aura donc pas de suppression de voies automobiles.
- Seuls deux franchissements de l'avenue seront à prévoir, et nous avons bien noté que les trams emprunteront ces voies essentiellement avant ou après les heures de pointe.

L'avenue Mendès France dessert notamment notre centre-ville commerçant. Nous avons donc examiné avec soin la variante qui emprunte cette avenue.

Nous souhaitons nous assurer que les aménagements prévus ne viendraient pas occasionner des difficultés d'accessibilité au cœur de ville.

Dans le cadre des études complémentaires qui doivent être conduites, je sais compter sur vous et vos services afin que les futurs aménagements préservent les flux essentiels à l'activité économique et commerciale de notre ville.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les meilleures.



André DELJARRY



Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Hérault
CCI Entreprises – Zone Aéroportuaire Montpellier Méditerranée – CS 90066 – 34137 Mauguio Cedex
N° Siret : 13002263500010 | e-mail : info@herault.cci.fr | www.cci.herault.fr

Bruno Souchon et Audrey Thiery
545, Rue de la Mogère
34000 MONTPELLIER
Tel : 06 30 36 32 82



A l'attention de Mme Sachet
Direction Technique et Projets
125, rue Léon Trotski – CS 60014
34075 MONTPELLIER Cedex 3

Montpellier, le 28 mars 2022

Objet : Observation sur le raccordement du centre d'exploitation et de maintenance bus et tramway de Grammont

Madame Sachet,

Faisant suite à notre échange du jeudi 17 mars 2022 en marge de la réunion publique sur le futur Centre d'Exploitation et de Maintenance bus et tramway de Grammont et son raccordement au réseau existant, nous tenions à vous faire part de notre position circonstanciée quant à l'impact particulier de ce projet sur notre résidence principale située 545, rue de la Mogère, sur la parcelle cadastrée RC64.

Considérations générales sur l'accessibilité de notre parcelle RC64

Notre parcelle prend la forme d'un quadrilatère. Deux de ses côtés (Nord-Ouest et Nord-Est) ne permettent pas d'accès car mitoyens avec des parcelles privées. Le côté Sud ne permet pas non plus un accès (pour des questions de sécurité, la sortie de nos véhicules ne peut s'effectuer sur la rue des Cauquillous). Ainsi, le seul accès aujourd'hui possible se situe côté Sud-Ouest (rue de la Mogère), rue avec laquelle notre parcelle est contiguë sur seulement 12,5 mètres.

Sur le tracé de raccordement du réseau tramway au centre d'exploitation et maintenance

Nous notons qu'aujourd'hui le tracé préférentiel qui semble se dessiner de manière consensuelle est la variante « Pierre Mendès-France ». Sans plus d'information à ce jour, dans la mesure où ce tracé coupe l'avenue Pierre Mendès-France au niveau de la naissance de la rue des Cauquillous, tel que présenté sur le plan de principe de la plaquette de présentation du projet, nous n'avons pour le moment pas d'objections particulières.

Nous signalons aussi que même si elles ne sont pas considérées comme solutions privilégiées à cette heure, les variantes de raccordement « Méliès » et « Télémaque » paraissent avoir des impacts inacceptables sur notre propriété. Au-delà des diverses nuisances induites par ces tracés, l'emprise foncière nécessaire grèverait indéniablement l'accessibilité de notre parcelle, voire l'enclaverait (voir alinéa Considérations générales sur l'accessibilité de notre parcelle RC64).

1/2

Sur le projet de liaison modes actifs d'Odysseum à Grammont

Nous notons que le tracé préliminaire prévoit d'emprunter, depuis le rond-point de Madrid, la rue de la Mogère pour passer sous l'avenue Pierre Mendès-France. Au croisement de la rue de la Mogère et de la rue des Cauquillous, un tracé envisagerait de raccorder l'avenue Albert Einstein par la rue de la Mogère, et un deuxième Grammont par la rue des Cauquillous.

De par l'étroitesse de la rue des Cauquillous (largeur de trottoir inférieure à 1 mètre d'un côté de la rue, ruisseau du Negue-Cat et talus de l'avenue Pierre Mendès-France de l'autre côté), nous ne pouvons savoir aujourd'hui si un aménagement peut se faire sans emprise foncière sur notre parcelle.

S'il devait y avoir un impact d'emprise foncière, nous souhaitons d'ores et déjà lister, de manière non exhaustive, les biens et équipements qui se situent sur notre parcelle à proximité de la limite côté Sud et qui pourraient être potentiellement impactés :

- Mur de séparation avec la voirie publique (rue des Cauquillous) sur un linéaire de 110 mètres environ
- Forage d'eau situé à 4 mètres de la limite cadastrale sud de la parcelle
- Puits maçonné à proximité immédiate de la limite cadastrale sud de la parcelle
- Voirie d'accès bitumée à la maison d'habitation contiguë à la limite cadastrale sud de la parcelle sur 45 mètres environ.
- Potentielle réduction de l'accessibilité de la parcelle (voir alinéa Considérations générales sur l'accessibilité de notre parcelle RC64)
- Emprise potentielle sur un bâti cadastré (ancien mazet).

Dans l'hypothèse où nous devrions être amenés à négocier ensemble la cession d'une bande de terrain le long de la rue des Cauquillous pour l'aménagement « liaison mode actif », nous souhaiterions mettre à profit le besoin d'une division parcellaire pour effectuer aussi une opération cadastrale côté Nord-Est de notre parcelle (problématique de talus et rétention des terres amont, de vols et d'intrusions) que nous pourrions vous exposer le cas échéant.

Au-delà, nous pointons aussi que tout aménagement devra permettre la sécurisation du croisement « rue de la Mogère – rue des Cauquillous », particulièrement accidentogène, comme nous avons pu le signaler le 26 juin 2021 aux services municipaux en charge de la voirie (courrier en pièce jointe).

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie, Madame Sachet, de considérer nos respectueuses salutations.



Pièce jointe :

- Courrier de signalement à la mairie quant à la prise de mesures au croisement Cauquillous / Mogère.

2/2

23/03/2022 10:13

Courrier - bruno souchon - Outlook

Montpellier : Votre signalement : Voirie (chaussée, trottoir et accotement)

Montpellier <e-services@montpellier3m.fr>

Lun 28/06/2021 07:17

À : la_souche@hotmail.fr <la_souche@hotmail.fr>



Bonjour,

Vous avez effectué une demande sur la plateforme des démarches en ligne de la Ville de Montpellier. Votre demande portant le n°JTVCXDVB a été prise en compte et a été transmise au service compétent de Montpellier Méditerranée Métropole. Nous vous tiendrons informé de son avancement.

Si vous avez un compte citoyen, vous pouvez consulter votre demande en cliquant sur le lien ci-dessous : <https://montpellier.eservices.montpellier3m.fr/voirie-chaussee-trottoir-et-accotement/13248/>

Montpellier au Quotidien

Pour référence, voici le détail des informations renseignées :

Nom :

Souchon

Prénom :

Bruno

Nature de la demande :

Défaut de signalisation au sol

Commentaire ou description :

Signalisation de la zone accidentogène : Croisement Rue des cauquillous / Rue de la Mogère

<https://outlook.live.com/mail/0/inbox/id/AQMkADAwATZiZmYA2C05MzY3LTc0YzQzMDACLTAwCgBGAAADon1BkvP6wkqtpTH8kCjeDwcA1x3Zp...> 1/3

23/03/2022 10:13

Courrier - bruno souchon - Outlook

Régulièrement moins d'une fois par mois, le croisement Rue des Cauquillous / Rue de la Mogère est le théâtre d'une sortie de route de véhicule arrivant du rond Point du Zénith en direction d'Odysseum.

Les véhicules sont tentées d'arriver à vive allure (la rue des Cauquillous est une ligne droite en descente), pour arriver dans un virage serré à 90° dans lequel il n'y a pas de visibilité (passage sous la passerelle Pierre Mendès France).

Des véhicules manquent le virage pour sortir de la route au bout de la rue des Cauquillous, terminant leur route soit dans le talus, soit dans le pilier de la passerelle sous l'avenue Pierre Mendès France (photo 2).

Au-delà du risque pour les occupants des véhicules d'accident, les piétons empruntant cette portion de trottoir (riverains de la rue de la Mogère et piétons se rendant à Grammont à pied depuis le terminus de la ligne 1) sont particulièrement exposés car les véhicules, avant de monter sur le talus, traversent le trottoir.

Les sorties de route se produisent le plus souvent lorsque des véhicules arrivent à vive allure à des moments de faible circulation routière quand la vitesse n'est pas ralentie par le trafic.

Pourriez vous apporter des solutions de sécurisation de la zone, en prenant aussi en compte la problématique d'exposition du trottoir aux sorties de route.

Cordialement,

Bruno Souchon / 0630363282 / la_souche@hotmail.fr

Ajouter une photo :

Signalisation de la zone accidentogène _ Croisement rue des Cauquillous - Rue de la Mogère_v2.png

Commune :

MONTPELLIER

Voie :

RUE DE LA MOGERE

Numéro de voie :

545

Courriel :

la_souche@hotmail.fr

Téléphone :

0434264985

Téléphone mobile :

0630363282

Vous résidez à la même adresse que le lieu de la demande ? :

Oui

Adresse :

545 Rue de la Mogère

<https://outlook.live.com/mail/0/inbox/id/AQMkADAwATZiZmYAZC05MzY3LT0YzQtMDACLTAwCgBGAAADon1BkvP6wkpqTH8kCjeDwcA1x3Zp...> 2/3

23/03/2022 10:13

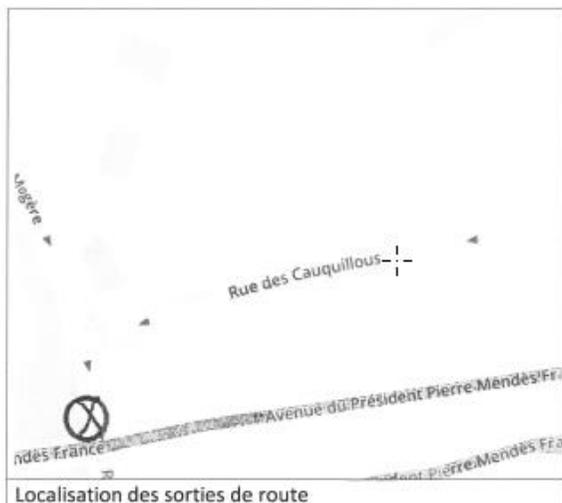
Courrier - bruno souchon - Outlook

Code postal :
34000

Ville :
MONTPELLIER

Ce courriel est généré automatiquement. Merci de ne pas y répondre, il ne sera pas lu. Pour toute question relative à votre demande, merci de contacter Montpellier au Quotidien au 0 800 340 707.

<https://outlook.live.com/mail/0/inbox/id/AQMkADAwATZIZmYAZC05MzY3LTc0YzQtMDACLTAwCgBGAAADon1BkvP6wkqtpTH8kCjeDwcA1x3Zp...> 3/3



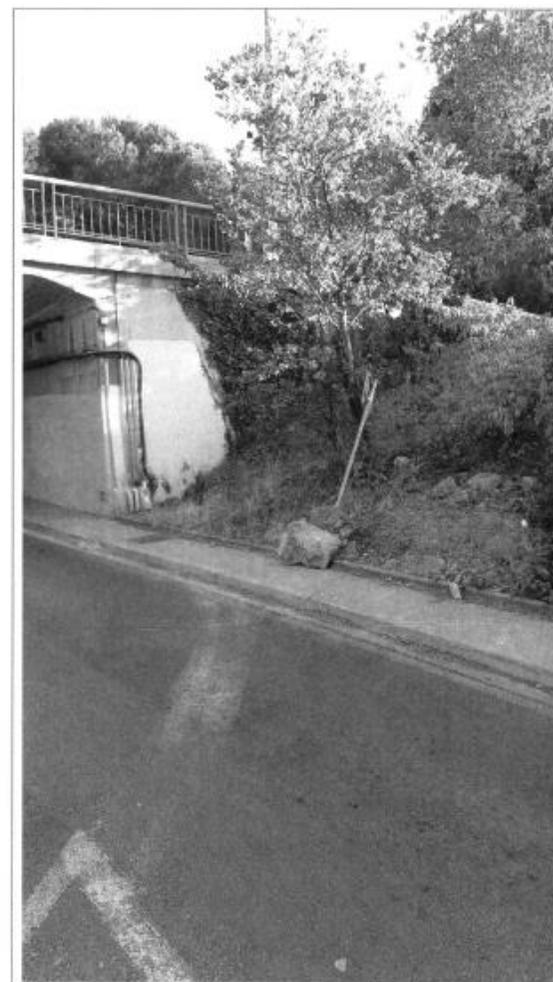
Localisation des sorties de route



Au bout de la rue des Cauquillous, aucune signalisation ou de dispositif de ralentissement pour imposer une attaque du virage à une vitesse raisonnable.



débris d'un véhicule ayant effectué une sortie de route et percuté le pilier de la passerelle de l'avenue Pierre Mendès France au croisement Rue des Cauquillous – Rue de la Mogère. Aout 2020



Déchaussement Panne Stop par une véhicule ayant effectué une sortie de route et percuté le talus avant le virage au croisement Rue des Cauquillous – Rue de la Mogère. Juin 2021

SYNDEXIA

MONTPELLIER MEDITERRANEE
METROPOLE

50 place ZEUS
CS 39556
34961 Montpellier cedex 2

Montpellier, le 27 avril 2022

LRAR n° 11 171 574 1903 9

OBJET : Centre d'exploitation et de Maintenance Tramway et Bus de Grammont - Concertation

Monsieur le Président, Madame la Vice-Présidente,

La société Syndexia est l'administrateur du groupement d'intérêt économique des commerçants du Polygone (le *GIE du Polygone*). Le GIE regroupe l'ensemble des d'enseignes qui exploitent une activité économique commerciale au sein du Centre Commercial Le Polygone à Montpellier.

Montpellier Méditerranée Métropole et la Ville de Montpellier envisagent de créer un nouveau Centre d'exploitation et de maintenance Tramway et Bus à Grammont. Ce Centre d'exploitation sera relié à la ligne 1 du tramway au niveau d'Odysseum.

A la lecture du dossier de la concertation mise en place par Montpellier Méditerranée Métropole et la Ville de Montpellier, trois variantes de raccordement entre le futur Centre d'exploitation et la ligne 1 au niveau d'Odysseum sont proposées :

- Par la rue Gorges Méliès (variante « Méliès ») ;
- Par le boulevard Télémaque (variante « Télémaque ») ;
- et par l'Avenue Pierre Mendès France (variante « Mendès France ») ;

L'Avenue Pierre Mendès France relie la Ville de Montpellier à l'aéroport et au-delà, l'Aréna, le futur stade Louis Nicollin, les plages de Carnon, et celles de la Grand Motte.

Il s'agit également d'une voie de circulation majeure pour l'accès au Centre Commercial Polygone, qui a un rôle important dans l'économie de la ville, et au centre historique marchand.

Il est donc indispensable de maintenir et de préserver cet accès, qui permet aux clients de nos commerces d'accéder au Centre Commercial, mais également au centre-ville de Montpellier. Or le projet de ligne de tramway destiné à relier le futur Centre d'exploitation et de maintenance Tramway et Bus de Grammont à la ligne 1 remet en cause cet accès.

SYNDEXIA

Tél : 04 28 70 21 00

265, avenue des États du Languedoc - CS 99553 - 34961 Montpellier Cedex 2

Siège social : 2431 Route de Cagnes - CS 50117 - 06142 Vence Cedex - Tél : 04 93 58 65 00

Société à responsabilité limitée au capital de 10 000 € - RCS Crotte 502 587 587 00010 - N° TVA Intracommunautaire : FR1502587587

GALIAN

GESTION IMMOBILIERE, TRANSACTIONS SYNDIC DE COPROPRIETES, CARTE PROFESSIONNELLE N° 0905 2016 000 074-386 CCI 1402 COPE D'AZUR
CAISSE DE GARANTIE GALIAN N° 500 02498 N° 407908 POUR UN MONTANT DE: 120 000 € TRANSACTIONS, 520 000 € GESTION IMMOBILIERE, N° 540 005 € SYNDIC DE COPROPRIETES

SYNDEXIA

A la lecture du dossier de présentation joint à la concertation, nous sommes totalement opposés à la variante Mendés France et seules les variantes Méliès et Télémaque pourraient être envisagées, **sous réserve toutefois que la traversée de l'avenue Mendés France soit souterraine (et non aérienne – ce point n'est pas évoqué dans le dossier de concertation)**, afin de maintenir la fluidité du Traffic.

Enfin, entre les deux variantes, la proposition Télémaque est la plus appropriée.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Madame la Vice-Présidente, l'expression de nos salutations distinguées.



Aurélie GARNIER
Directrice du centre commercial

SYNDEXIA

Tél : 04 28 70 21 00

265, avenue des États du Languedoc - CS 99553 – 34961 Montpellier Cedex 2

Siège social : 2431 Route de Cagnes - CS 50117 – 06142 Vence Cedex – Tél : 04 93 58 65 00

Société à responsabilité limitée au capital de 10 000 € - RCS Crasse 502 587 587 00010 - N° TVA Intracommunautaire : FR11502587587

GALIAN

GESTION IMMOBILIERE, TRANSACTIONS, SYNDIC DE COPROPRIETES, CARTE PROFESSIONNELLE N° 0905 2016 000 014 386 CDJ NICE COTE D'AZUR
CAISSE DE GARANTIE GALIAN N° SOCIETAIRE N° 407808 POUR UN MONTANT DE 120 000 € TRANSACTIONS, 320 000 € GESTION IMMOBILIERE, 18 340 000 € SYNDIC DE COPROPRIETES