

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 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 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 FRÊCHE

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

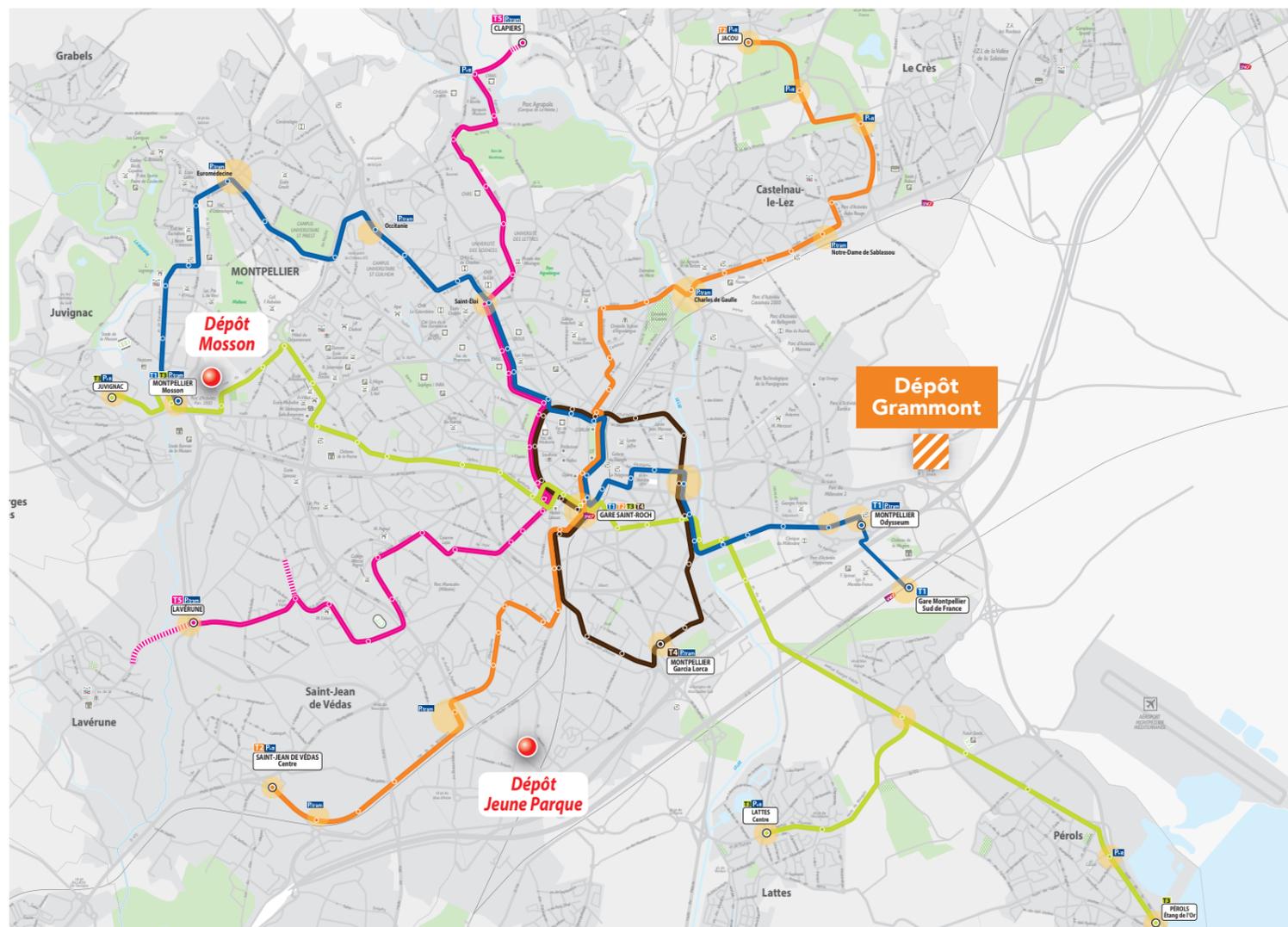
CALENDRIER DE RÉALISATION



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.



● Dépôts existants

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

TRAMWAY

■ Ligne 1
■ Ligne 2
■ Ligne 3
■ Ligne 4
■ Future ligne 5

● Pôles d'échange

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.

LES ENJEUX DU SITE



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



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.

BIODIVERSITÉ



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.

URBANISME & OCCUPATION DU SOL



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.

HYDRAULIQUE



- 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.

AÉROPORT DE MONTPELLIER



- 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.

A709 ET CIRCULATION



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.

PATRIMOINE ET PAYSAGE

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



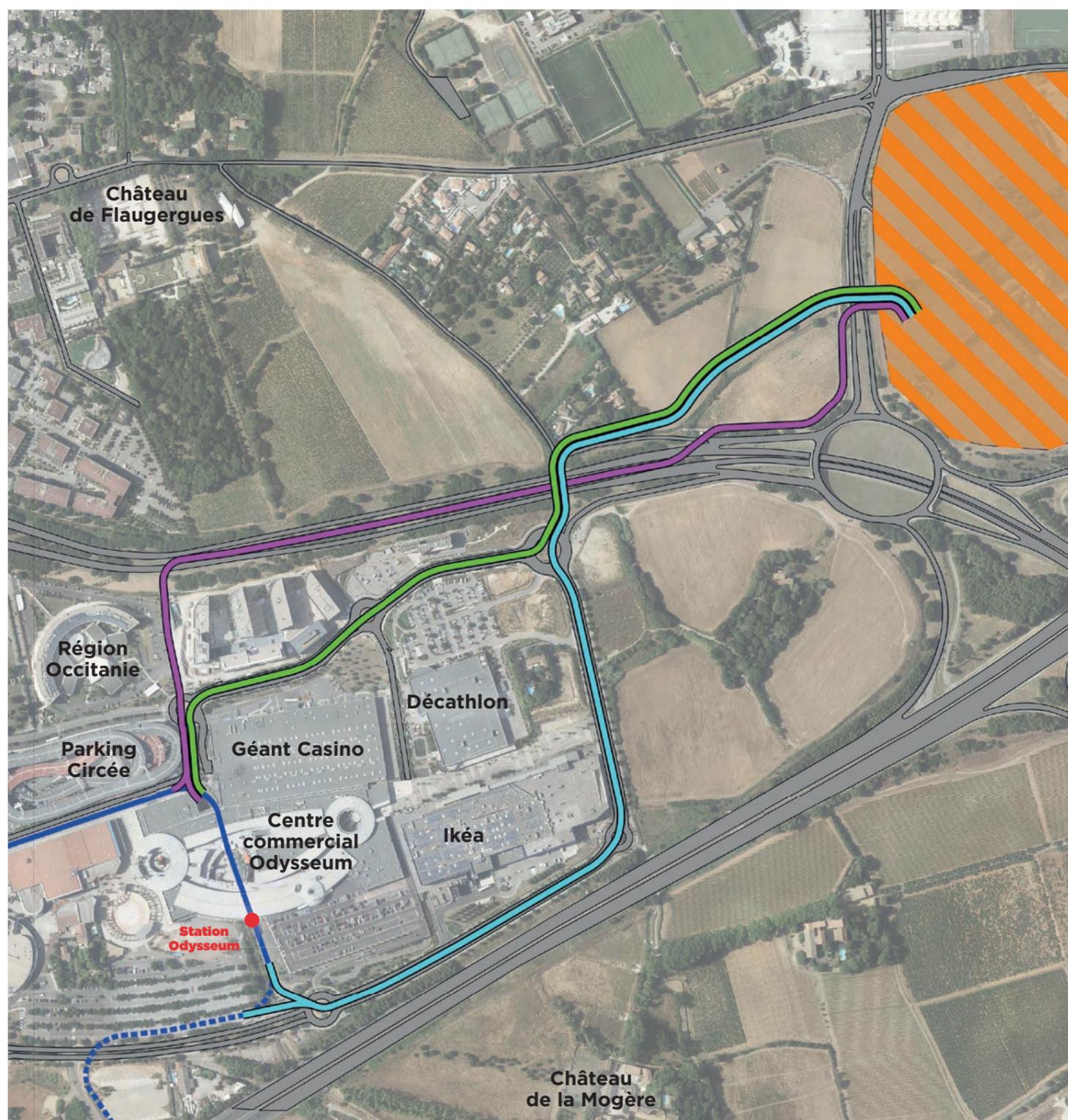
Hypothèse d'organisation fonctionnelle du Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont au stade des études préliminaires

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



VARIANTES DE RACCORDEMENT DU CENTRE D'EXPLOITATION ET DE MAINTENANCE À LA LIGNE 1

- Par la rue Georges Méliès
- Par le boulevard Télémaque
- Par l'avenue Pierre Mendès-France

- Ligne 1
- Extension Ligne 1

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

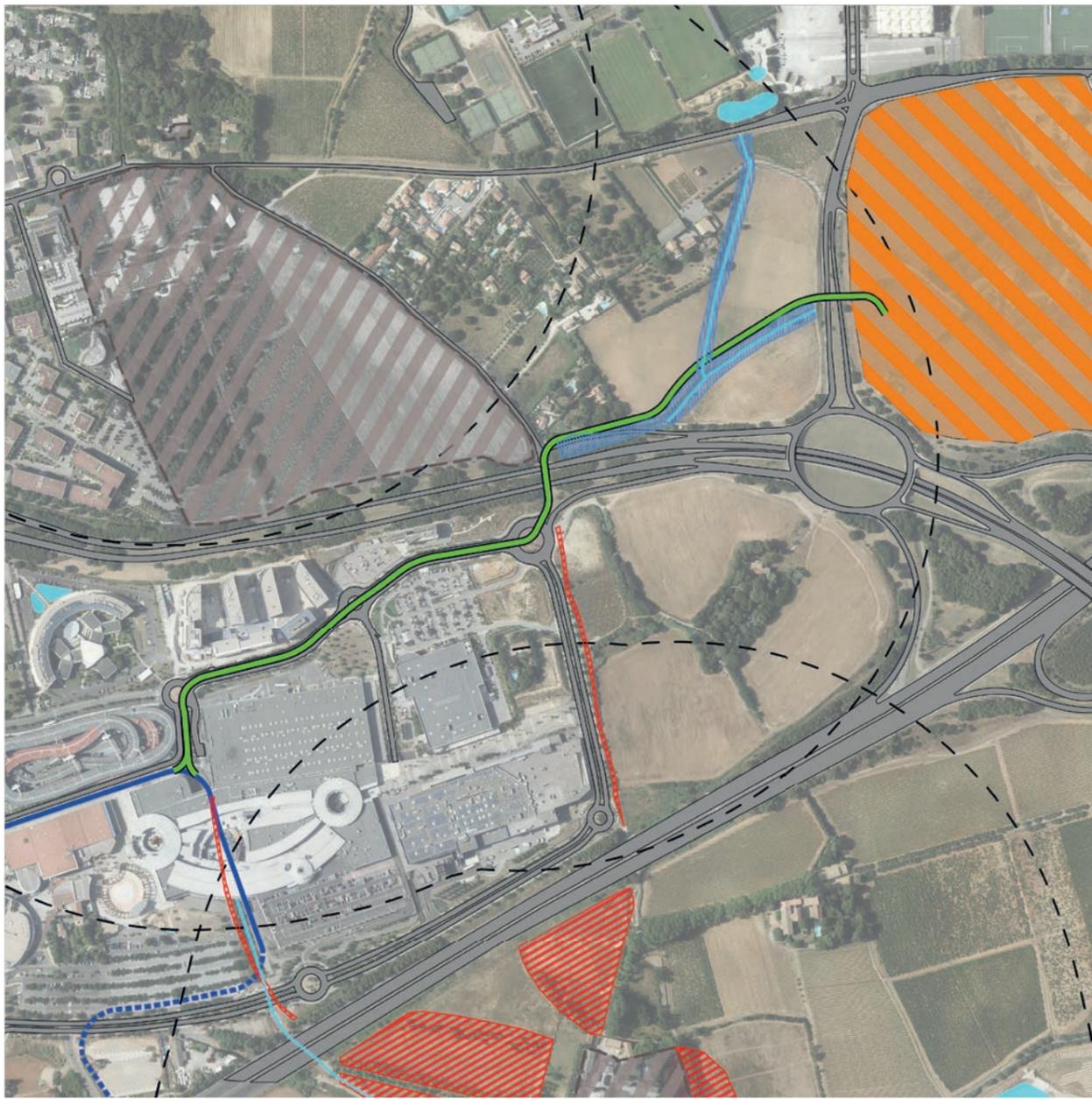
Pour relier le site du Centre d'Exploitation et de Maintenance de Grammont à la ligne 1 de tramway qui est la plus proche, trois variantes de tracé ont été identifiées :

- 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.



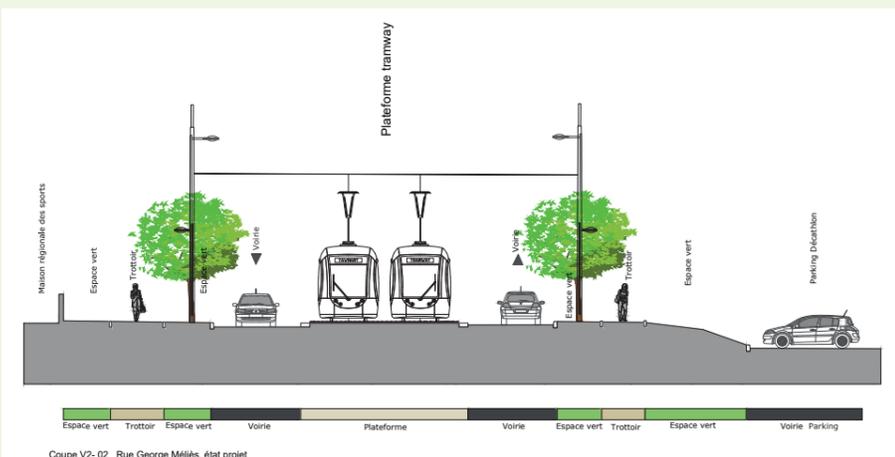
CIRCULATION

- 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.



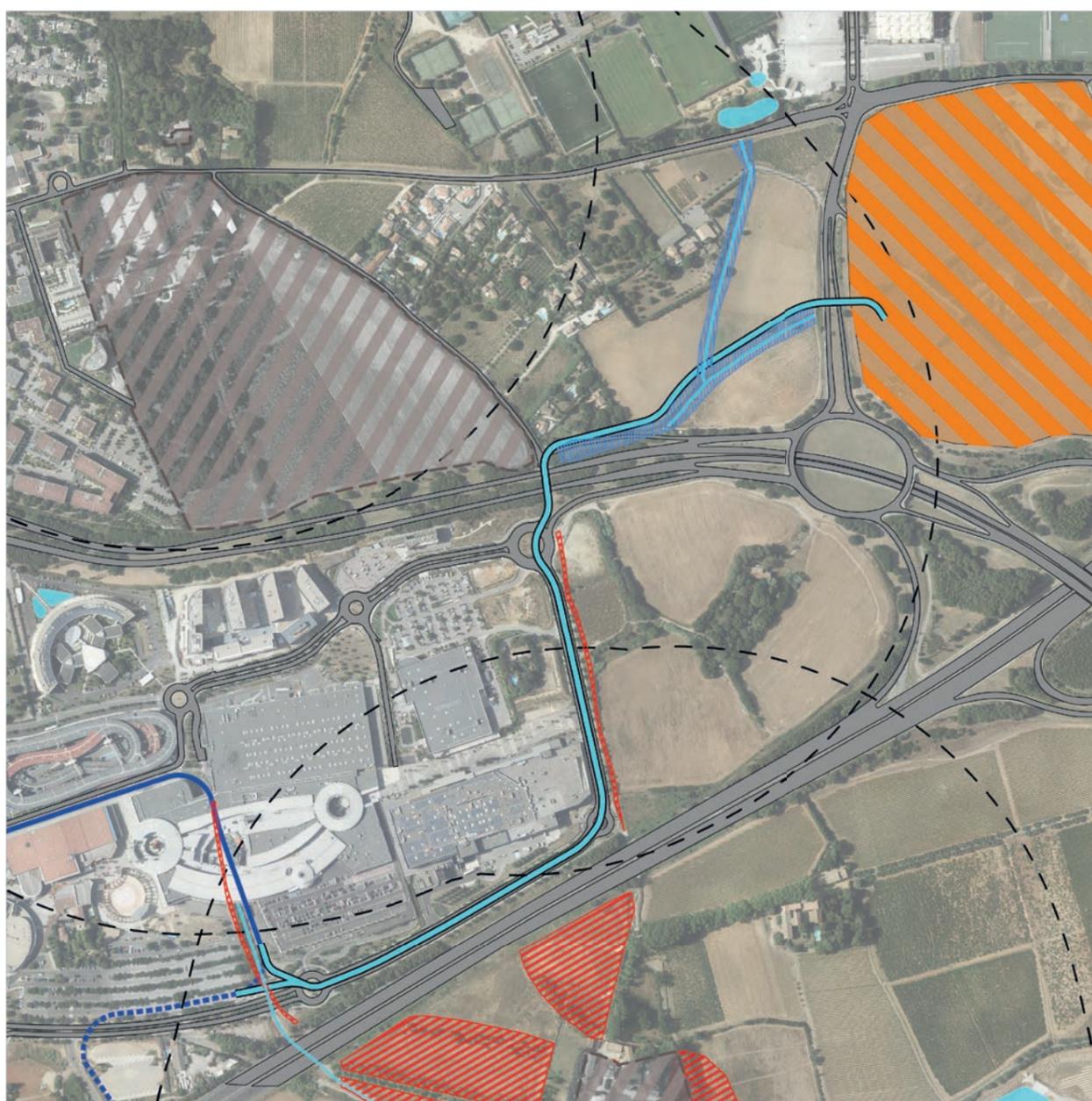
Rue Georges Méliès - insertion envisagée

Pour faciliter le fonctionnement des rives, le tramway serait inséré en position centrale.



Rue Georges Méliès - secteur Ouest, à droite des bureaux

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.



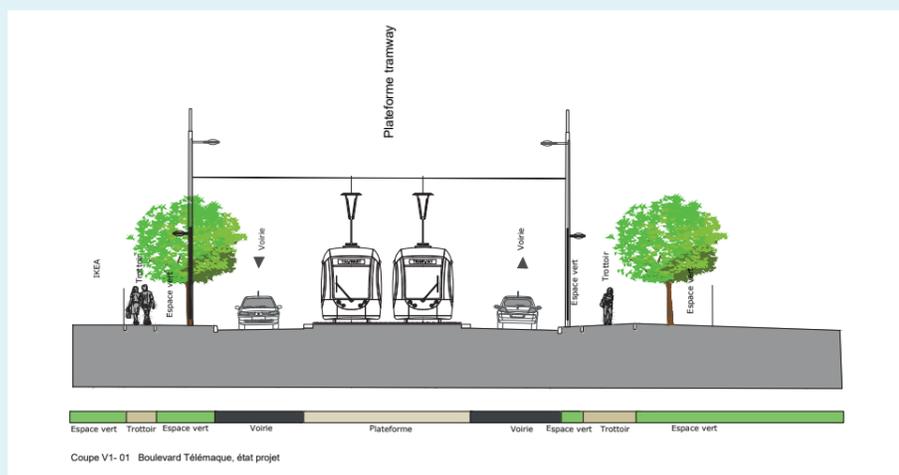
CIRCULATION

- 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.



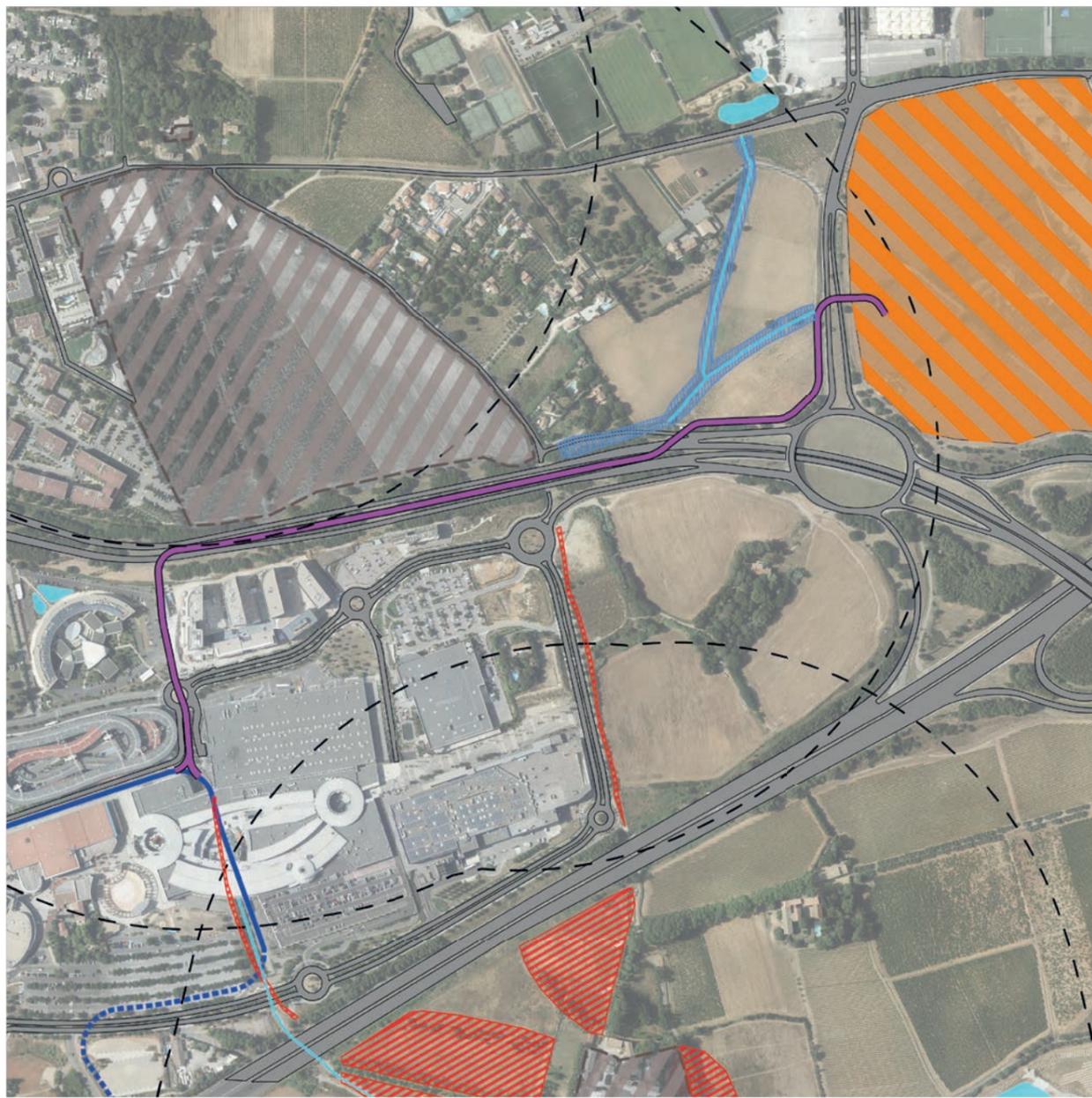
Boulevard Télémaque - insertion envisagée

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

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 - 34961 Montpellier Cedex 2
Tél. 04 67 13 60 00

Tramway 1, arrêts "Léon Blum" 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 "Moularès - Hôtel de Ville"
Tramway 4, arrêt "Georges Frêche - Hôtel de Ville"

montpellier3m.fr
participer.montpellier.fr

