



## 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 PARPILLON, 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 JAOUL, 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 Hirondelles, 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 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 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.