



Mission régionale d'autorité environnementale

**OCCITANIE**

**Avis de la mission régionale d'autorité environnementale  
de la région Occitanie  
sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de  
Montpellier par déclaration d'utilité publique modifiée  
concernant la ligne 5 du tramway**

n° saisine 2020-8324  
n° MRAe 2020AO31

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

***Il est rappelé ici que pour tous les plans et documents soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.***

***Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet de plan ou document, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du plan ou du document et à favoriser la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.***

Par courrier de la préfecture de l'Hérault reçu le 10 février 2020 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et de logement (DREAL) Occitanie, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a été saisie pour avis sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de Montpellier par déclaration d'utilité publique présenté par Montpellier Méditerranée Métropole.

Le présent avis contient les observations que la MRAe Occitanie formule sur les dossiers en sa qualité d'autorité environnementale, dans le cadre d'une délibération à distance telle que prévue par l'article 15 du règlement intérieur du CGEDD, par les membres de la MRAe suivants : Jean-Pierre Viguier – Maya Leroy

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner.

*Le présent avis bénéficie en outre des dispositions de l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et du décret n°2020-383 du 1er avril 2020 portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19, ordonnance prise en application de la loi n°2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence pour faire face à l'épidémie de Covid-19.*

Conformément aux articles R104-23 et R104-24 du Code de l'urbanisme, l'avis a été préparé par la DREAL avant d'être proposé à la MRAe.

Conformément aux dispositions de l'article R104-25 du Code de l'urbanisme, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou, le cas échéant, mis à disposition du public. Il est par ailleurs publié sur le site internet de la MRAe<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> [www.mrae.developpement-durable.gouv.fr](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr)

# Avis

## 1. Présentation de l'opération de mise en compatibilité

### 1.1. Cadre juridique

La préfecture de l'Hérault a saisi la MRAe par courrier du 10 février 2020 dans le cadre de la demande de modification de la déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne 5 du tramway de Montpellier avec mise en compatibilité (MEC) des documents d'urbanisme de Montpellier, à savoir son Plan local d'urbanisme (PLU).

Le dossier global est composé d'un volet sur la DUP avec étude d'impact et sur la MEC du PLU avec le nouveau tracé.

Le courrier préfectoral indiquait que l'opération doit faire à ce titre l'objet d'une évaluation environnementale avant sa mise à l'enquête publique, en référence aux articles R122-2 à R122-17 du code de l'environnement.

Les articles R104-8 à R104-14 du code de l'urbanisme précisent par ailleurs dans quels cas la MEC du PLU doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, soit de manière systématique, soit après examen au cas par cas.

En l'espèce, le projet de ligne de tramway pouvant avoir dans sa globalité des incidences sur le site Natura 2000 « FR9101392- Le Lez » au sein de la commune de Montpellier, cette dernière a fait le choix d'une évaluation environnementale systématique pour la MEC de son PLU au titre de l'article R104-8 2<sup>o</sup> du code de l'urbanisme.

La première DUP de ce projet date de 2012, le préfet de l'ex région Languedoc-Roussillon en tant qu'autorité environnementale (avant la création des MRAe) avait émis un avis en date du 13 février 2013 qui concluait à la bonne qualité globale de l'étude d'impact et à la bonne proportionnalité aux enjeux du projet des mesures de type éviter-réduire-compenser prévues.

En outre, par décision du 24 janvier 2020<sup>3</sup>, la MRAe a dispensé la société des Transports de l'Agglomération de Montpellier d'évaluation environnementale en ce qui concerne la mise en compatibilité du PLU de Montpellier par *déclaration de projet* pour la modification du tracé de la ligne 5 du tramway.

Le présent avis formulé au titre de la mise en compatibilité du PLU de Montpellier ne préjuge en rien des avis qui seront émis ultérieurement au titre du projet modifié en application des articles L.122-1 et R.122-2 du code de l'environnement.

<sup>2</sup>Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :

[...] 2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique [...] lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

<sup>3</sup> Décision 2020DK010 du 24 janvier 2020 - <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/examen-au-cas-par-cas-et-autres-decisions-r100.html>

## 1.2. Présentation des modifications objet de la mise en compatibilité

Une première DUP concernant la totalité de la cinquième ligne de tramway de Montpellier a été déposée en 2013. Le dossier objet de la présente MEC s'intéresse uniquement au tracé modificatif de la ligne (cf plan).

Le tracé initial a été modifié après concertation notamment pour éviter la traversée du parc Montcalm. Un passage au nord du parc a été préféré à un passage au sud pour desservir les quartiers prioritaires (St Gély, Estanove).

Plus à l'ouest, le tracé a été déplacé vers le sud pour notamment desservir de grand projet urbains (EAI, Ovalie).

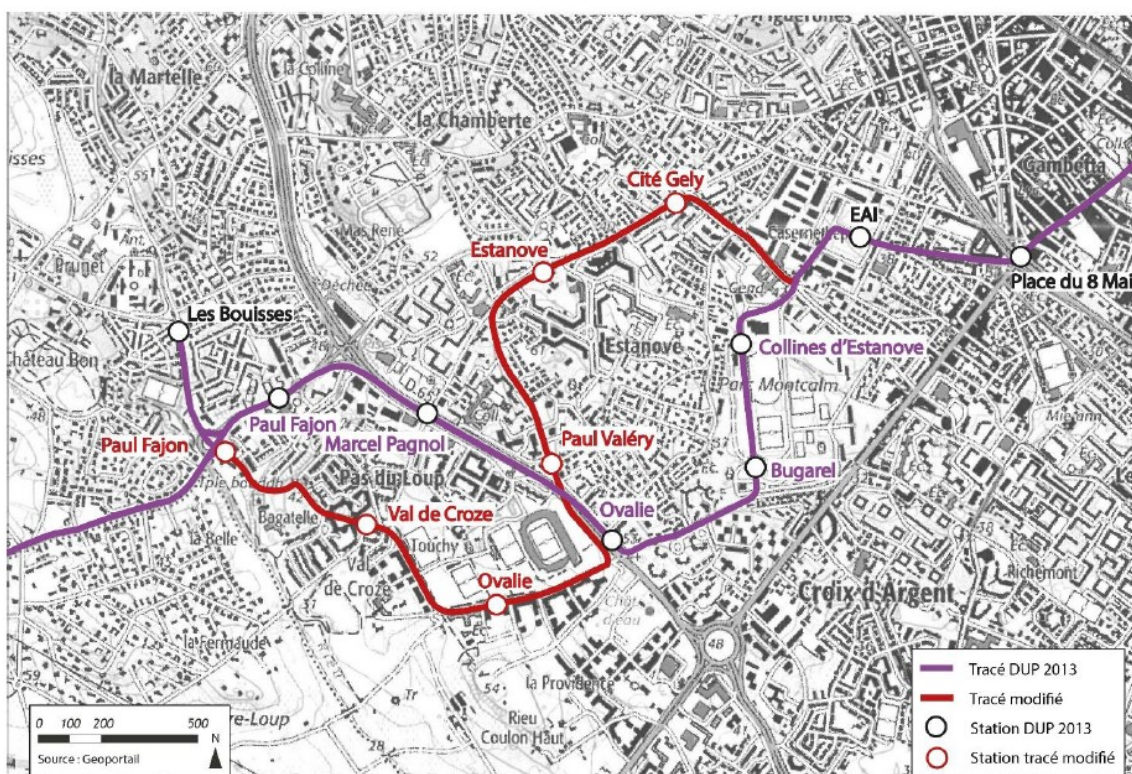


Figure 1: Projet modificatif sur le secteur Paul Fajon – rue des Chasseurs (entrée de l'EAI)

Les évolutions du PLU portent sur la modification des emplacements réservés interceptés par la section modifiée de la ligne 5, à savoir<sup>4</sup> :

- réduire les emplacements réservés C4, C109, C139, C102, C56a, C56b, C126a avec un changement de bénéficiaire en faveur de la Métropole ;
- créer les emplacements réservés C259, C260, C261, C262, C263, C264, C265, C266, C267, C268, C269 au profit de la Métropole ;

<sup>4</sup> Page 7 du volume I du dossier d'enquête publique – Mise en compatibilité du PLU

Ref	Désignation	Actuel bénéficiaire	Justifications	Futur bénéficiaire	Modification de l'ER
C4	Route de Lavérune RD: du Fig Figuerolles jusqu'au Bd Paul Valéry	Commune	Elargir les trottoirs très étroits sur certaines sections  Rendre plus confortables les espaces arrêt bus. Aménager les trottoirs côté ouest.  Achever l'itinéraire cyclable	Métropole	Réduction

Figure 2: Exemple de modification d'emplacement réservé

**La MRAe note que ces modifications sont les mêmes que celles contenues dans le dossier de MEC du PLU au titre de la déclaration de projet déposée le 28 novembre 2019 par les Transports de l'Agglomération de Montpellier.**

La MRAe dans sa décision du 24 janvier 2020 avait considéré que le projet était compatible avec le règlement écrit des zones concernées ; intégrait les emplacements réservés au règlement graphique du PLU et n'engendrait pas d'ouverture à l'urbanisation. De même il était noté que le projet se situait en dehors de secteurs à enjeux écologiques, paysagers ou agricoles.

Elle avait conclu qu'au regard de l'ensemble de ces éléments, le projet n'était pas susceptible d'entraîner des impacts notables sur l'environnement.

Compte tenu du fait que le dossier objet de la présente saisine est techniquement le même que celui ayant conduit à décision de dispense d'évaluation environnementale, la MRAe maintient ses conclusions.