



Mission régionale d'autorité environnementale

OCCITANIE

**Avis de la mission régionale d'autorité environnementale
de la région Occitanie sur le projet de modification de la
déclaration d'utilité publique
de la ligne 5 du tramway de Montpellier**

n° saisine 2020-8676
n° MRAe 2020APO61

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 08 juillet 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 le projet de modification de la déclaration d'utilité publique de la ligne 5 du tramway de Montpellier 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, et validé par délégation par Jean-Pierre Viguier, président.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD en vigueur en date de la présente saisine, chacun des membres de la MRAe 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.

L'avis a été préparé par les agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de son président.

L'Agence Régionale de Santé (ARS) et la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM34) ont été consultées le 14 janvier. L'ARS a répondu le 22 janvier 2020 et la DDTM34 le 31 janvier 2020.

Conformément à l'article R. 122-9 du Code de l'environnement, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il est également publié sur le site internet de la MRAe¹ et sur le site internet de la préfecture de l'Hérault, autorité compétente pour autoriser le projet de modification de la DUP.

¹ www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html

Avis

1. Présentation de l'opération

1.1. Cadre juridique

La préfecture de l'Hérault a saisi la MRAe par courrier du 08 juillet 2020 au titre du projet de modification du tracé de la ligne 5. Cette saisine fait suite à celle du 10 février 2020 dans le cadre de la demande de modification de la déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne 5 avec mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Montpellier, à savoir son Plan local d'urbanisme (PLU).

Le dossier d'enquête publique transmis comprend notamment l'étude d'impact et son résumé non technique, consacrée uniquement au tracé modificatif, ralliant l'arrêt Paul Fajon à la rue des chasseurs.

Le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté du Préfet de l'Hérault n°2013-I-1656 du 28 août 2013 après enquête publique et les effets de la DUP ont été prorogés pour cinq ans en 2018.

Par ailleurs, le Préfet de Région, en tant qu'Autorité environnementale conformément à la législation en vigueur à cette époque, a émis un avis² en date du 13 février 2013, sur le projet de création de la ligne 5.

En outre, par décision³, du 24 janvier 2020 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.

La MRAe a également émis un avis⁴ le 8 juin 2020 en ce qui concerne la mise en compatibilité du PLU par modification de la DUP.

² <http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/agglomeration-de-montpellier-tramway-ligne-5-avis-a3531.html>

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

⁴ Avis n°2020AO31 du 8 juin 2020 - <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-plans-et-programmes-r99.html>

1.2. Présentation de la modification du tracé

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 figures 1 et 2).

La partie de ligne modifiée représente 3,7 km soit moins de 20 % du linéaire total de la ligne projetée, d'environ 20 km et comprend 6 stations intermédiaires.

Cette modification a pour objectif premier de revoir le tracé autour du parc de Montcalm et a donné lieu à une phase de concertation entre août 2017 et février 2019, ayant conduit à ce nouveau tracé n'impactant pas le parc, sur la base de 5 scénarios de variantes et 2 sous-variantes.

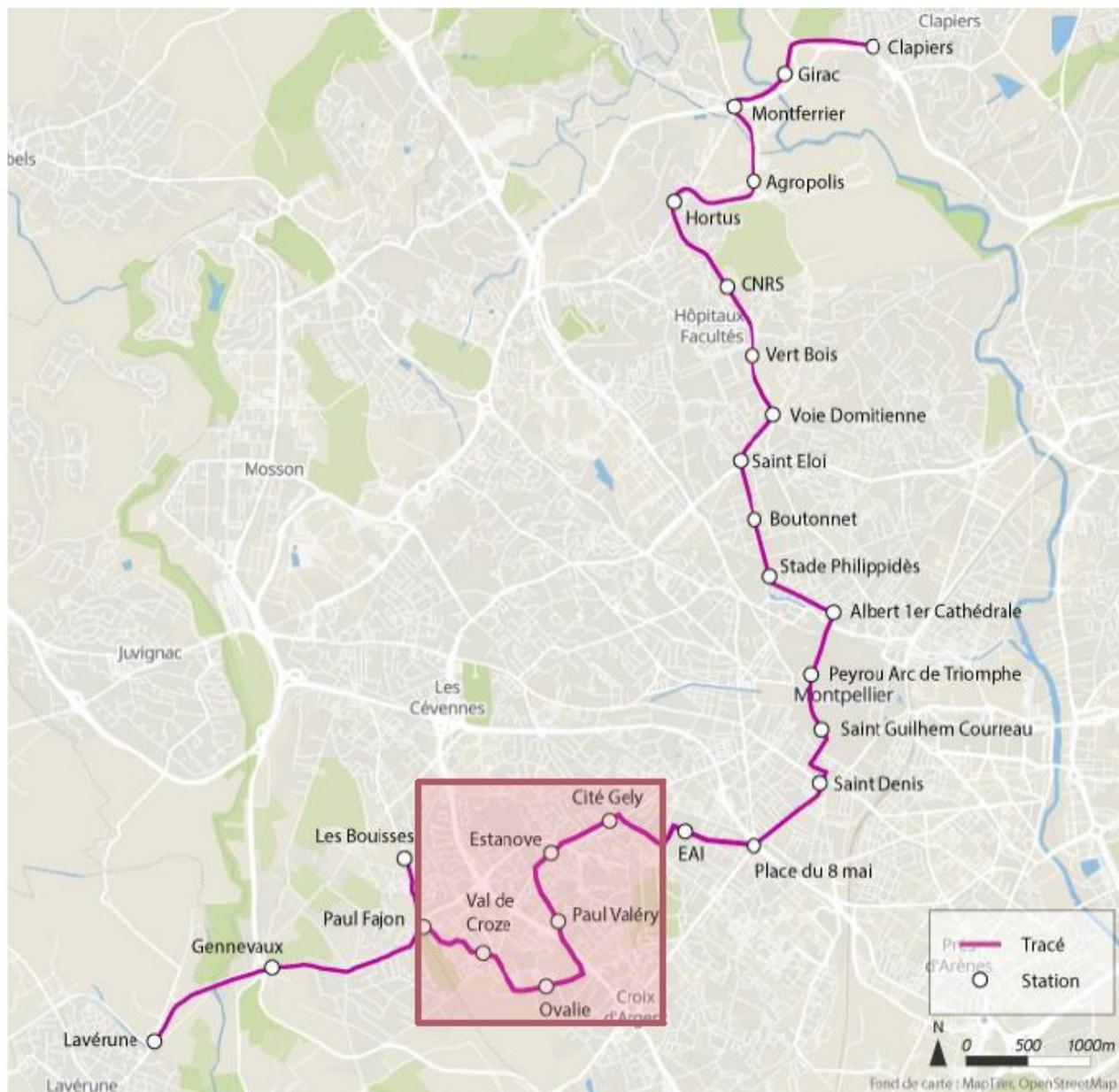


Figure 1: tracé dy projet de la ligne 5 et section soumise à modification.

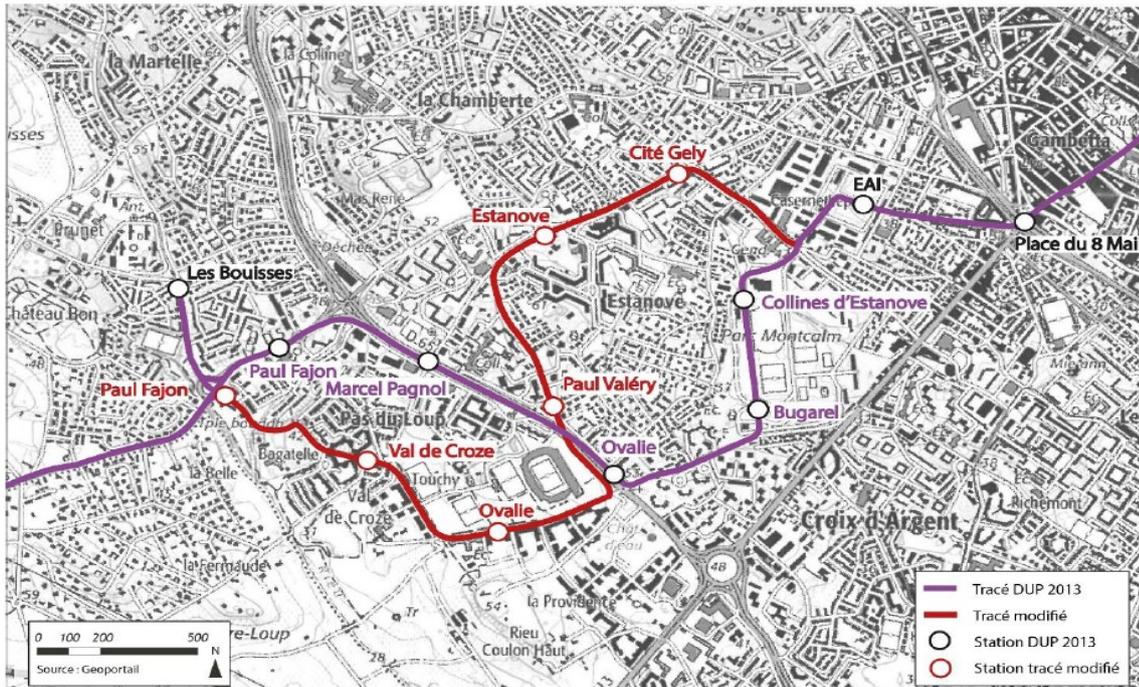


Figure 1: Projet modificatif sur le secteur Paul Fajon – rue des Chasseurs (entrée de l'EAI)

Figure 2: Projet modificatif sur le secteur Paul Fajon - rue des chasseurs

2 - Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

La zone d'étude considérée se situe en milieu majoritairement urbain, des inventaires complémentaires le long du seul cours d'eau concerné, le Rieucoulon, ont été réalisés et n'ont pas démontré d'enjeux notables. La MRAe souligne cependant la nécessité d'une autorisation environnementale concernant l'ensemble du secteur Ouest de la future ligne, compte tenu des enjeux en présence pour l'eau et le milieu aquatique (comme indiqué p12 du dossier – volume A) sans que ces éléments (impacts et mesures associées) ne soient précisés dans l'étude d'impact.

Pour l'ensemble des thématiques environnementales, le projet globalement est de nature à améliorer la situation existante, notamment en termes de bruit, de trafic automobile et de requalification urbaine au droit du tracé modifié.

Les surfaces imperméabilisées ne sont pas augmentées et sans incidence sur les risques d'inondation.

Dans son avis de 2013, l'autorité environnementale avait indiqué que les principaux enjeux environnementaux concernaient certains secteurs particuliers (secteur sauvegardé, ZPPAUP⁵, sites classés, et ceux liés à d'autres cours d'eau (Lez, Mosson)), qui ne sont pas concernés par la présente modification.

Elle soulignait une très bonne prise en compte de l'environnement dans la conception du projet et l'organisation du chantier.

⁵ Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

Les précautions proposées en phase travaux dans l'étude d'impact initiale restent valables pour la modification du tracé et n'amènent pas de remarques particulières.

La MRAe note néanmoins que le projet va entraîner un report de trafic automobile au sein des quartiers concernés avec des nuisances possiblement accrues (qualité de l'air, bruit).

La MRAe recommande de présenter des mesures visant à protéger les riverains des zones concernées contre les nuisances liées au report de trafic (qualité de l'air et bruit).

La MRAe n'identifie par d'autres enjeux environnementaux particuliers au droit du tracé modifié et en ce qui concerne ses incidences à plus grande échelle.

3 - Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact comprend les éléments prévus à l'article R.122-5 du code de l'environnement, éléments qui ne portent donc strictement que sur la partie modifiée du tracé.

Comme évoqué plus haut, le projet donnera lieu à la mise en compatibilité du PLU (ceci ne concerne que des emplacements réservés).

La MRAe rappelle le principe selon lequel tout projet qui subit une évolution avant réalisation doit être porté à la connaissance du public à l'aide d'une étude d'impact actualisée dans sa globalité, et mettant en exergue les modifications opérées. Le maître d'ouvrage a néanmoins fait le choix ici de ne procéder qu'à l'établissement d'une étude qui ne porte que sur la modification du tracé, jugeant à juste titre que les impacts de la modification n'ont aucune conséquence notable nouvelle sur l'état de l'environnement global au droit de la ligne complète. Néanmoins la précédente étude d'impact date d'avant 2013, et de fait, était basée sur des données d'inventaire faunistique et floristiques, par exemple, de près de 10 ans d'ancienneté, et il n'est pas démontré dans le dossier que l'environnement concerné par l'ensemble de la ligne 5 n'ait pas évolué.

De même, comme évoqué au chapitre 2, l'étude d'impact devra comprendre le descriptif des impacts sur l'eau et les milieux aquatiques et les mesures proposées, le projet dans son ensemble étant soumis à autorisation environnementale au titre de la thématique eau et milieux aquatiques.

La MRAe recommande de démontrer qu'une mise en jour de l'étude d'impact à l'échelle de l'ensemble du tracé de la ligne 5 ne s'avérerait pas nécessaire compte tenu des évolutions possibles des enjeux environnementaux le long du tracé, et dans le cas contraire, de procéder à cette actualisation.