



Luxembourg 24/11/2022

Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

Informations générales

Intitulé du projet :	<i>MONTPELLIER TRANSPORTS URBAINS</i>
Numéro du projet :	<i>2021-0523</i>
Pays :	<i>France</i>
Description du projet :	Cette opération concerne la réalisation de la ligne 5 du tramway de Montpellier qui consiste en la construction de 16 km de tramway, l'acquisition de 22 rames de tramway pour l'exploitation de la ligne 5 et la réhabilitation d'un dépôt existant pour accueillir le nouveau matériel roulant
EIE exigée :	yes
Projet faisant partie du programme « empreinte carbone ¹ » :	no

Évaluation des incidences environnementales et sociales

Évaluation des incidences environnementales

Le projet est prévu dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Montpellier Méditerranée Métropole 2040 ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique selon la directive 2001/42/EC.

Le projet relève de l'annexe II de la directive 2014/52/EU modifiant la directive 2011/92/UE ce qui nécessite une décision de l'autorité compétente pour déterminer si une étude d'impact environnementale (EIE) doit être effectuée. Le projet a fait l'objet d'une procédure d'évaluation d'impact sur l'environnement (EIE) comme prévu par la législation française (Code de l'Environnement). L'Etude d'Impact Environnemental a été transmise à l'Autorité Environnemental qui a rendu son avis favorable le 13 février 2013. En suivant le code de l'expropriation, le code de l'environnement et le code de l'urbanisme, le projet a fait l'objet d'une enquête publique. Après l'avis favorable de la commission d'enquête, le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté n°2013-I-1656 du 28 août 2013.

Par délibération n° 14388 du 14 décembre 2016, le Conseil de Métropole, a décidé d'engager des études pour revoir le tracé autour du parc Montcalm afin de préserver son intégrité. Le tracé modifié (long de 3,7 km entre la rue des Chasseurs et rond-point Paul Fajon a fait) a été approuvé par la Métropole selon la délibération n°M2019-559 du 18 novembre 2019. Le projet modifié a fait l'objet d'une mise à jour de l'EIE. La mise à jour de l'EIE a été transmise à l'Autorité Environnemental qui a rendu son avis favorable avec recommandations le 28 août 2020. Une des recommandations

¹ Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans la méthodologie de la BEI mise en place pour évaluer l'empreinte carbone, pour autant que les émissions estimées dépassent les seuils fixés dans la méthodologie, à savoir plus de 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO₂e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.



Luxembourg 24/11/2022

porte sur la nécessité d'une autorisation environnementale concernant l'ensemble du secteur ouest du projet compte tenu des enjeux en présence pour l'eau et le milieu aquatique. Le secteur ouest concerné fait l'objet d'un dépôt de dossier « Loi sur l'eau » à être transmis à l'autorité environnementale. De son côté, la commission d'enquête (chargée de mener l'enquête publique) a remis son rapport et ses conclusions le 23 avril 2021 et émis un avis favorable en soulignant que le secteur ouest du projet fera l'objet d'un dossier loi sur l'eau. Dans la délibération n°M2021-207 le projet modifié a été déclaré d'utilité publique le 18 juin 2021.

Bénéfices du projet: Le projet est censé permettre de réduire la dépendance à l'égard des voitures particulières et leur part modale tout en limitant les nuisances environnementales qu'y sont associées en termes de pollution atmosphérique et sonore, de sécurité et de réchauffement climatique

Impacts environnementaux: La zone de projet se situe dans un milieu majoritairement urbain. Les principaux impacts identifiés pendant la période de chantier sont liés à la pollution atmosphérique, bruit, des vibrations due aux travaux. Le niveau de prise en compte de l'environnement dans la phase de chantier est considéré comme approprié. Un management environnemental sera mis en place, permettant d'établir des prescriptions particulières dans les cahiers des charges des entreprises, d'établir un Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC) par les entreprises adjudicataires des travaux et d'assurer un contrôle et un suivi du respect des prescriptions et moyens prévus au CCEC par les maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage.

Localisation et impacts sur zones Natura 2000 et la biodiversité: L'étude d'impact annexé au dossier d'enquête publique contient une évaluation des incidences Natura 2000. La distance entre le corridor du projet et les sites Natura 2000 présents sont listés ci-dessous :

- SIC FR9101392 « Le Lez », qui intersecte le corridor du projet au niveau du pont de la RD 65 sur le Lez.
- ZPS FR9112035 « Côte languedocienne », à environ 10 km du corridor du projet ;
- SIC FR9101410 et ZPS FR9110042 « Etangs palavasiens », à environ 5,5 km du corridor du projet ;
- SIC FR9101408 and ZPS FR9112017 « Etang de Mauguio », à environ 7km du corridor du projet ;
- ZPS FR9112020 « Plaine de Fabrègues Poussan », à environ 4km du corridor du projet
- SIC FR9101393 « Montagne de la Moure et Causse d'Aumelas » ; à environ 7km du corridor du projet ;
- ZPS FR9112004 « Hautes Garrigues du Montpellièrais », à environ 4,5 km du corridor du projet.

L'étude identifie les habitats et les espèces potentiellement impactés et notamment la cordulie à corps fin (libellule) présente à l'aval de l'ouvrage sur le Lez. L'étude prévoit des mesures d'atténuation (balisage spécifique, participation d'un écologue lors des différentes phases, prise en compte des périodes sensibles).

L'autorité environnementale donne son avis favorable à cette étude en concluant l'absence d'effet significatif dommageable résiduel sur les sites Natura 2000.

Adaptation au changement climatique : Le projet est exposé aux risques issus du changement climatique, notamment à l'augmentation dans la fréquence des événements climatiques extrêmes tels que les épisodes d'inondation ainsi que l'augmentation de température. Le projet dans sa conception, intègre des mesures pour compenser l'imperméabilisation du sol, ne pas entraver les



Luxembourg 24/11/2022

écoulements de l'eau pluviale et ne pas modifier les zones d'expansion des crues. De plus, les spécifications techniques du matériel roulant du projet contemplent les conditions climatiques futures afin d'assurer le confort des passagers.

Conformité avec l'accord de Paris : Le projet est considéré comme conforme à l'Accord de Paris selon les critères énoncés dans la feuille de route pour le climat de la Banque publiée fin 2020 car il comprend des investissements en infrastructure dédié aux transports en commun et l'acquisition de matériel roulant n'ayant pas d'émissions directes de gaz à effet de serre.

Évaluation des incidences sociales, le cas échéant

La majeure partie de l'emprise de la plateforme du tramway occupe les emprises publiques : voiries communales, départementales, nationales. Les emprises publiques sont parfois insuffisantes pour accueillir soit la plate-forme, soit les aménagements d'accompagnement. La plateforme et les aménagements d'accompagnement nécessiteront des empiètements temporaires sur des emprises privées, nécessaires à la réalisation du programme.

Les acquisitions concernent principalement des propriétés non bâties notamment au niveau des parcs-relais. Sur le reste du tracé les acquisitions non bâties se limitent à quelques mètres pour le maintien de l'ensemble des fonctions et notamment la circulation. Il sera privilégiée l'acquisition à l'amiable après négociations éventuelles auprès des propriétaires. Lorsque la négociation ne débouche pas sur un accord amiable, l'acquisition est réalisée par expropriation. L'indemnisation est fixée par le juge de l'expropriation. Les indemnités allouées doivent couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation. La détermination précise des emprises nécessaires au projet donnera lieu à une enquête parcellaire.

Le projet est censé améliorer la desserte du territoire de l'agglomération en transports collectifs, optimiser l'usage de la voirie et apporter ainsi des bénéfices en termes de gains de temps de voyage et d'attente pour les usagers. De plus le projet contribue à améliorer l'accessibilité aux lieux d'études et travail par le biais d'une mobilité urbaine plus efficace et abordable.

Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes, le cas échéant

La concertation du projet initial s'est déroulée entre avril 2011 et juillet 2012. La concertation sur le dossier d'enquête publique du projet modifié s'est déroulée entre décembre 2020 et janvier 2021.

Autres aspects environnementaux et sociaux

Une Schéma Directeur de la Qualité (SDQ) a été élaboré comme référence commune à tous les acteurs et intervenants du projet y compris Montpellier Métropole Méditerranée. Le SDQ du projet vise, entre autres aspects, une mise en œuvre satisfaisante des considérations sociales et environnementales du projet.



Luxembourg 24/11/2022

Conclusions et Recommandations

Le projet aura en sa globalité des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de l'attractivité des transports en commun favorisant le report modal et la réduction des nuisances liées au trafic automobile.

Après appréciation des mesures de mitigation et de compensation et compte tenu des impacts positifs attendus après la mise en service du projet, le projet est considéré comme acceptable par rapport aux exigences de la Banque sur les aspects environnementaux et sociaux, sous réserve de la soumission, de:

- Avis favorable de l'autorité compétent sur le dossier « Loi sur l'eau » concernant le secteur ouest du projet.