

Enquête publique Ligne 5 de tramway Montpellier

Contribution de François Baraize

4 rue Baudin
34000 Montpellier
0675785058
francois.baraize@gmail.com

Montpellier, le 9 mai 2013

Monsieur le président de la commission d'enquête publique

Messieurs les membres de la commission d'enquête publique,

Je souhaite attirer votre attention sur la très insuffisante prise en compte de projets connus et de leurs effets cumulés sur les secteurs 1 et 5 du projet de ligne 5, ainsi que sur la nécessité de préserver les espaces boisés du Parc Montcalm, inutilement traversés par l'option choisie en secteur 2.

1. La très insuffisante prise en compte de projets connus et de leurs effets cumulés

1.1 Sur le secteur 5 : Saint-Eloi-Agropolis

Le tracé préférentiel soumis à l'enquête publique pour la ligne 5 du tramway passe par la route de Mende. Les esquisses données par Tam dans le document officiel font état d'une requalification de voirie qui transforme « normalement » l'endroit.

Or, cette portion de la ville qui aujourd'hui sépare les deux campus de l'USTL Montpellier 2 et l'UPV Montpellier 3, fait l'objet depuis plusieurs années d'une réflexion et de projets d'urbanismes conduits par le Pôle Régional d'Enseignement Supérieur Sud de France, et qui vise précisément à réunir les deux campus, à les ouvrir sur l'espace urbain, et à transformer par conséquent profondément la route de Mende et la place de la Voie Domitienne.

Cette partie de l'opération Campus est prévue pour être livrable en 2016-2018. Elle bénéficie d'une programmation budgétaire de 74M€ pour l'ensemble de « Cœur de Campus », dont une partie pour la requalification des espaces.

Cette opération d'aménagement a fait l'objet d'un concours international d'architecture, le concours U&U, remporté en 2010 par un groupement d'urbanistes et d'architectes piloté par l'agence américaine Hargreaves. Ce concours avait été précédé par une étude du cabinet montpelliérain Garcia-Diaz en 2008. Les deux équipes ont travaillé cette question de la requalification de l'espace public, en intégrant la nécessité d'une ligne de tramway qui, passant route de Mende, permettrait de pacifier la voirie, d'abaisser les

frontières artificielles des deux campus, de laisser un large espace aux circulations douces.

L'opération Campus bénéficie de financement de l'Etat, de la Région, et de la Ville. La Ville de Montpellier a modifié son PLU pour anticiper cette requalification du cœur du campus nord. Cette modification du PLU est mentionnée dans les documents préparatoires de Montpellier Agglomération, mais l'opération elle-même semble totalement ignorée.

La comparaison des esquisses urbanistiques est criante.

La route de Mende imaginée par le cabinet Garcia-Diaz en 2008 pour le compte de la Ville :



La future route de Mende imaginée par le cabinet Hargreaves, lauréat du concours U&U



La route de Mende dans son état actuel :



La requalification présentée par Montpellier Agglomération dans son cahier G1, p.29 :



En d'autres termes, il existe, sur une portion conséquente du tracé de la ligne 5, des crédits Etat-Région-Ville qui programme une opération de requalification de l'espace autour de l'emprise de la ligne 5, et les crédits ne convergent pas ?

Il y a là une source majeure d'économie des deniers publics, et la possibilité d'une requalification exemplaire. La ligne 5 ne peut passer à côté, faute de coordination !

Si la requalification de ces espaces publics ne se fait pas en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, et que l'on se dirige vers une solution au rabais, il y a fort à parier que plus rien ne sera fait ultérieurement. L'agglomération doit absolument indiquer comment le tracé s'insère dans l'opération Campus. **On ne peut pas imaginer qu'une intercommunalité, qui émane majoritairement de la Ville sur laquelle elle**

intervient, ne puisse se donner les moyens d'une convergence des projets et des budgets sur une opération de ce type.

1.2 : Sur le secteur 1, Lavérune - Paul Fajon

Dans ce secteur, le tracé prévu croise le projet de Contournement Ouest de Montpellier (C.O.M., qui raccorde les deux autoroutes A75 et A9), au niveau du rond-point Maurice Genevaux. Pour franchir ce rond-point, le projet de tramway envisage une reprise de dénivellation et un viaduc, l'ensemble des travaux d'infrastructures étant estimé par plusieurs techniciens et experts à 50M€.

Le viaduc servira au C.O.M. à franchir le rond-point Maurice Genevaux. Il n'est pas une infrastructure nécessaire au projet de transport en site propre. Il est, par ailleurs programmé par l'État et le concessionnaire autoroutier dans le cadre du C.O.M. **Son financement dans le cadre du projet de tramway est un financement déguisé d'une solution routière !**

Son financement par l'Etat et Vinci Autoroutes doit être maintenu ! L'économie réalisable pour Montpellier Agglomération est de l'ordre de plusieurs dizaines de millions d'euros, propres à permettre des aménagements plus efficaces sur l'ensemble du réseau de transport en commun !

2. La préservation du Parc Montcalm est une priorité

Le tracé envisagé secteur 2 traverse le Parc Montcalm, et notamment un espace public boisé rare dans ce secteur de la ville. Ce faisant, le tracé ne dessert aucune population à l'intérieur du Parc, et dessert très mal l'important bassin de population d'Estanove.

Je souhaite que la variante D soit abandonnée et qu'en lieu et place lui soit préférée la variante C, qui préserve le Parc Montcalm tout en le desservant de façon optimale, et qui permet de désenclaver des quartiers périphériques et de desservir des quartiers denses: Cité Gely, Estanove, Pas du Loup, Bagatelle, Ovalie, Val de Croze ...

Pour toutes ces raisons, je vous invite à prononcer un avis défavorable au tracé préférentiel sur ces trois tronçons, et à demander une véritable prise en compte des projets connus et de leurs effets cumulés.

Je reste à votre disposition pour toutes précisions qui vous paraîtraient nécessaires, et vous prie d'agréer, Messieurs les commissaires-enquêteurs, l'expression de ma haute considération.

François Baraize