

# RÉALISATION DE LA LIGNE DE BUSTRAM B4 DE MONTPELLIER MÉDITERRANÉE MÉTROPOLE



Maitre d'Ouvrage



Maitre d'Ouvrage Délégué

## DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE (DAE) PIECE 0 : PRÉAMBULE GÉNÉRAL

Groupement de maîtrise d'œuvre

A	12/2023	1ere émission	OBN	CCR	CHQ
B	11/2024	Intégration des remarques MOA	OBN	CCR	CHQ
Indices	Date	Objet de l'indice	Rédacteur	Vérificateur	Approbateur



## SOMMAIRE

---

<b>1. CONTEXTE DE L'OPERATION.....</b>	<b>3</b>
1.1 Les enjeux et objectifs de la ligne.....	3
1.2 Le tracé de la ligne.....	3
<b>2. CADRAGE REGLEMENTAIRE.....</b>	<b>5</b>
2.1 Évaluation environnementale.....	5
2.2 Loi sur l'eau et les milieux aquatiques.....	5
2.3 Autorisation environnementale.....	5
2.4 Évaluation des incidences Natura 2000.....	5
2.5 Autres procédures.....	5
2.6 Synthèse.....	6
<b>3. CONTENU DU DAE.....</b>	<b>6</b>
<b>4. PETITIONNAIRE.....</b>	<b>7</b>

## 1. CONTEXTE DE L'OPERATION

### 1.1 LES ENJEUX ET OBJECTIFS DE LA LIGNE

Aujourd'hui, le réseau de transports en commun de la métropole de Montpellier compte 4 lignes de tramways et une cinquième ligne en construction. Les lignes de bus comptent 16 lignes urbaines et 24 lignes suburbaines dont 5 lignes de transport à la demande soumises à réservation préalable.

Malgré ces nombreuses lignes de bus, le réseau est peu performant et peu fréquenté. Les lignes de bus urbaines représentent à peine 20% de la fréquentation totale du réseau de la métropole. A l'inverse, les quatre lignes de tramways rassemblent quant à elles les 80% restant de la fréquentation totale.

La ligne de bustram B4 reprendra en partie le tracé des lignes de bus actuelles n°34 et n°38. Ces lignes au tracé complexe réalisent de multiples détours et sont pénalisées par les difficultés d'accès à Montpellier, qui limitent fortement leur attractivité en zone périurbaine et n'en font pas une alternative crédible à l'automobile.

La future ligne B4 empruntera la RM5, bénéficiant sur les secteurs les plus congestionnés d'une voie dédiée.

Elle créera une correspondance avec la future ligne 5 de tramway au pôle d'échanges de Gennevaux. Le bustram B4 offrira ainsi une solution performante vis-à-vis de la voiture individuelle pour relier les territoires de l'Ouest de la métropole à la nouvelle ligne de tramway T5. En reliant les villages de l'Ouest de la Métropole au réseau de tramways, cette ligne renforcera la cohésion territoriale avec les territoires excentrés de la métropole.

Par ailleurs, le projet de ligne bustram B4 vise à encourager et faciliter les modes de déplacements doux. Il intègre ainsi les aménagements nécessaires pour assurer la continuité et la sécurité de l'itinéraire cyclable existant le long de la RM5.

Les objectifs de ce projet sont multiples :

- **Offrir une meilleure desserte du territoire** grâce à une ligne de transport en commun en site propre desservant les principaux pôles d'activités du secteur et permettant de relier les communes de l'Ouest du territoire au centre de la Métropole.
- **Encourager et favoriser le recours aux modes de déplacements doux** en assurant la continuité et la sécurité de l'itinéraire cyclable existant ainsi qu'en implantant des arceaux et box vélos sécurisés.
- **Améliorer la qualité de vie** grâce au désengorgement des axes routiers, l'amélioration de la qualité de l'air (avec une diminution de la part relative de la route dans les transports quotidiens au profit de bus électriques) et la diminution des nuisances sonores liées au trafic routier.

### 1.2 LE TRACÉ DE LA LIGNE

Le tracé de la ligne B4 suit la Route Métropolitaine 5 (RM5) sur tout son linéaire et dessert les communes de Lavérune, Pignan, Cournonterral et Cournonsec.

Entre le terminus Gennevaux à Montpellier et le parking de covoiturage existant de Cournonsec, le tracé comportera 12 stations sur un linéaire de 12,1 km.

La carte ci-après permet de visualiser le tracé de la future ligne.

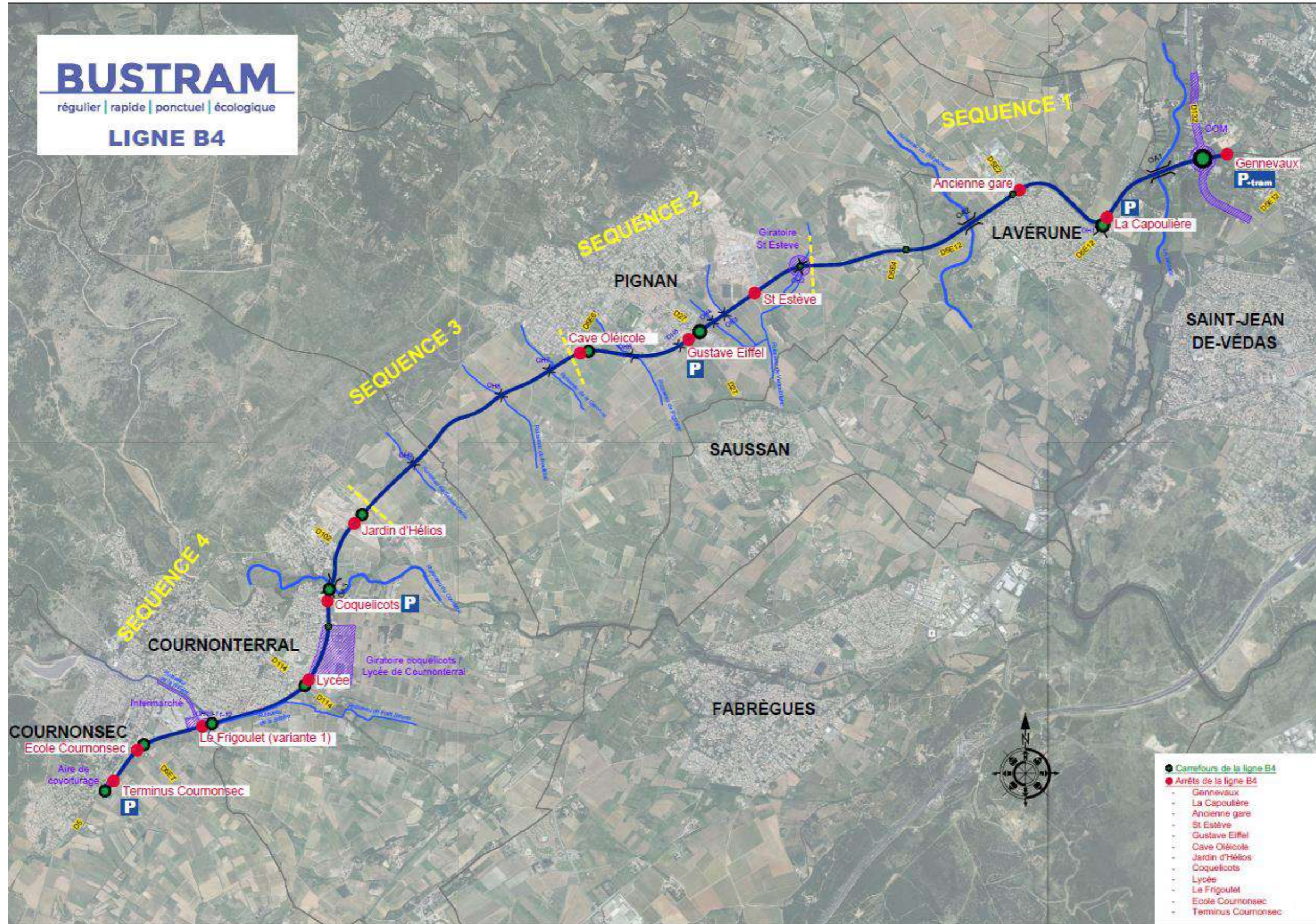


Figure 1 Tracé de principe de la ligne B4 et de ses stations (le nom des stations est provisoire)

## 2. CADRAGE REGLEMENTAIRE

### 2.1 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le projet n'est visé par aucune rubrique de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement qui soumet les projets de travaux d'ouvrages ou d'aménagement à la réalisation préalable d'une évaluation environnementale soit de façon systématique, soit à l'issue de la procédure d'examen au cas par cas par l'Autorité compétente.

Néanmoins, à l'initiative du maître d'ouvrage et en accord avec les services de l'État, le projet de busram B4 a été soumis à examen au cas par cas. À l'issue de cette procédure l'Autorité Environnementale a émis un **avis en date du 1<sup>er</sup> novembre 2023 dispensant le projet d'étude d'impact.**

Elle y considère par ailleurs que le projet relève de la rubrique 6.a de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement qui soumet les projets de travaux d'ouvrages ou d'aménagement à la réalisation préalable d'une évaluation environnementale soit de façon systématique, soit à l'issue de la procédure d'examen au cas par cas par l'Autorité compétente.

Cet avis est fourni en Pièce 7 du DAE.

### 2.2 LOI SUR L'EAU ET LES MILIEUX AQUATIQUES

Après analyse des caractéristiques du projet, il apparaît que deux rubriques de la nomenclature « Eau » sont concernées par le projet de ligne B4.

Rubriques de l'article R. 214-1 du code de l'environnement	Consistance	B4
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) ; 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D).	<b>Concerné (A)</b> (Surface projet S= 17,3ha + BV amont intercepté ≥50ha = 67,03ha)
3.2.2.0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 1° Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m <sup>2</sup> (A) ; 2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m <sup>2</sup> et inférieure à 10 000 m <sup>2</sup> (D).	<b>Concerné (D)</b> (Surface soustraite à la crue = environ 891m <sup>2</sup> )

**En raison de rejets d'eaux pluviales dans le milieu naturel (sol, sous-sol ou eaux superficielles) sur une surface de projet augmentée de la superficie du bassin versant intercepté supérieure à 20ha, la ligne B4 est soumise à autorisation au titre de la loi sur l'eau.**

### 2.3 AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Le projet de ligne B4 étant soumis à autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement, il entre dans le champ de l'Autorisation Environnementale. À ce titre, le projet n'étant pas soumis à étude d'impact, une étude d'incidence doit être produite.

D'autres demandes d'autorisation y sont associées, en particulier dans le cas du projet :

- Dossier de demande de dérogation « espèces protégées »**  
 Les inventaires écologiques réalisés dans le cadre du projet ont mis en évidence des enjeux relatifs à la faune et la flore. Malgré les mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre, des impacts résiduels demeurent et nécessitent l'élaboration de mesures compensatoires. Un dossier de demande de dérogation « espèces protégées » est ainsi requis dans le cadre du projet de busram B4.
- Dossier de demande d'autorisation de porter atteinte aux alignements d'arbres en bordure des voies ouvertes à la circulation publique**  
 L'article L350-3 du Code de l'environnement, modifié par la loi du 21 février 2022, stipule :  
*« Les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies ouvertes à la circulation publique constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité et, à ce titre, font l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement, et une mise en valeur spécifiques. Le fait d'abattre ou de porter atteinte à un arbre ou de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit. » [...]*

Toutefois, l'article L. 350-3 du code de l'environnement ouvre la possibilité de porter atteinte à ces allées et alignements d'arbres lorsque cela est nécessaire pour les besoins de projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

La réalisation du projet de busram B4 nécessite l'abattage de plusieurs alignements d'arbres en bordure de la RM5. A ce titre un dossier de demande d'autorisation de porter atteinte aux alignements d'arbres doit être produit.

### 2.4 ÉVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

Conformément à l'article L.414-4 du Code de l'Environnement, « les programmes ou projets d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations », « lorsqu'ils sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, individuellement ou en raison de leurs effets cumulés, doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences au regard des objectifs de conservation du site, dénommée Évaluation des incidences Natura 200 ».

Le projet étant soumis à autorisation au titre du Code de l'Environnement et traversant des sites Natura 2000, il doit faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000.

### 2.5 AUTRES PROCEDURES

Le projet de ligne B4 nécessitant l'acquisition de nombreuses parcelles et afin de sécuriser la maîtrise foncière nécessaire à la réalisation du projet le maître d'ouvrage a engagé une procédure de déclaration d'utilité publique.

Un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est donc produit en parallèle du dossier d'autorisation environnementale. Tous deux feront ainsi l'objet d'une enquête publique commune.

## 2.6 SYNTHÈSE

En conclusion, le projet entre dans le champ d'application de l'Autorisation Environnementale, et intègre :

- Un volet Loi sur l'Eau (autorisation) ;
- Une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- Une étude d'incidence ;
- Un dossier de demande de dérogation « espèces protégées »
- Un dossier de demande d'autorisation de porter atteinte à des alignements d'arbres.

En outre il fait également l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique.

## 3. CONTENU DU DAE

Le présent DAE a été établi conformément à l'article R.181-13 du Code de l'Environnement. Afin d'en faciliter la lecture, celui-ci est composé de 9 pièces :

- **Formulaire CERFA**

Pour la demande d'autorisation environnementale prévue à l'article L. 181-1 du code de l'environnement, et conformément à l'article D. 181-15-10 du même code, le demandeur utilise le formulaire CERFA n° 15964. Le CERFA n°15964\*03 dûment renseigné accompagne donc le dépôt du DAE.

- **Pièce 0 : Préambule général**

Cette pièce comprend un rappel du contexte de l'opération, un cadrage réglementaire ainsi que la présentation du pétitionnaire.

- **Pièce 1 : Plan de situation**

Cette pièce comprend le plan de situation du projet à l'échelle de la commune (PJ n°1 du Cerfa 15964\*03)

- **Pièce 2 : Éléments graphiques, plans et cartes.**

Cette pièce rassemble les différents éléments graphiques nécessaires à la compréhension du projet (PJ n°2 du Cerfa 15964\*03).

- **Pièce 3 : Justificatif de la maîtrise foncière.**

Cette pièce rassemble les éléments fonciers du projet (PJ n°3 du Cerfa 15964\*03).

- **Pièce 4 : Présentation du projet**

Cette pièce rassemble les éléments de présentation du projet.

- **Pièce 5 : Notice d'incidence**

Le projet n'étant pas soumis à évaluation environnementale, le dossier comporte une étude d'incidence environnementale proportionnée à l'importance du projet et à son incidence prévisible sur l'environnement au regard des intérêts mentionnés à l'article L. 181-3 du code de l'environnement [article R. 181-14 du code de l'environnement] (P.J. n° 5. - du Cerfa 15964\*03)

Cette pièce comprend :

- la pièce 5a : étude d'incidence - Volet eau
- la pièce 5b : étude d'incidence - Volet biodiversité
- la pièce 5c : Notice d'incidence - Autres thématiques

- **Pièce 6 : Résumé non technique de l'étude d'incidence**

Cette 6<sup>ème</sup> pièce correspond en une note synthétique de la pièce précédente (étude d'incidence).

- **Pièce 7 : Décision de l'Autorité Environnementale de non-soumission à étude d'impact** (PJ n°6 du Cerfa 15964\*03)

- **Pièce 8 : Note de présentation non technique du projet**

Cette 7<sup>ème</sup> pièce a pour but de faciliter l'appréciation du projet par le lecteur en proposant une présentation synthétique et non technique des différents éléments constituant le projet (PJ n°7 du Cerfa 15964\*03).

- **Pièce 8 : Dossier de demande de dérogation espèces protégées**

Cette pièce comprend tous les éléments complémentaires demandés au titre de l'article L. 411-2 du Code de l'Environnement. En effet, des espèces sont directement concernées par l'emprise du projet d'aménagement. Malgré les mesures d'évitement et réduction intégrées à l'aménagement initial, la persistance d'impacts résiduels sur des espèces floristiques et faunistiques protégées motive la demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (PJ n°106 à 113 du Cerfa 15964\*03).

- **Pièce 9 : Dossier de demande d'autorisation de porter atteinte aux alignements d'arbres**

Cette pièce est établie conformément à l'article L350-3 du Code de l'environnement, modifié par la loi du 21 février 2022. Le décret n° 2023-384 en date du 19 mai 2023 relatif au régime de protection des allées d'arbres et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique précise le contenu du dossier de demande d'autorisation (PJ n°131 à 138 du Cerfa 15964\*03).

#### 4. PETITIONNAIRE

Le maître d'ouvrage du projet de bustram est Montpellier Méditerranée Métropole.



50, place Zeus CS 39556  
34961 MONTPELLIER CEDEX 2

Le maître d'ouvrage délégué est Transport de l'Agglomération de Montpellier (TAM)



125 Rue Léon Trotski  
34070 Montpellier