

**Décision de prise en considération de la deuxième ligne de tramway de l'agglomération
montpelliéraine**

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement

Vu le décret 99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour les projets d'investissements;

Vu la circulaire n°2001-51 du 11 juillet 2001 relative aux aides de l'Etat à la mise en oeuvre des plans de déplacements urbains et aux transports collectifs de province;

Vu le dossier de demande de prise en considération du projet de 2^{ème} ligne de tramway du 7 janvier 2002, approuvé par délibération de la communauté d'agglomération le 21 décembre 2001 et transmis au préfet de la région Languedoc Roussillon, préfet du département de l'Hérault le 15 janvier 2002;

Vu l'avis du préfet de la région Languedoc Roussillon, préfet du département de l'Hérault en date du 20 février 2002;

Considérant que le projet de 2^{ème} ligne de tramway est cohérent avec le projet de plan de déplacements urbains arrêté par délibération du conseil de la communauté d'agglomération le 21 décembre 2001, qui fait de l'axe de déplacements est-ouest de l'agglomération un axe fort et structurant;

Considérant que le projet de 2^{ème} ligne de tramway est cohérent avec le Dossier de Voirie d'Agglomération en cours d'approbation;

Considérant que le projet doit contribuer à un meilleur partage de la voirie au bénéfice des modes alternatifs à l'automobile et qu'il doit contribuer au report modal par le biais des parcs-relais;

Considérant qu'il favorise les échanges entre les différents transports collectifs par les points de contact avec la gare centrale, la ligne 1 du tramway et avec les bus urbains et interurbains;

Considérant par ailleurs la forte demande de déplacements en transports collectifs sur le corridor de la future ligne 3 du tramway;

Considérant que le projet de tramway doit s'intégrer dans un programme global d'opérations de restructurations urbaines,

Prend en considération le projet de 2^{ème} ligne de tramway d'une longueur de 19,5 km, présenté par la communauté d'agglomération de Montpellier dans le dossier susvisé du 7 janvier 2002. Cette prise en considération est assortie des réserves et demandes de compléments ci-dessous, qui devront être levées ou produits préalablement au dépôt de la demande de subvention,

a) avant tout demande de subvention, la communauté d'agglomération devra avoir approuvé son plan de déplacements urbains,

b) compte-tenu de la demande croissante de déplacements dans le corridor desservant les quartiers situés en Grand Projet de Ville, les études de la troisième ligne de tramway prévue au plan de déplacements urbains arrêté doivent être engagées. La communauté d'agglomération devra en particulier délibérer sur le principe de réalisation de cette troisième ligne dans son intégralité, en réaliser des études de faisabilité, et lancer la concertation préalable prévue à l'article L300-2 du code de l'urbanisme. La délibération clôturant la première phase de concertation devra intervenir préalablement à la décision de subvention de la deuxième ligne de tramway.

Dans l'attente de la mise en service de cette troisième ligne de tramway, un programme volontariste de développement et d'amélioration de la qualité du service de la ligne de bus n°15 devra être engagé. En préfiguration de la troisième ligne de tramway, des efforts d'aménagements et d'équipements complémentaires devront être apportés, afin de faire progresser l'offre et la qualité du service, et donc l'attractivité de cette ligne de bus prioritaire, par un effort accru des véhicules, une offre améliorée, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et l'information des voyageurs en temps réel,

c) afin d'optimiser l'efficacité du système de transports collectifs de l'agglomération montpelliéraine, la décision de subvention des sections à voie unique envisagées dans le deuxième ligne sera conditionnée par la concrétisation des décisions d'urbaniser les secteurs situés à proximité de la ligne de tramway, telles qu'envisagées dans le dossier de prise en considération (page 63 du dossier technique). Elle se traduira par:

le lancement de la procédure d'élaboration du schéma de cohérence territoriale et un avancement suffisant pour que soient définies les principales options de développement de l'urbanisation cohérentes avec le développement du système de transports collectifs, fixant en particulier les grands orientations pour la localisation des secteurs à ouvrir à l'urbanisation, des secteurs où des restructurations urbaines sont nécessaires et de ceux à préserver de l'urbanisation

l'engagement, par les communes concernées, des procédures de révisions des PLU nécessitées par l'ouverture à l'urbanisation des secteurs situés à proximité de la ligne de tramway, accompagnées d'une première concertation avec la population.

La convention délivrant la subvention pour la 2^{ème} ligne de tramway conditionnera son exécution à la finalisation de l'élaboration de ces documents. Les délibérations prescrivant ces révisions devront en particulier indiquer qu'elles intégreront les points suivants:

Les densités autorisées devront être d'un niveau compatible avec la présence d'un mode lourd de transport collectif et avec la valorisation apportée par le tramway.

Pour les communes qui ne répondraient pas aux critères de l'article 55 de la loi SRU, les logements sociaux à réaliser seront situés de façon préférentielle dans des quartiers mixtes situés à proximité des arrêts de tramway.

Par ailleurs, dans tout le mesure du possible, les collectivités devront initier des acquisitions foncières pour faciliter la mise en oeuvre de ces projets urbains situés à proximité du tramway.

d) plusieurs approfondissements ou compléments devront en outre être présentés dans le dossier préalable à la demande subvention comprenant:

– la description des actions d’accompagnement incitant au report des automobilistes vers les transports collectifs. Il s’agit en particulier

- de la mise en oeuvre de la politique globale de stationnement issue du plan de déplacements urbains. la localisation des parcs relais (optimisant le report des automobilistes vers le tramway tout en prenant en compte les objectifs de préservation de zones naturelles sensibles), leur accès et leur tarification, la politique de stationnement en centre ville pour les déplacements domicile–travail et les mesures prises pour maintenir le stationnement des résidents devront être arrêtées et décrites dans le dossier préalable à la demande de subvention;
- de l’aménagement des pénétrantes vers le centre ville utilisées par le tramway, du partage de la voirie au profit des «modes doux» et du transport collectifs, au détriment de la circulation de transit des véhicules automobiles.

– la description des projets urbains associés à la construction du tramway; le dossier présentera en particulier les projets de requalification des entrées de villes, ceux liés aux pôles d’échanges ou aux parcs relais, celui de la gare centrale en fonction de son état d’avancement.

– la présentation des effets socio–économiques de la première ligne de tramway en application des dispositions de l’article 14 de la loi d’orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, et la définition du dispositif d’évaluation des effets de la deuxième ligne de tramway, cohérente avec celle arrêtée pour la deuxième ligne. Cette évaluation sera étayée par une enquête ménages déplacements élaborée selon la méthodologie du CERTU (à engager avant le démarrage des travaux de la ligne 2) et devra prendre en compte aussi bien la fréquentation de la ligne, les différents reports modaux, que son impact environnemental et urbain. Le dossier préalable à la demande de subvention devra décrire l’état initial et définir les indications de la méthodologie du bilan.

*
* *

Ce projet est éligible à une aide de l’Etat conformément aux dispositions de la circulaire n°2001–51 du 11 juillet 2001 relative aux aides de l’Etat à la mise en oeuvre des plans de déplacements urbains et aux transports collectifs de province.

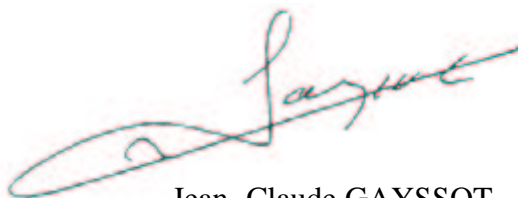
Le taux maximal de subvention est celui qui s'applique aux projets guidés, soit 35% maximum de l'assiette subventionnable définie par l'Etat, la subvention étant plafonnée en outre à 4,5 millions d'euros par km et, dans le cas des sections à voie unique, la longueur étant comptée pour moitié.

Le montant définitif de la subvention pour la réalisation du projet sera arrêté au terme de l'instruction du ou des dossiers de demandes de subvention respectifs établis sur la base des estimations à partir desquelles les services de l'Etat détermineront les dépenses subventionnables correspondantes.

La présente décision ne préjuge pas de l'avis ou des autorisations donnés par l'Etat sur la sécurité du système de transport guidé dans le cadre de la réglementation applicable.

Préalablement à toute subvention, le projet devra avoir satisfait à toutes les obligations légales et réglementaires en vigueur au moment de la réalisation.

Cette décision est valable 4 ans.



Jean-Claude GAYSSOT