

Délibération n°8945

Montpellier
Agglomération

TaM - TRAMWAY

24 SEP. 2009

N°206402 OTZ.A.Mo

ACCH



SEANCE ORDINAIRE DU 3 JUILLET 2009

Extrait du Registre des Délibérations

L'An deux mille neuf et le trois juillet à vingt heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de Monsieur Georges FRECHE.

Nombre de membres en exercice : 89

Etaient présents:

MM ABOU, ALLOUCHE, ARAGON, ASLANIAN, BARRANDON, Mmes BECCARIA, BENEZECH, BEN OUARGHA JAFFIOL, BERGER, BIGAS, BLANPIED, M. BOUILLE, Mme BOYER, M. BREYSSE, Mme BUONO, MM CARAGLIO, CHASSING, Mme CLAVERIE, MM COMBETTES, COULET, Mme DANAN, M. DELAFOSSE, Mme DELONCLE, M. DEWINTRE, Mme DOMBRE-COSTE, M. DUDIEUZERE, Mme FOURTEAU, MM FRAYSSE, FRECHE, Mme GALABRUN BOULBES, MM GELY, GERVAIS, GESBERT, GREHIER, GREPINET, Mme GUIRAUD, MM JOUVE, LEGOUGE, LEVITA, LOPEZ, LUSSERT, Mme MANDROUX, MM H. MARTIN, J. MARTIN, MAUREL, MEISSONNIER, MENON, MEUNIER, Mme MIENVILLE, MM MOURE, PASSET, PASTOR, PELLET, PINASSEAU, POUGET, MM QUIOT, REVOL, SAUREL, SIVIEUDE, Mme SOUCHE, MM SUBRA, SUDRES, THINES, TOUCHON, Mme TROADEC-ROBERT, MM TSITSONIS, VALETTE, ZYLBERMAN.

Représentés :

M. ANDRE représenté par M. GESBERT, M. ANDREU représenté M. LOPEZ, Mme ANTOINE-SANTONJA représentée par M. ALLOUCHE, Mme BONIFACE-PASCAL représentée par Mme BENEZECH, M. BONNAL représenté par M. BARRANDON, M. CAIZERGUES représenté par M. MOURE, Mme CAPUOZZI-BOUALAM représentée par Mme CLAVERIE, Mme CASSAR représentée par M. GERVAIS, M. CASTET représenté par M. BREYSSE, Mme COUVERT représentée par Mme DOMBRE-COSTE, M. DUFOUR représenté par M. TSITSONIS, M. FLEURENCE représenté par Mme FOURTEAU, Mme LABROUSSE représentée par M. ASLANIAN, M. MARTINIER représenté par M. FRAYSSE, M. MORALES représenté par M. PASTOR, Mme PRUNIER représentée par M. PASSET, Mme QVISTGAARD représentée par M. LEVITA, M. SEGURA représenté par M. LEGOUGE, M. VIGNAL représenté par M. BOUILLE.

Excusée :

Mme CASTRE.

Absent :

M. ALAUZET.

TRAMWAY, TRANSPORTS, DEPLACEMENTS - TRAMWAY QUATRIEME LIGNE - ABROGATION DE LA DELIBERATION N°8812 DU 26 MAI 2009 - MODIFICATION DU PROGRAMME INITIAL DE L'OPERATION ET DE L'ENVELOPPE PREVISIONNELLE - PROPOSITIONS DE MODALITES DE CONCERTATION

Monsieur R. Subra, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération, Président délégué de la Commission Tramway, Transports, Déplacements, rapporte :

Délégation n°8945

Par délibération n°8812 du 26 mai 2009, le Conseil de Communauté a arrêté le programme d'opération de 4^{ème} ligne de tramway entre le Stade Yves du Manoir et Clapiers.

L'élaboration du nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU) confirme, conformément aux orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et suite aux concertations menées avec les communes et avec les partenaires associés dont les autorités organisatrices de transport départementale et régionale, qu'il est nécessaire d'imaginer une nouvelle offre de transport en commun attractive pour répondre aux enjeux de la périphérie du cœur de l'agglomération et pour faire des automobilistes d'aujourd'hui des usagers du transport public de demain.

A cette étape, les propositions de plan d'action qui seront présentées en concertation à la population, prévoient le développement d'un réseau armature de transport en commun d'échelle métropolitaine, comprenant en particulier le développement de nouveaux axes express pour la desserte du périurbain, offrant un accès rapide au cœur d'agglomération.

C'est dans ce contexte que les débats du Conseil de Communauté du 26 mai 2009 et le vote qui s'en est suivi, ont conclu à la nécessité de modifier le programme de l'opération en prévoyant deux extensions de la 4^{ème} ligne de tramway :

- au Nord afin de desservir les Communes de Montferrier sur Lez et Prades le Lez et capter les trafics de l'axe de la Vallée du Lez,
- à l'ouest afin de desservir la commune de Laverune et capter les trafics de l'axe de la route de Laverune et du Contournement Ouest de l'agglomération.

L'objet de la présente délibération est donc de modifier le programme de l'opération comme suit et d'abroger la délibération n°8812 du 26 mai 2009 :

1 - Objectifs de l'opération

Le programme d'opération de la ligne 4 se décompose de la manière suivante :

- une première partie sur une longueur d'environ 12 km entre le quartier Ovalie de la ville de Montpellier et Clapiers. Elle comporterait 21 stations dont 4 en tronc commun sur la ligne 1. Le potentiel de fréquentation de la ligne est évalué à 50 000 voyageurs par jour une desserte de 70 000 habitants et de 40 000 emplois.
- une extension du tracé au Nord jusqu'à Prades-le-Lez sur une longueur d'environ 3,5 km,
- une extension à l'Ouest jusqu'à Laverune sur une longueur d'environ 2 km.

Les objectifs de l'opération sont les suivants :

- poursuivre la construction d'un réseau maillé performant de transports publics afin de diminuer la dépendance automobile

Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération a fixé un objectif prioritaire : diminuer la dépendance automobile.

Pour ce faire, la priorité est notamment de définir un maillage constitué d'une ou plusieurs lignes structurantes et de définir les zones préférentielles de développement urbain en fonction de leur desserte par le réseau de tramway.

Le premier PDU, approuvé en 2002, avait déjà fixé un objectif volontariste à l'horizon 2012 : réduire la part de l'automobile à 76 % des déplacements motorisés contre 86 % en 2003. Il avait, à cette occasion, structuré le réseau des trois lignes de tramway afin de proposer une alternative concrète à la voiture, à la fois attractive et performante.

Le nouveau PDU explore les pistes de réflexion pour poursuivre et amplifier cette même politique, à l'horizon 2020, c'est à dire au-delà de la réalisation de la troisième ligne.

La 4^{ème} ligne de tramway, identifiée dans le schéma d'armature du réseau de transports publics du SCOT, répond à cet objectif de maillage du réseau permettant une exploitation optimale en facilitant les échanges, améliorant la coordination des différents modes au niveau des nœuds du réseau, et en minimisant les temps de correspondance.

Elle engage une maîtrise importante des trafics automobiles au centre de l'agglomération par une insertion sur les boulevards du Jeu de Paume, Ledru Rollin et Henri IV qui constituaient la première ceinture de la ville de Montpellier.

Le positionnement de ses deux extensions, au Nord jusqu'à Prades le Lez et à l'ouest jusqu'à Laverune, par rapport aux voiries pénétrantes au cœur d'agglomération et au réseau de voirie de contournement offre une possibilité de captation efficace des trafics automobiles.

Délibération n°8945

- **s'intégrer dans une stratégie urbaine globale**

Le territoire montpellierain doit faire face au défi d'une attractivité et d'une croissance démographique exceptionnelles depuis plusieurs années. Le dernier recensement fait état d'une progression de la population de 10,7% entre 1999 et 2006 avec 412 070 habitants.

Cette pression démographique restera importante dans les 15 ans à venir. Les besoins qui en découlent en matière de services collectifs, d'accompagnement social et d'aménagement du territoire sont donc particulièrement forts.

La Communauté d'Agglomération de Montpellier qui se caractérise par un territoire à fortes potentialités a mis en place l'ensemble des outils stratégiques permettant de relever le défi d'un développement maîtrisé (Projet d'Agglomération, SCOT, PLH, Schéma Directeur d'Assainissement, PDU).

En terme de développement, le projet du territoire de l'agglomération prévoit de canaliser la ville future en orientant la croissance urbaine vers les zones accessibles en moyen de transports publics. L'armature de réseau de transports publics de l'agglomération de Montpellier a en effet été conçue comme la colonne vertébrale du développement du territoire pour les dix années à venir.

Le tracé de la 4^{ème} ligne s'intègre dans les différents secteurs traversés en contribuant à une meilleure structuration urbaine. Il permet aux communes traversées d'engager des programmes de densification autour de l'axe de transport collectif, notamment sur le territoire de la ville de Montpellier au niveau de la ZAC Ovalie et du quartier de l'Ecole d'Application d'Infanterie.

- **assurer des dessertes de qualité des grands équipements notamment les établissements scolaires et de formation, des pôles d'emploi**

Le projet de 4^{ème} ligne de tramway traverse des secteurs très dynamiques en terme d'emplois notamment dans sa partie au niveau de l'hyper-centre de Montpellier et dans le secteur des universités.

Il dessert plusieurs équipements publics majeurs de l'agglomération : stade Ovalie, Parc Montcalm, équipements culturels et sportifs du centre ville, Agropolis Museum, Zoo du Lunaret, Serre Amazonienne, médiathèque Albert Camus.

L'enjeu majeur réside toutefois au niveau des campus universitaires de Montpellier.

L'opération de 4^{ème} ligne constitue ainsi un des projets structurants de l'opération Campus « Université Montpellier Sud de France ».

L'objectif avec cette 4^{ème} ligne est d'offrir à terme des conditions exceptionnelles d'accessibilité et de desserte du campus en transports collectifs. La 1^{ère} et la 2^{ème} ligne du réseau de tramway de l'Agglomération de Montpellier rencontrent un grand succès, notamment auprès des étudiants, et la mise en service en 2012 de la ligne 3 assurera une couverture élargie du territoire communautaire.

A terme, avec l'aménagement de la 4^{ème} ligne, la grande qualité de desserte du campus initiée par la ligne 1 sera parachevée pour atteindre un niveau d'excellence. Son tracé est conçu de manière à valoriser les potentialités de densification urbaine et à servir au mieux le campus. Ainsi, l'essentiel des établissements universitaires disposeront d'une station de TCSP dans leur environnement proche.

La ligne s'accompagne de l'aménagement d'un réseau dense et confortable d'itinéraires piétonniers et cyclables.

- **prendre en compte le désenclavement des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville**

Le tracé de la quatrième ligne de tramway, en desservant plusieurs quartiers prioritaires de la politique de la ville, traduit la volonté d'obtenir un meilleur désenclavement de ces quartiers.

La qualité du service offert, tant en fréquence qu'en vitesse commerciale, permet un accès rapide aux grands équipements ainsi qu'aux grandes zones d'emploi sur le territoire.

Véritable couture du tissu social dans la ville, la quatrième ligne de tramway vient ainsi renforcer les interventions réalisées dans le cadre du contrat de cohésion urbaine et des différents programmes de rénovation urbaine pour les quartiers « Gely - Figuerolles » et « Pas du Loup Val de Croze - Paul Valéry ».

Délibération n°8945

Avec son haut niveau de service, tant en amplitude, en fréquence qu'en vitesse commerciale, le projet de quatrième ligne permet un accès rapide pour les populations des quartiers prioritaires aux grands équipements ainsi qu'aux grands secteurs d'emploi sur le territoire. Avec le réseau de tramway à 4 lignes, 85 % des emplois situés dans les secteurs ANRU seront desservis par au moins une ligne de tramway de l'agglomération et 85% de la population des zones ANRU auront accès à une ligne de tramway.

- inscrire le réseau de tramway dans une perspective de desserte des communes périurbaines du territoire de l'agglomération

Le tracé de la 4^{ème} ligne, avec ses deux extensions, au Nord jusqu'à Prades le Lez et à l'ouest jusqu'à Laverune, traduit la volonté de Montpellier Agglomération de renforcer la desserte des communes périurbaines par le développement d'axes structurants de transport collectif express permettant un accès rapide au cœur de l'agglomération.

2 - programme de l'opération présentation du tracé de base et des variantes envisagés à ce stade

La première partie du projet de 4^{ème} ligne de tramway de l'agglomération de Montpellier, long d'environ 12 km, se décompose en 3 tronçons :

- quartier Ovalie - Stade Yves du Manoir / centre ville,
- interconnexion Ligne 3/Ligne 1,
- desserte des universités et d'Agropolis jusqu'à Clapiers.

Le tracé de base et les variantes envisagés à ce stade et décrits ci-dessous, pourront être amendés et complétés pendant toutes les phases de concertation et d'élaboration du projet, jusqu'à sa mise à l'enquête publique.

Premier tronçon

Le premier tronçon, d'une longueur de 3,4 km comportant 7 stations, relie le quartier Ovalie et le stade Yves du Manoir au centre ville de Montpellier. Ce tronçon permet de desservir plusieurs quartiers avec des densités de population importantes :

- le quartier de la Chamberte,
- le quartier Gely - Figuerolles,
- le quartier « Pas de loup-Val de Croze -Paul Valéry ».

Le tracé de base, dont le terminus se situe derrière le stade Yves du Manoir au niveau de la rue Cheng Du / Place de Chine emprunte la rue du Pas du Loup pour rejoindre la route de Laverune au niveau de la Mairie Annexe de La Chamberte.

Une variante de tracé rejoint directement la route de Laverune au niveau du Rond-Point Paul Fajon par la rue Rouget.

Ensuite, le tracé traverse le quartier de l'Ecole d'Application de l'Infanterie (Caserne Lepic) pour rejoindre la place du Huit Mai 1945. Pour ce faire, plusieurs variantes sont envisageables :

- soit directement à travers le site de l'EAI dans le cadre d'un programme global d'aménagement puis par l'avenue Lepic,
- soit par la rue des Chasseurs, la rue 56^{ème} RA puis par l'avenue Lepic,
- soit par l'avenue de la Croix du Capitaine puis la rue de Claret.

Depuis la place du Huit Mai 1945, le tracé de base emprunte l'avenue Georges Clémenceau jusqu'à la place Saint-Denis où il rejoint la ligne 3 au niveau de la station Gambetta.

Une variante de tracé emprunte le Boulevard Berthelot, l'avenue de Maurin en tronc commun avec la ligne 2 puis la rue Rondelet.

Deuxième tronçon

Le deuxième tronçon d'interconnexion entre la ligne 3 et la ligne 1 emprunte le boulevard du Jeu de Paume, le boulevard Ledru Rollin, le boulevard du professeur Vialleton puis le boulevard Henri IV pour rejoindre la ligne 1 au niveau de la place Albert 1^{er}. Il comprend 3 stations.

Une variante de tracé emprunte la rue François Franque et la rue de la Blotière devant la Promenade du Peyrou.

Ce tronçon permet une évolution des conditions d'exploitation du réseau avec la possibilité de combiner les itinéraires des différentes lignes de tramway.

. Délibération n°8945

Troisième tronçon

Le troisième tronçon relie Agropolis depuis la station Saint-Eloi de la Ligne 1. Au-delà d'Agropolis il se poursuit en voie unique vers Clapiers en longeant la Route Départementale n°65. Ce tronçon, d'environ 7 km, comporte 6 stations.

Ce tronçon permet de desservir les universités Montpellier 2 et Montpellier 3, le CNRS ainsi que l'ensemble des instituts de recherche d'Agropolis.

C'est un des équipements structurant du projet de Campus Montpellier Sud de France qui a été retenu suite à l'appel à projets lancé par le Ministère de la Recherche et de l'Enseignement Supérieur.

Le tracé de base emprunte, après un tronç commun avec la ligne 1 entre la station Albert 1^{er} et la Station Saint-Eloi l'avenue du Docteur Pezet jusqu'à la Place de la Voie Domitienne puis la Route de Mende (carrefour du Professeur Imbert, Place Charles Camproux, Rond Point Germaine Richier) avant de bifurquer sur la rue Arthur Young pour enfin desservir l'avenue Agropolis.

Une variante de tracé bifurque, au niveau du Carrefour du Professeur Imbert de la route de Mende, pour emprunter l'avenue du Vert Bois jusqu'à la Place Salvador Allende et l'Esplanade Marcel Gallet.

La seconde partie du projet de 4^{ème} ligne de tramway de l'agglomération de Montpellier, porte sur 5,5 km et comporte deux extensions :

Extension Nord jusqu'à Prades le Lez

Depuis le rond-point de Girac sur la RD65, le tracé de base emprunte la Route Départementale n°17. Il dessert la Commune de Montferrier-sur-Lez au niveau du secteur de Baillarguet, de l'avenue du Campus Agropolis et du Parc d'Activités Sainte-Julie. Il continue ensuite sur la RD17 pour rejoindre la commune de Prades le Lez.

D'une longueur de 3,5km, cette extension pourrait comprendre 2 stations, l'une au niveau de Baillarguet sur la Commune de Montferrier-sur-Lez, l'autre à l'entrée de Prades le Lez.

Extension Ouest jusqu'à Lavérune

Depuis le rond-point Paul Fajon, le tracé emprunte la route de Lavérune jusqu'au rond-point Maurice Gennevaux puis se poursuit sur la Route Départementale n°5 jusqu'à l'entrée de la commune de Lavérune après avoir franchi la Mosson.

D'une longueur d'environ 2km, ce tronçon comprendrait 2 stations, l'une au niveau du rond-point Maurice Gennevaux où pourrait être situé un parking d'échange permettant de capter les flux d'automobilistes en provenance de l'ouest de l'agglomération.

3 – calendrier de l'opération

Le calendrier prévisionnel de l'opération est le suivant :

- dès l'été 2009 : consultation pour le choix d'un mandataire et d'un maître d'œuvre,
 - de l'automne 2009 à l'été 2010 : concertation sur le tracé et l'insertion du projet,
 - en 2010 : dépôt d'un dossier de candidature dans le cadre du deuxième appel à projets sur les transports urbains lancé par l'Etat conformément aux engagements de la loi relative au Grenelle de l'Environnement,
 - année 2010 et 1^{er} semestre 2011 : études préliminaires et d'avant-projet,
 - 2^{ème} semestre 2011 : procédure de Déclaration d'Utilité Publique,
 - 1^{er} semestre 2012 : enquête parcellaire et procédure Loi sur l'eau,
- de 2012 à 2015 : appels d'offres et travaux, pour une mise en service échelonnée tenant compte de l'avancement des projets Campus Université Montpellier Sud de France et du programme global d'aménagement du site de l'Ecole d'Application de l'Infanterie (Casernes Lepic).

Comme pour les précédentes lignes de tramway, cette 4^{ème} ligne sera réalisée dans le cadre d'un mandat de maîtrise d'ouvrage déléguée.

A ce stade, il est nécessaire d'engager les consultations pour le choix du mandataire et du maître d'œuvre.

Délibération n°8945

4 – enveloppe financière prévisionnelle

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération intègre l'ensemble des dépenses, à savoir :

- les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre,
- les études complémentaires nécessaires à l'opération,
- les acquisitions foncières,
- les infrastructures (voiries, ouvrages d'art,...),
- les aménagements urbains,
- les voies ferrées,
- les lignes aériennes,
- le matériel roulant,
- les équipements système,
- l'extension de l'atelier-dépôt existant de la Jeune Parque pour le remisage et la maintenance des rames supplémentaires.

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération de réalisation de la 4^{ème} ligne de tramway entre Lavérune et Prades le Lez est fixée au montant de 330 millions d'euros H.T. décomposée comme suite :

- section comprise entre le Stade Yves du Manoir et Clapiers : 260 Millions d'euros H.T. (valeur mars 2009),
- extension vers Prades le Lez : 40 millions d'euros H.T.,
- extension vers Lavérune : 30 millions d'euros H.T.

5 – modalités de concertation

Le processus de réalisation de la 4^{ème} ligne de tramway, entre dans le champ d'application des articles L.300-1 à L.300-4 du Code de l'Urbanisme qui définissent les règles de concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées par la réalisation de l'opération.

Les Conseils Municipaux des Communes de Lavérune, Montpellier, Clapiers, Montferrier sur Lez et Prades le Lez devront se prononcer sur les objectifs de l'opération et sur les modalités de concertation avec la population, proposés par la Communauté d'Agglomération de Montpellier maître d'ouvrage de l'opération de réalisation de la 4^{ème} ligne de tramway.

Les propositions de modalités de concertation qui répondent aux objectifs d'informer le public, de recueillir son avis, de pouvoir autant que possible le prendre en compte et de valider l'intérêt du projet auprès du public, sont les suivantes :

- article(s) d'information dans les journaux d'information des collectivités concernées par l'opération,
- ouverture d'un registre dans chaque commune concernée par l'opération pour que le public fasse part de ses avis et de ses suggestions,
- exposition publique avec ouverture d'un registre pour que le public fasse part de ses avis et de ses suggestions,
- réunion(s) publique(s) annoncée(s) par voie de presse,
- réunion(s) de concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre de Métiers et la Chambre d'Agriculture,
- réunion(s) spécifique(s) rassemblant les élus, les associations concernées des communes intéressées, les associations dont l'objet social concerne l'urbanisme, le cadre de vie, les transports, invités par courrier.

6 – instauration d'un périmètre d'études

Préalablement au déroulement des procédures d'intérêt général et de déclaration d'utilité publique, il est essentiel de pouvoir opposer un sursis à statuer aux demandes d'autorisation de travaux, de constructions ou d'installations sur les propriétés riveraines des différentes options de tracé retenues à ce stade, ces demandes pouvant être susceptibles de compromettre la réalisation du tramway, de la rendre plus onéreuse, ou de se révéler préjudiciables aux propriétaires.

Délibération n°8945

Dans ce cadre, il est possible d'instituer un périmètre d'études selon les dispositions de l'article L.111-10 du Code de l'Urbanisme, pour permettre de préserver la faisabilité de la réalisation de la 4^{ème} ligne de tramway, et de prendre les mesures conservatoires en matière d'urbanisme et d'aménagement.

Le périmètre d'études proposé concerne le tracé de base et les variantes retenues à ce stade sur les Communes de Laverune, Montpellier, Clapiers, Montferrier sur Lez et Prades le Lez et est défini par une bande de 100 mètres axée sur chaque option de tracé envisagée.

Après prise en considération par les communes concernées, ce périmètre d'études sera reporté, à titre d'information, sur les documents graphiques des plans locaux d'urbanisme de ces communes. Les Maires devront ensuite consulter la Communauté d'Agglomération, dans les conditions prévues à l'article L.421-2-2 du code de l'urbanisme, sur toute demande d'occupation ou d'utilisation du sol dans la bande comprise dans le périmètre d'études.

En conséquence, il est proposé au Conseil de Communauté de bien vouloir :

- abroger la délibération n°8812 du 26 mai 2009,
- approuver le programme initial de l'opération ainsi que son coût prévisionnel,
- approuver la proposition de tracé et variantes de la 4^{ème} ligne de tramway envisagés à ce stade et décrits ci-dessus,
- autoriser le lancement des consultations pour le marché de mandat de maîtrise d'ouvrage déléguée et le marché de maîtrise d'œuvre
- approuver l'instauration d'un périmètre d'études relatif au projet de 4^{ème} ligne de tramway défini par une bande de 100 mètres axée sur chaque option de tracé envisagée.
- approuver les propositions d'objectifs de l'opération et de modalités de concertation exposées ci-dessus,
- dire que le Conseil de Communauté d'Agglomération devra ultérieurement approuver les objectifs de l'opération et adopter les modalités concertation, au vu de l'avis des communes concernées,
- dire que les crédits nécessaires aux opérations de concertation sont inscrits pour l'année 2002 et seront inscrits ultérieurement autant que de besoin au Budget de la Communauté d'agglomération au chapitre 908,
- autoriser Monsieur le Président ou à défaut Monsieur le Vice-Président de la Communauté d'Agglomération, délégué dans le domaine « Tramway, Transports, Déplacements » à signer tout document relatif à cette affaire.

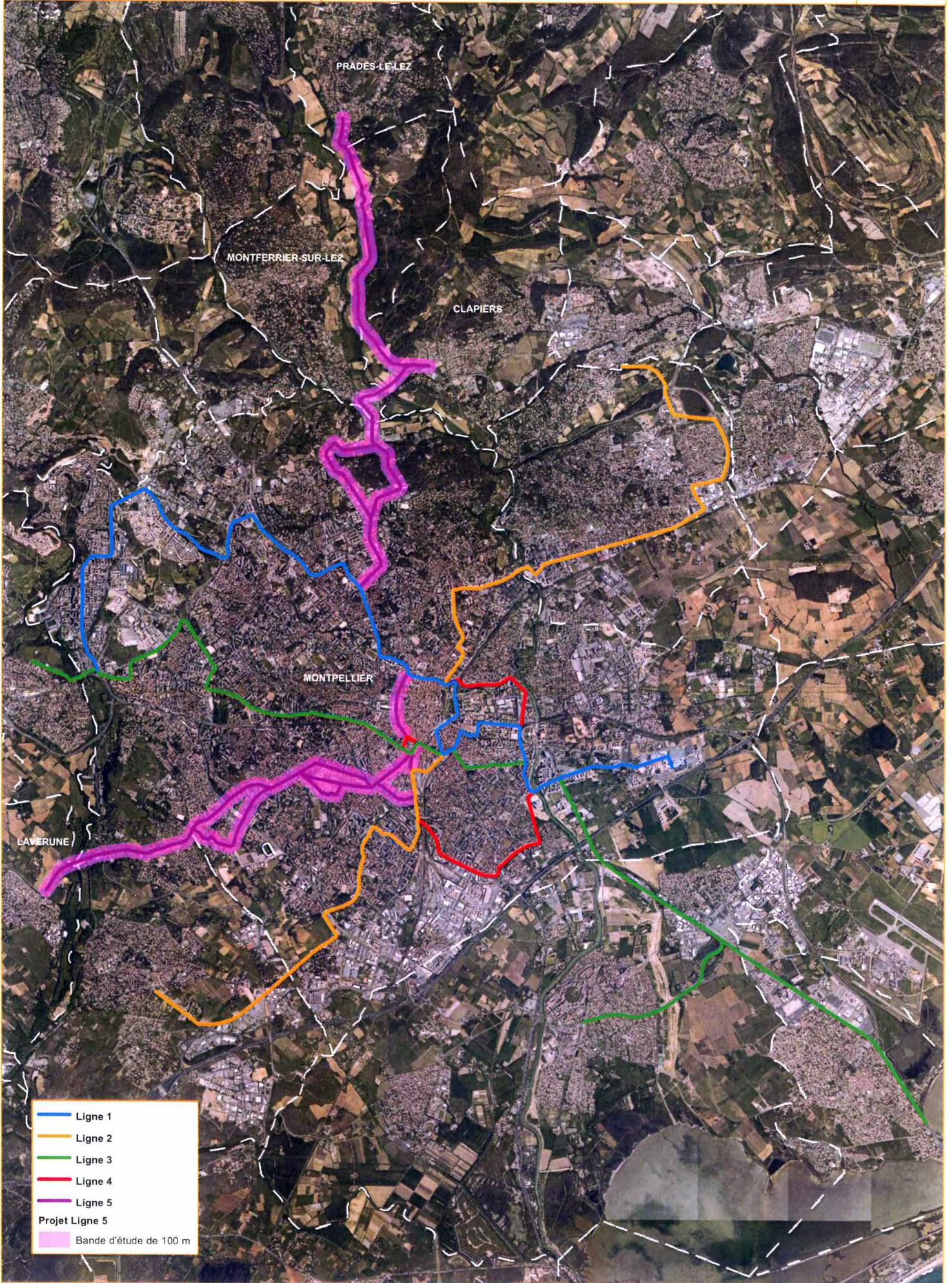
Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte.

Pour extrait certifié conforme à l'original.
Le Président,

Georges FRECHE.



CERTIFIE EXECUTOIRE
PUBLIE LE 08/07/09
DEPOSE EN PREFECTURE
LE 08/07/09



- Ligne 1
- Ligne 2
- Ligne 3
- Ligne 4
- Ligne 5
- Projet Ligne 5
- Bande d'étude de 100 m

