

ENQUÊTE PUBLIQUE GARE MONTPELLIER SUD DE FRANCE

OBSERVATIONS APPORTÉES PAR RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE SUITE AU PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE ÉTABLI PAR LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR À L'ISSUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE DU PROJET
NOVEMBRE 2014



Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

SOMMAIRE

PREAMBULE 1: les principes fondamentaux de RFF	4
PREAMBULE 2 : les origines du projet de la gare Montpellier Sud de France.....	5
1. ELEMENTS DE REPONSES AUX OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LA FORME.....	7
1.1 Dossier inaccessible sur le site de RFF	7
1.2 Demande de prolongation de l'enquête publique et demande d'une réunion publique..	8
1.3 Absence d'affichage en centre-ville.....	10
2. ELEMENTS DE REPONSES AUX OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LE FOND	12
2.1 Concertation	12
2.2 Localisation de la Gare historique	15
2.3 Fréquentation de la gare historique	20
2.4 Echangeur de Saint-Brès.....	22
2.5 Localisation de la nouvelle gare	24
2.6 Les accès à la nouvelle gare	28
2.7 Coûts	30
2.8 Justification du projet	32
2.9 ZAC Oz 1.....	33
2.10 Inondabilité de la zone	38
A. Localisation en zone inondable.....	38
B. Schéma directeur du Nègue-Cats	40
2.11 Partenariat public-privé	42
2.12 Prise en compte de l'avis de l'autorité environnementale	43
A. Hydraulique et risque inondation.....	43
B. Qualité des eaux superficielles et souterraines.....	43
C. Natura 2000	43
D. Corridors écologiques, Trames vertes et bleues.....	44
E. Espèces protégées	48
F. SCOT, Paysage et Agriculture.....	48
G. Effets cumulés	52
H. Notion de programme.....	53
2.13 LNMP.....	54
2.14 Evaluation socio-économique	55
2.15 Exploitation et trafic.....	63
2.16 Coût annulation projet.....	65
ANNEXES	66

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

Le présent mémoire répond aux observations relevées par le commissaire enquêteur dans sa synthèse transmise à Réseau ferré de France (RFF) dans les 8 jours suivants la clôture de l'enquête publique.

Il se présente comme suit :

- Dans un premier préambule, RFF présente sa « carte d'identité » et rappelle l'objet de sa création et les obligations que l'Etat lui confère au titre de son rôle de Gestionnaire d'infrastructure,
- Dans un second préambule, RFF a souhaité rappeler l'origine du projet de la gare Montpellier Sud de France à travers un logigramme, permettant de représenter de manière simplifiée les hypothèses menant à la volonté de réaliser une deuxième gare à Montpellier sur le site de la Méjanelle – Pont Trinquat.
- Enfin, RFF apporte des réponses aux 19 observations relevées par le commissaire enquêteur dans sa synthèse de l'enquête publique qui s'est déroulée du 22 septembre au 24 octobre 2014 en mairies de Montpellier (siège de l'enquête) et de Mauguio.

Ces réponses sont détaillées de la page 7 à la page 66 du présent mémoire et s'appuient sur des documents portés en annexe du présent mémoire.

PREAMBULE 1: les principes fondamentaux de RFF

Avant d'entrer dans le mémoire en réponse, il nous a semblé important de réaffirmer les points fondamentaux qui dirigent les objectifs de Réseau Ferré de France.

RESEAU FERRE de FRANCE

Réseau Ferré de France est une entreprise publique (établissement public de l'Etat, à caractère industriel et commercial), gestionnaire du réseau ferré national, dont la vocation est de **développer** le transport ferroviaire et d'**améliorer** sa qualité de service, pour les voyageurs et pour le fret.

Réseau Ferré de France remplit **une mission de service public** au quotidien.

Réseau Ferré de France développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de **solidarité du territoire**. RFF est le garant de la sécurité et de la performance de 30 000 km de lignes, dont 2 000 km de LGV.

Deuxième investisseur public français, comptant 1 600 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de 5,69 milliards d'euros en 2013, RFF fait de la maintenance et de la modernisation de l'infrastructure existante sa priorité stratégique. RFF pilote à cet effet un grand plan de modernisation du réseau ferré national (plus de 2,5 milliards d'euros et plus de 1 000 chantiers chaque année) avec une priorité donnée aux trains du quotidien roulant sur le réseau classique.

Réseau ferré de France conduit l'extension de ce réseau selon les décisions de l'**Etat**, avec la perspective de 800 km de lignes nouvelles supplémentaires mis en service d'ici la fin 2017.

Par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, RFF deviendra **SNCF Réseau** au 1^{er} janvier 2015 rassemblant au sein du groupe SNCF, les équipes de RFF, de la branche Infrastructure de la SNCF et de la Direction de la Circulation Ferroviaire, pour :

- améliorer la qualité du service rendu à ses clients,
- renforcer la qualité des déplacements de 5 millions de voyageurs et 400 000 tonnes de marchandises par jour,
- parvenir à l'équilibre financier de ses activités d'ici 2020.

PREAMBULE 2 : les origines du projet de la gare Montpellier Sud de France

Le cycle de développement des grands projets d'infrastructure se caractérise par sa longueur. Il est jalonné par des points de passage obligés, des procédures qui, si elles semblent étirer le temps de réalisation du projet, permettent de le fiabiliser, notamment sur les questions environnementales.

Cette dimension temporelle est longue en particulier à l'échelle du quotidien des citoyens. Les projets semblent en apparence toujours avancer sans concertation, car la mémoire citoyenne est en général plus courte que ce temps des projets.

Le schéma de décision chrono-thématique suivant rappelle les grandes dates du projet de gare qui ont amené au fil des études, de la gouvernance et du temps, à retenir le principe d'une deuxième gare à Montpellier, en 2017 sur le site de la Mogère, près d'Odysseum, gare nommée en 2013 « Montpellier Sud de France ».

Il convient enfin de préciser que, si l'opportunité de réaliser une gare nouvelle, à Montpellier, a émergé dans le cadre des procédures afférentes aux projets de Contournement de Nîmes et de Montpellier et de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, l'ensemble de ces trois projets constitue des projets distincts.

Pièce(s) annexe(s) :

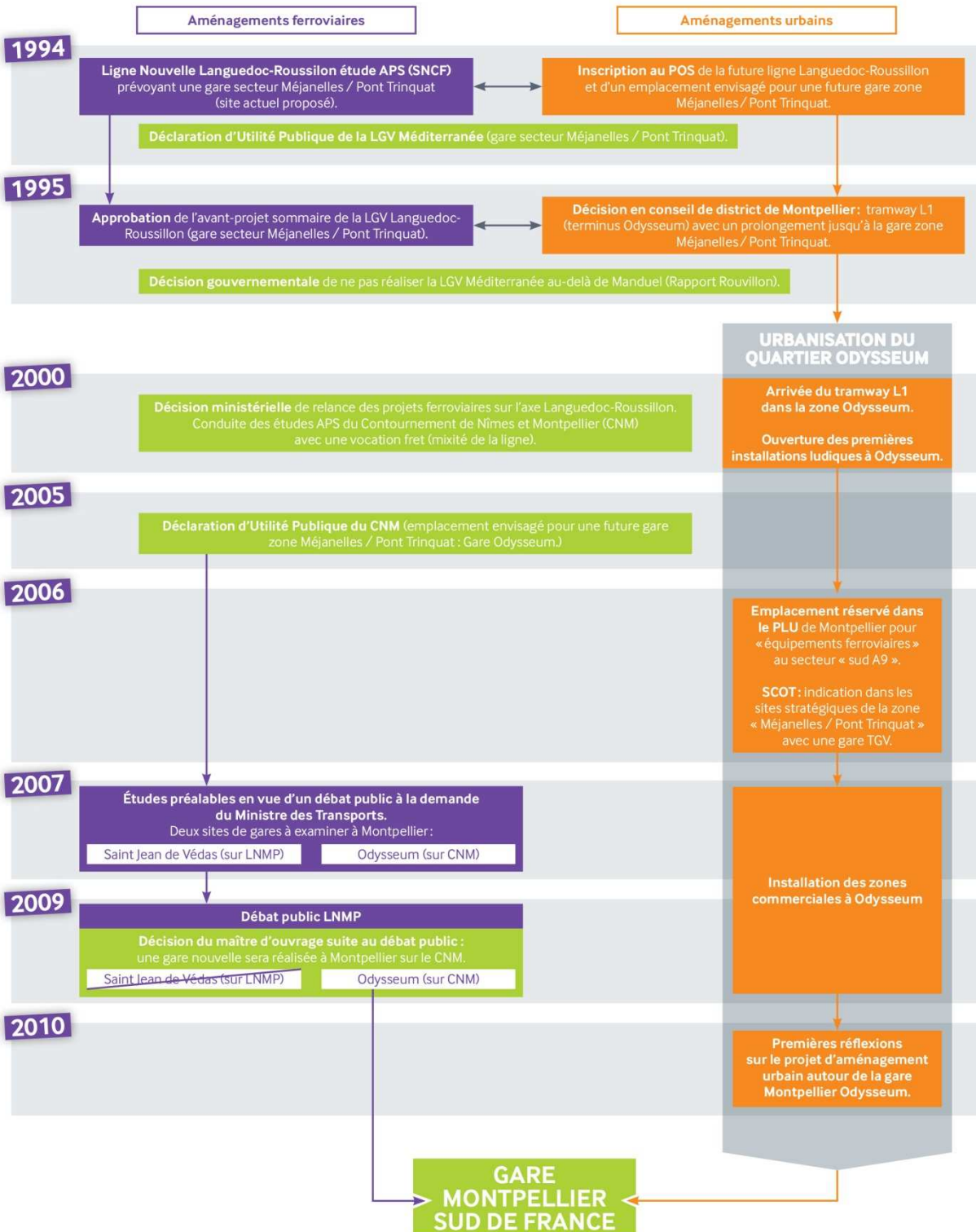
- *Journal Montpellier Notre Ville 1994 :*
Projet urbain de Port Marianne, plan page 9 indiquant l'implantation de la future gare TGV
- *Article de presse 1995 :*
« Du Nord-Ouest au Sud-est de l'agglomération, la première ligne de tramway desservira La Paillade, les Hôpitaux, les Facultés, l'Ecusson, Antigone et la Faculté de Droit et des Sciences Economiques en direction de la future gare TGV »

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

HISTORIQUE DU PROJET DE GARE NOUVELLE À MONTPELLIER

1989 → Début des premières études et des concertations pour le prolongement de la ligne TGV Sud Est.
 1990/1991 → Mission Querrien aboutissant à une proposition de tracé pour une ligne nouvelle grande vitesse dans les régions Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon.
 1992 → Approbation du décret du schéma directeur des lignes à grande vitesse.



1. ELEMENTS DE REPONSES AUX OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LA FORME

1.1 DOSSIER INACCESSIBLE SUR LE SITE DE RFF

Observation relevée par le commissaire enquêteur

Dossier inaccessible sur le site internet de RFF.

Réponse RFF

Les mesures adoptées en vue d'une large diffusion des données comprises dans le dossier d'enquête publique ont été élaborées dans le respect des dispositions du code de l'environnement.

A cet effet, l'article R. 123-9 du code de l'environnement fixant les obligations relatives à l'organisation de l'enquête n'exige pas de mesure particulière imposant aux personnes responsables du projet de rendre communicable le dossier soumis à enquête publique sur leur site internet.

Il doit également être précisé que le projet soumis à la présente enquête n'entre pas dans le champ d'application du Décret n° 2011-2021 du 29 décembre 2011 déterminant la liste des projets, plans et programmes devant faire l'objet d'une communication au public par voie électronique dans le cadre de l'expérimentation prévue au II de l'article L. 123-10 du code de l'environnement.

Enfin, il doit être rappelé que Réseau Ferré de France a, conformément à ses obligations légales et réglementaires, procédé à la communication du dossier d'enquête publique en version papier ou en version numérique chaque fois que cela lui a été demandé, et ce, sans frais imposés aux demandeurs.

Cette disposition avait été inscrite dans l'avis d'enquête publique (article 9).

L'avis d'enquête publique n'indiquait pas la mise à disposition du dossier d'enquête sur le site Internet de RFF (rff.fr).

Pièce(s) annexe(s) :

- *Avis d'enquête publique*
- *Avis rectificatif*

1.2 DEMANDE DE PROLONGATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET DEMANDE D'UNE REUNION PUBLIQUE

Observation relevée par le commissaire enquêteur

Demande de prolongation de l'enquête publique et demande de réunion publique.

Réponse RFF

Un commissaire enquêteur [ou une commission d'enquête s'il y a lieu] conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme, et de participer effectivement au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions.

L'information du public est assurée par tous moyens appropriés, selon l'importance et la nature du projet, plan ou programme, notamment par voie d'affichage sur les lieux concernés par l'enquête, par voie de publication locale ou par voie électronique.

De même, si les dispositions de l'article R. 123-17 du code de l'environnement, permettent au commissaire-enquêteur ou au président de la commission d'enquête, lorsqu'il l'estime justifié au regard des caractéristiques de l'opération ou des conditions de déroulement de l'enquête publique, d'organiser une réunion publique avec l'accord de la personne responsable du projet, elles ne lui font pas obligation de répondre favorablement aux demandes présentées en ce sens par un administré ou une association.

La concertation L300-2, qui s'est déroulée un an avant l'enquête publique du projet de la gare Montpellier Sud de France avait largement donné la parole aux citoyens et notamment dans le cadre d'un « forum gare » organisé au château de la Mogère le 30 mai 2013.

Les modalités de la concertation ont été très ouvertes au dialogue (voir le bilan de la concertation publique qui s'est déroulée du 6 mai au 6 juin 2013).

La liste des moyens de s'exprimer pour les citoyens a été la suivante :

- un site internet dédié au projet : questions/réponses en interactif ;
- une réunion publique (forum gare nouvelle) avec une permanence d'une après-midi complète pour dialoguer avec les citoyens ;
- une enquête en gare ;
- une enquête taxi pour cette catégorie professionnelle ;
- une exposition avec une urne pour le dépôt de questions ;
- un atelier citoyen ;
- un atelier des acteurs économiques des territoires ;
- deux réunions avec les associations d'usagers et notamment celles qui se sont exprimées lors de l'enquête publique.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

Au regard des finalités poursuivies, il a semblé au commissaire enquêteur que le déroulement de la concertation L. 300-2, l'étude d'impact relative au projet, de même que l'ensemble du dossier d'enquête, étaient d'une consistance et d'une qualité suffisantes, à cet égard, la tenue de réunions publiques n'a pas été jugée opportune par le commissaire enquêteur.

En effet, la tenue de réunions publiques, tout comme la prolongation de l'enquête, restent des outils facultatifs dans le cadre de l'organisation d'une enquête publique, leur absence ne fait pas obstacle à la correcte information du public et au recueil de ses observations.

Ainsi, RFF relève que la participation du public a été très importante, dans le cadre de l'enquête publique afférente à la gare nouvelle, et s'attache à apporter une réponse aux différentes observations recueillies par le commissaire enquêteur au sein du présent mémoire.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

1.3 ABSENCE D’AFFICHAGE EN CENTRE-VILLE

Observation relevée par le commissaire enquêteur

Absence d’affichage en ville de l’enquête publique.

Réponse RFF

Les procédures qui conduisent la vie d’un projet ont leurs spécificités. Si le débat public et la concertation permettent à la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) et au maître d’ouvrage de déployer tous les outils de communication qu’ils entendent, la procédure de l’enquête publique prévoit des mécanismes de publicité de l’enquête propres à garantir une information préalable appropriée du public.

Lors de la concertation L.300-2, RFF avait en effet employé des outils de communication grand public pour faire connaître la conduite de la concertation :

- une inauguration de la concertation médiatisée le 6 mai 2013 ;
- des publicités dans les médias régionaux ;
- des informations sur les réseaux sociaux et le Web ;
- une exposition au centre-ville de Montpellier ;
- un concours de dessin pour les enfants.

En ce qui concerne l’enquête publique, le code de l’environnement prévoit de nombreuses dispositions relatives à la publicité, que ce soit en matière d’affichage physique ou électronique. Réseau Ferré de France a scrupuleusement respecté ses obligations en la matière.

L’avis d’enquête publique comportant les indications à porter à la connaissance du public mentionnées à l’article R. 123-9 du code de l’environnement, a bien été publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l’enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés.

L’autorité compétente pour ouvrir et organiser l’enquête désigne les lieux où cet avis doit être publié par voie d’affiches sachant qu’en ce qui concerne le projet objet de l’enquête, il est imposé que cet affichage soit effectué dans toutes les mairies des communes sur le territoire desquelles se situe le projet. A ce titre, Réseau Ferré de France a choisi de publier cet avis dans les mairies des villes de Montpellier et de Muguio.

Réseau Ferré de France a veillé à ce que les délais et dates de publication soient conformes (publication quinze jours au moins avant l’ouverture de l’enquête et pendant toute la durée de celle-ci).

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

De même Réseau Ferré de France a procédé à la publication de l'avis d'enquête sur son site internet.

En outre, dans les mêmes conditions de délai, Réseau Ferré de France a procédé à l'affichage du même avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet en s'assurant que les affiches soient visibles et lisibles des voies publiques, et qu'elles soient conformes à des caractéristiques et dimensions fixées par arrêté du ministre chargé de l'environnement.

Enfin, Réseau Ferré de France a procédé avant même le début de l'enquête à la publication d'un avis rectificatif visant à corriger de simples « coquilles » concernant les heures d'ouverture de la mairie de Montpellier les jeudis (ouverte au public de 10 h à 19 h et non de 8 h30 à 19 h) et la date de rappel de la publication de l'avis d'enquête (dans les 8 premiers jours après ouverture de l'enquête et non 8 jours avant le début de l'enquête).

2. ELEMENTS DE REPONSES AUX OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LE FOND

2.1 CONCERTATION

Observation relevée par le commissaire enquêteur

Concertation inadaptée :

Elle n'a pas porté sur la justification du projet ni sur sa localisation. Concertation insincère, l'analyse multicritère pour le choix du site « Mogère » au détriment du site « Saint Jean de Védas » n'est pas objective. Voir en particulier les mémoires du « collectif d'opposition à la gare de la Mogère » (M1 et M2), le mémoire d'observations de l'association FRAPNE (M4) et le mémoire d'observation de l'association ACNAT LR (M5).

Réponse RFF

Dans le fil de la procédure que conduit le maître d'ouvrage pour étudier un projet, le débat public porte notamment sur l'opportunité de la réalisation d'un nouvel équipement public ou d'une infrastructure. Les citoyens se positionnent alors pour ou contre la suite à donner à un projet. La CPDP dresse le bilan du débat et le maître d'ouvrage en tire les conclusions dans une décision qu'il publie.

Le moment de la concertation L-300-2 permet ensuite aux citoyens de s'informer et de poser des questions sur le projet et de permettre de l'améliorer.

L'enquête publique permet de porter à connaissance le fond du dossier et à chaque citoyen d'en prendre connaissance et de formuler ses observations afin que le commissaire enquêteur se positionne sur l'intérêt général du projet, notamment au regard de ses effets sur l'environnement.

Le projet de gare nouvelle à Montpellier sur le Contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier (CNM) est issu de l'ensemble des réflexions et études conduites pour le développement de lignes à grande vitesse en région Languedoc-Roussillon d'une part, et le développement économique du territoire d'autre part, en renforçant l'attractivité de Montpellier.

Après une phase de concertation au printemps 2000, et suite à l'enquête d'utilité publique conduite en novembre et décembre 2003, le **Contournement de Nîmes et Montpellier** (CNM) a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en mai 2005, donnant lieu notamment à une réservation foncière figurée aux PLU de Lattes et de Montpellier.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

La DUP du CNM (cf. pièce annexe) ne prévoit pas la réalisation de gares mais retient des mesures conservatoires sur un site à Montpellier, celui dit du Mas Rouge.

[Extrait DUP CNM §2.3.2.8- Les gares nouvelles : «La possibilité de construire ultérieurement ces nouvelles superstructures existe cependant à Manduel, Nîmes (Campagne) et Montpellier (Mas Rouge) »]

En 2009, le débat public sur la **Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan** a porté sur l'intérêt d'une desserte des territoires.

Les contributions au débat public de 2009 sur le projet LNMP (cf. pièce annexe) ont affirmé l'utilité d'une nouvelle gare TGV pour Montpellier dans la perspective de cette ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan.

Sur le sujet des gares, le bilan du débat public relève que « Montpellier est le seul site où s'imposerait la construction d'une gare nouvelle parce que les voies aboutissant à la gare centrale de Saint-Roch seront saturées à échéance du projet ». (cf. pièce annexe)

La communauté d'agglomération de Montpellier, concernée au premier chef par un tel équipement, a réaffirmé lors du débat sa préférence pour le site Est (Odysseum) pour son implantation, dans la comparaison avec un autre site plus à l'Ouest (Saint-Jean de Vedas). (cf. pièce annexe)

A l'issue du débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), les études pour la création d'une gare nouvelle se sont poursuivies indépendamment des études LNMP.

Par décision de son Conseil d'administration en date du 26 novembre 2009 (cf. pièce annexe), RFF a décidé de poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales, notamment en permettant les dessertes de l'agglomération de Montpellier par une gare nouvelle dès la mise en service du Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier.

Considérant le résultat de la comparaison multi-critères entre les deux sites identifiés pour la localisation de la gare, et la position de l'agglomération de Montpellier sur ce sujet, c'est un projet de gare sur le site Est (Odysseum) qu'il était opportun de porter à la concertation.

En toute hypothèse, une gare sur le site de St Jean de Védas, hors du périmètre du Contournement de Nîmes et Montpellier, ne pouvait être envisagée qu'à l'horizon de la construction de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

La justification et l'implantation du projet de la gare nouvelle de Montpellier ont été portées par les débats et décisions précédemment cités. Conformément aux objectifs qui ont été fixés, la concertation L. 300-2 a ensuite été réalisée à un stade utile, permettant une participation constructive du public puisque RFF a fait porter la concertation et la participation du public, au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme, sur les usages et les fonctionnalités de la future gare.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

Pour permettre la réalisation de ce projet, Réseau ferré de France a engagé cette concertation, avec une première étape dite volontaire à partir de mars 2013, et une seconde étape correspondant à la concertation réglementaire proprement dite du 6 mai au 6 juin 2013 (cf. pièce annexe).

Le bilan de la concertation a été approuvé par le président de RFF et rendu public le 27 septembre 2013.

RFF a retiré de la concertation des enseignements qui ont permis de compléter le dossier d'étude d'impact soumis à l'avis de l'Autorité environnementale (AE-CGEDD) au début de 2014. L'avis de l'AE ainsi que le bilan de la concertation ont été joints au dossier porté à l'Enquête Publique préalable à la Déclaration de projet au titre de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement.

Pièce(s) annexe(s) :

- *Rapport de la Commission d'enquête publique du projet CNM*
- *Bilan CNDP du projet LNMP*
- *Cahiers des acteurs Ville de Montpellier et Agglomération de Montpellier*
- *Décision du Conseil d'Administration de RFF suite au débat public LNMP*
- *Décision du président de RFF en date du 22/03/2013 d'ouverture de la concertation du projet Gare nouvelle Montpellier & modalités de concertation*
- *Décision du président de RFF portant validation du bilan de la concertation*

2.2 LOCALISATION DE LA GARE HISTORIQUE

Observation relevée par le commissaire enquêteur

La gare historique est bien située :

En centre-ville, elle est accessible tous modes de déplacements confondus.

Réponse RFF

Construite en 1844, le site d'implantation de la gare à Montpellier a été à l'époque l'enjeu d'une concurrence entre deux groupes différents de propriétaires de la ville : chacun voulait la construction de la gare sur ses terrains pour profiter des constructions et de l'urbanisation qui allait se faire autour de la nouvelle gare. [Source : Paul Gévelot, *La Gare de Montpellier à travers le temps*]

L'implantation la plus au sud, sur des terrains encore agricoles, a été retenue « à condition que le projet d'urbanisation soit ambitieux ». La ville ne s'était pas encore développée sur cette zone. (cf. pièce annexe Application Delta)

La construction de la gare est alors perçue comme un véritable potentiel d'urbanisation. Ainsi, se sont développés autour de la gare (future Saint-Roch) de nouveaux quartiers, l'englobant même au fil des ans, jusqu'à considérer aujourd'hui que la gare historique est une gare de centre-ville.

La gare Saint-Roch est aujourd'hui desservie par 4 lignes de tramway, mais le réseau a été planifié et mis en service par étapes à partir des années 1990. La première ligne a été mise en service durant l'été 2000. Elle a ensuite été complétée par la ligne 2 ouverte en décembre 2006, puis par les lignes 3 et 4 mises en service simultanément en avril 2012. Avant l'arrivée du tramway à Montpellier, la gare Saint-Roch était seulement desservie par quelques lignes de bus. Cependant, l'organisation de la gare routière a longtemps été contrainte par l'espace disponible et les différents accès.

Par ailleurs, il est à noter que l'abord en voiture de la gare Saint-Roch est difficile.

Ainsi, avec une desserte renforcée en mode doux (tramway et vélo), la gare Saint-Roch est une gare du quotidien, tournée vers la courte distance. Les travaux d'aménagement récents en gare pour 56M€ s'inscrivent dans la politique de rénovation des gares par SNCF Gares & Connexions et permettent :

- l'accessibilité aux personnes en situation de handicap, qui est un axe majeur des améliorations de la gare ;
- l'amélioration du confort des voyageurs, avec la réorganisation de l'ensemble des services en gare ou le développement de nouveaux espaces confortables de vente.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

La gare Montpellier Saint-Roch et la gare Montpellier Sud de France sont complémentaires. Exploitées toutes deux par SNCF Gares & Connexions, Saint-Roch continuera d'accueillir des trains grandes lignes, en particulier les terminus Montpellier et permettra de renforcer les transports du quotidien avec une desserte TER pouvant augmenter de 30% (grâce à la réalisation du CNM) et une facilité d'accès en mode doux, alors que la gare de Montpellier Sud de France sera plus dédiée à la grande vitesse et la longue distance, offrant des facilités d'accès, conçues dès l'origine du projet, pour les véhicules sur pneus (voitures, taxis, bus et cars) et des services adaptés aux voyageurs de la longue distance.

Illustrations (application Delta Montpellier) :

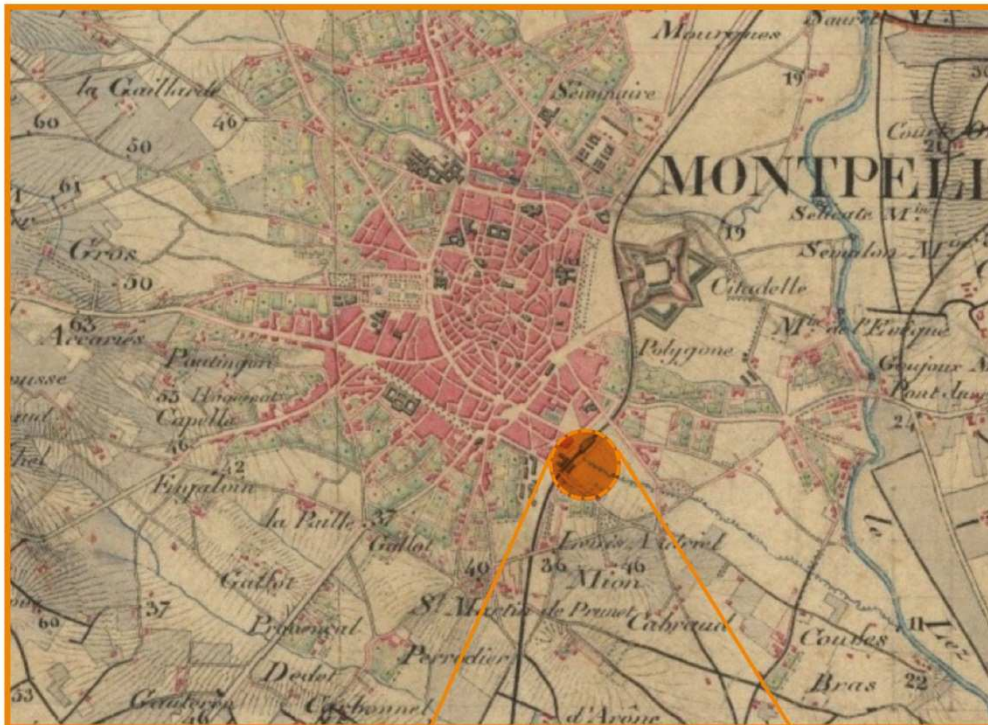
- *Evolution de l'urbanisation de Montpellier autour de la gare Saint-Roch*

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

EVOLUTION DE L'URBANISATION AUTOUR DE LA GARE MONTPELLIER SAINT-ROCH DU XIX^e SIÈCLE À AUJOURD'HUI

EN 1850, LA GARE DE MONTPELLIER SAINT-ROCH EST EN LIMITE D'URBANISATION



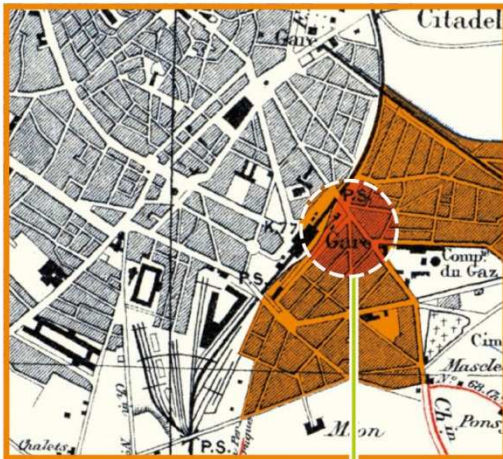
Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

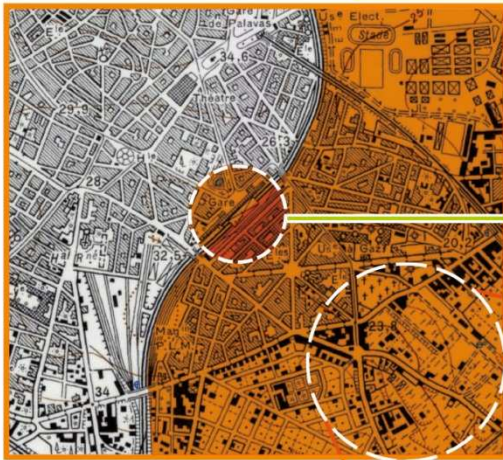
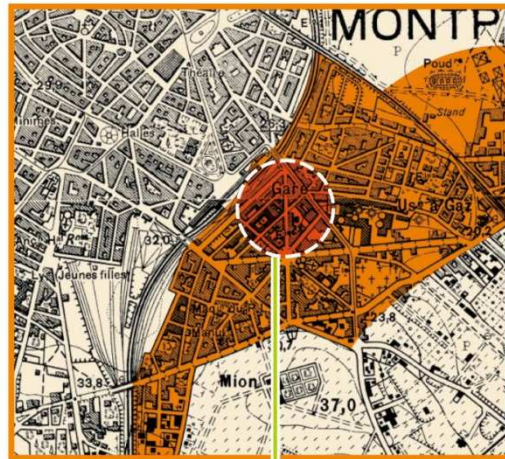
EVOLUTION DE L'URBANISATION AUTOUR DE LA GARE MONTPELLIER SAINT-ROCH DU XIX^e SIÈCLE À AUJOURD'HUI

AU XX^e SIÈCLE, L'URBANISATION AUTOUR DE LA GARE PROGRESSE.

Fin XIX^e siècle



1900-1925



1925-1950

Gare Montpellier
St-Roch



Entre 1950 et 1975, les quartiers
résidentiels se développent.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

EVOLUTION DE L'URBANISATION AUTOUR DE LA GARE MONTPELLIER SAINT-ROCH DU XIX^e SIÈCLE À AUJOURD'HUI

AUJOURD'HUI, LA GARE MONTPELLIER SAINT-ROCH EST UNE GARE DE CENTRE VILLE.



2.3 FREQUENTATION DE LA GARE HISTORIQUE

Observation relevée par le commissaire enquêteur

La gare historique n'est pas saturée

Récemment rénovée (50 millions d'euros) ne sera pas saturée avec le détournement du fret sur CNM (Libération de sillons pour le trafic pour l'essentiel des TGV et pour les TER). Elle est, selon les observations, largement suffisante pour les 10 à 15 années à venir, si le fret emprunte le CNM.

Réponse RFF

La rénovation de la gare Montpellier Saint-Roch porte sur le bâtiment voyageur et non sur les installations ferroviaires. Or, les contraintes d'exploitation ne concernent aucunement le bâtiment voyageur mais bien l'entrée de gare et le nombre de voies à quai disponible. En raison de l'urbanisation à l'est de Montpellier et autour de la gare il est impossible de construire des voies supplémentaires et donc d'augmenter la capacité de la gare actuelle de Montpellier Saint-Roch.

L'exploitation entre Nîmes et Montpellier est complexe en raison de la grande mixité des circulations et de dessertes très hétérogènes. Les contraintes d'exploitation en particulier aux heures de pointes ne dépendent pas seulement du fret mais surtout de la volonté d'offrir des services TER cadencés ayant une desserte assez fine du territoire péri-urbain pour les déplacements domicile-travail et domicile-étude. Cela induit des vitesses de circulations ferroviaires très différentes entre Nîmes et Montpellier (certains TER ont jusqu'à 10 arrêts alors que les TGV n'en ont aucun). Le report des trains de fret sur le contournement Nîmes et Montpellier ne résoudra pas ces contraintes liées au cadencement horaire et à l'hétérogénéité des dessertes voyageurs entre Nîmes et Montpellier.

Par ailleurs, ces contraintes sont augmentées par l'exploitation des TGV Ouigo et IdTGV, qui demande une occupation longue des quais du fait des contrôles à l'embarquement et de la politique d'utilisation accrue des rames.

La présence de la gare nouvelle de Montpellier permettra de reporter, en plus des trains de fret liés au contournement de Nîmes et Montpellier, certains trains grandes lignes libérant ainsi de la capacité pour développer l'offre régionale et pour augmenter la part de marché du mode ferroviaire dans les déplacements domicile-travail et domicile-étude.

La création d'une deuxième gare permet également de créer un itinéraire de détournement via le CNM avec possibilité de desservir le territoire montpelliérain grâce à la nouvelle gare.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

Sans gare nouvelle, l'itinéraire de détournement via le CNM serait inutilisable pour les trains voyageurs en cas de grosses perturbations- incendies d'été, accidents de personnes,... sur la ligne classique.

Le projet de gare nouvelle s'inscrit dans un développement du réseau à long terme visant à répondre à la croissance démographique de la métropole montpelliéraine. Les constructions ne se font pas pour 10 ou 15 ans mais pour servir un territoire au-delà de 50 ans.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

2.4 ECHANGEUR DE SAINT-BRES

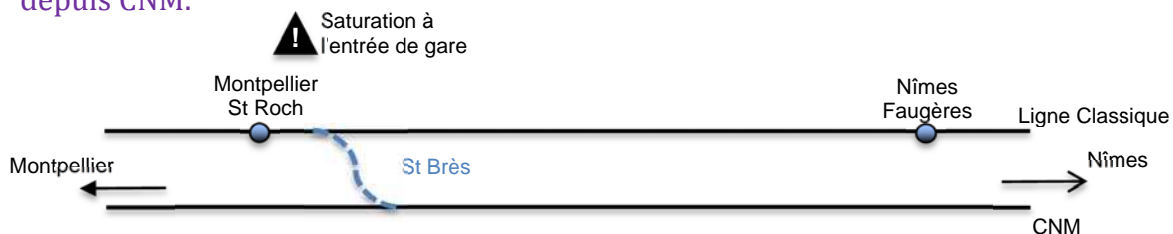
Observation relevée par le commissaire enquêteurSuppression de l'échangeur de Saint Brès :

Suppression contestée, car contraire à la DUP du CNM, ce qui ne peut qu'entraîner une limitation des TER vers Saint Roch. Evocation de la halte ferroviaire de Baillargues récemment réhabilitée et aménagée en pôle multimodal qui est actuellement très fréquentée. Pour les usagers du PEM de Baillargues aller rejoindre la gare de la Mogère pour prendre le TGV serait une vraie punition ;

Il est demandé la réalisation de l'échangeur complet de Saint Brès tel que prévu à la DUP du CNM.

Réponse RFF

La Déclaration d'Utilité Publique du projet de Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) de 2005 prévoit un raccordement à Saint-Brès pour permettre à un train venant de la LGV Méditerranée de sortir de CNM à l'Est de Montpellier, rejoindre la ligne classique et desservir la gare Saint-Roch (ainsi que le mouvement inverse). En l'absence de gare nouvelle, ce raccordement devait permettre de desservir Montpellier depuis CNM.



Ce raccordement n'a pas pour vocation initiale de permettre d'augmenter le nombre de TER vers la gare Saint-Roch, dans la mesure où le dossier DUP ne prenait pas l'hypothèse de dessertes TER sur le CNM.

Mais, ce raccordement seul, prévu à plat et non dénivelé, ne permet pas de diminuer le nombre de trains voyageurs sur la ligne classique à l'entrée Est de Montpellier et crée un point de cisaillement, au détriment des possibilités de développement de l'offre TER. Ainsi, le raccordement de Saint-Brès aurait fortement contraint l'exploitation de la ligne classique avant l'entrée en gare de Montpellier Saint-Roch.

Le choix ultérieur (2009) de réaliser une gare nouvelle a été concrétisé dans les accords de financement d'avril 2012 relatifs au projet CNM, signés avec l'Etat et les collectivités.

Ces accords, qui permettent ainsi la concrétisation de la fonctionnalité de desserte de l'agglomération de Montpellier par le CNM, ne couvrent pas le financement du

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

raccordement de Saint-Brès, dont la réalisation, maintenue possible, se trouve donc différée.

Pour un budget de même ordre de grandeur, la gare nouvelle apporte des possibilités de développement du transport ferroviaire et de l'agglomération bien supérieures au seul raccordement de Saint-Brès, ce que traduit le bilan socio-économique.

Les accords de financement de 2012 ont aussi voulu préserver la possibilité de réaliser ultérieurement à Saint-Brès un raccordement permettant la circulation d'un train sur la ligne classique dans le sens Nîmes vers Montpellier d'entrer sur CNM et desservir la gare nouvelle. Pour le raccordement permettant cette fonctionnalité, dit de Saint-Brès « inversé » (pour lequel il n'y a ni DUP, ni financement), la convention de financement de CNM demande des mesures conservatoires dans le génie civil de la ligne nouvelle qui sont prises en compte dans les travaux en cours. Ces mesures conservatoires ne remettent pas en cause la réalisation ultérieure du raccordement de Saint Brès ayant fait l'objet de la DUP.



Ce raccordement dit « inversé » permettrait de réaliser par exemple des liaisons Sète-Lunel via CNM et la gare nouvelle.

Cependant, le raccordement dit « inversé » ne permettrait pas de desservir le PEM de Baillargues situé à l'ouest de ce raccordement.

Le développement du PEM Baillargues avec près de 40 trains/ jours en 2014 démontrent la nécessité d'une gare efficiente à Montpellier Saint-Roch permettant l'amélioration de la desserte régionale dans le cadre des missions du quotidien : domicile-travail, domicile-études.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

2.5 LOCALISATION DE LA NOUVELLE GARE

Observation relevée par le commissaire enquêteurNouvelle gare excentrée :

Loin du centre-ville, tributaire d'un projet de ZAC lui aussi contesté, en zone naturelle agricole fragile, inondable et difficile d'accès. Une implantation en zone Ouest, Saint Jean de Védas, à l'intersection CNM ligne actuelle, aurait été plus appropriée (voir mémoire M1 déjà évoqué au point 4 précédent).

Les exemples de gares nouvelles excentrées ayant été un « loupé » ne manquent pas. Ne pas reproduire les mêmes erreurs.

Réponse RFF

Le projet de la gare nouvelle Montpellier est situé sur le Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier.

Le projet de Contournement de Nîmes et Montpellier est construit en prolongement de la LGV Méditerranée et passe au sud de Nîmes et au sud de Montpellier. Son tracé est désormais définitivement arrêté ; les travaux sont en cours pour une mise en service en 2017.

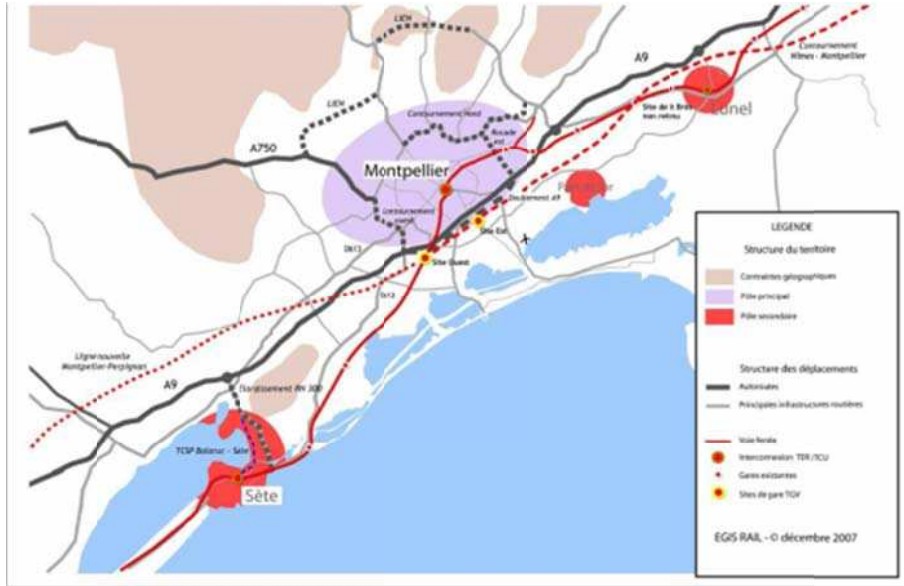


Le CNM se raccorde à la ligne classique à l'ouest de Montpellier, au niveau de Maurin, comme présenté au décret d'utilité publique de mai 2005.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

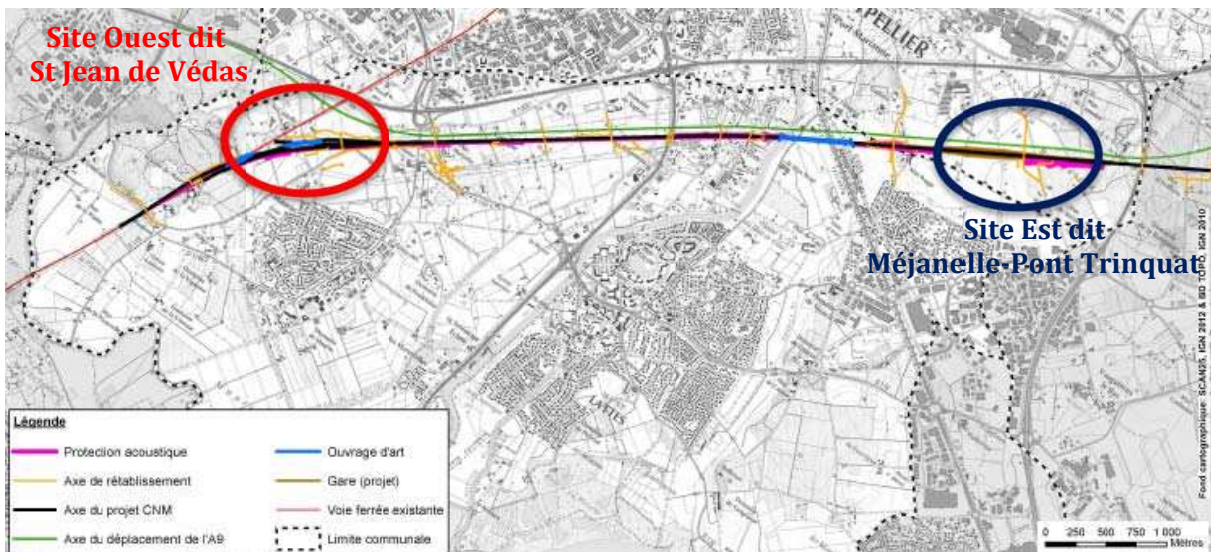
Novembre 2014

Pendant le débat public LNMP, deux sites possibles ont été présentés sur le territoire de l'agglomération de Montpellier.



Localisation des deux sites pour l'étude de l'implantation d'une gare nouvelle à Montpellier

- le premier site, appelé « site Est » se situe sur la commune de Montpellier et correspond au site identifié dès 1995 lors de l'APS de la LGV Languedoc Roussillon,
- le second site, appelé « site Ouest », se situe sur la commune de Lattes au niveau du hameau de la Castelle. Ce site correspond au principe d'aménagement d'une gare à l'intersection de la ligne ferroviaire nouvelle et de la ligne ferroviaire classique. Le site de la Castelle, permet une interconnexion entre la ligne classique Tarascon-Sète et la ligne nouvelle tout en restant proche de Montpellier et étant facilement accessible depuis Sète.



Sites étudiés pour la gare nouvelle à Montpellier sur le CNM (raccordement de Lattes)

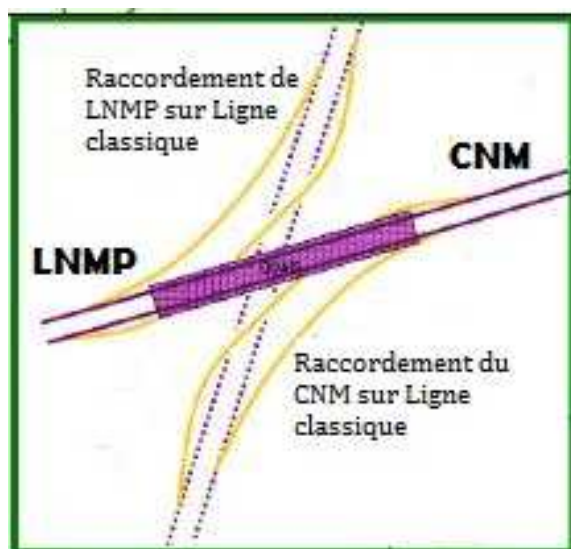
Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

A l'issue du débat public LNMP, la décision est prise de poursuivre les études en prenant en compte une gare nouvelle à Montpellier dès la mise en service du CNM.

L'étude comparative des sites possibles d'implantation de la deuxième gare de l'agglomération montpellieraine prend en compte cette décision et conclut plus favorablement sur l'implantation sur le site Est au vu des différents critères :

- le site Est n'impacte pas le tracé du CNM, ni celui des raccordements de Lattes, alors que le site Ouest (cf. plan ci-après) demanderait une anticipation du projet LNMP, en imposant de modifier de façon importante le raccordement de Lattes prévu à la DUP de CNM et en travaux, pour permettre l'insertion d'une gare de correspondance alors que LNMP n'est pas encore réalisée.



Schématisme d'une gare nouvelle à Saint-Jean de Védas entre le CNM et la LNMP

- En termes d'accessibilité, la principale différence entre les sites concerne l'accessibilité en transport en commun : TER et TC (tramway, bus, cars interurbains).
 - Le site Est peut être desservi par le tramway en prolongeant la ligne 1, étape d'une extension envisagée vers l'aéroport. La possibilité d'une desserte par la ligne 3 est également évoquée par l'Agglomération de Montpellier. De plus, le site Est offre de larges zones disponibles pour aménager des parcs de stationnement confortables et accessibles sans contraintes, leur accessibilité étant pensée dès l'origine du projet et les premières orientations du SCOT de 2006.

Extraits partie 3 du PDU "développement envisagé par secteurs" :

« La nouvelle gare TGV Montpellier-Odyseum qui sera créée à l'horizon 2016 au niveau du site Méjanelle Pont Trinquat, intégrera, dès sa conception, la recherche d'une intermodalité performante (desserte tramway, connexion avec l'aéroport, aménagements urbains de qualité, parkings, etc.). Un nouveau quartier d'envergure sera développé autour du

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

pôle d'échanges avec, en particulier, un pôle d'affaires ayant vocation à accueillir des activités d'échelle métropolitaine. »

- Le site Ouest est desservi par le TER mais est beaucoup plus contraint en termes d'aménagement des fonctionnalités liées à un pôle d'échanges multimodal. Il faut admettre que tous les voyageurs ne viennent pas en TER mais utilisent également les transports en commun comme les bus ou le tramway et aussi leurs véhicules particuliers ou le taxi. Ainsi, l'implantation de parcs de stationnement, d'une gare routière ou de zone de dépose-minute/prise en charge pour les taxis, est primordiale : le site Ouest se situant au cœur des infrastructures ferroviaires admet difficilement des aménagements aisés.

Il est à noter également que le PDU 2010-2020 de l'Agglomération de Montpellier ne prévoit aucune desserte en tramway du site dans un horizon compatible avec la mise en service d'une gare nouvelle.

Cf. partie 3 du PDU- "développement envisagé par secteurs"

Le SCoT a identifié la zone logistique de Saint Jean de Védas comme site privilégié pour l'accueil des programmes industriels et de logistique urbaine.

Au-delà des fonctionnalités de PEM, le site ouest est également très contraint et son accès en véhicules sur roues est difficile (TC et routier) car il se situe entre 2 raccordements ferroviaires, 2 lignes ferroviaires et les autoroutes A9 et A9b.

- En terme de développement urbain, accompagnant l'arrivée de la gare nouvelle :
 - Situé au cœur d'une zone de développement urbain, le site Est s'inscrit dans le développement programmé de Montpellier, sa localisation stratégique permettra de développer les activités autour du site.

Cf. Réponse 2.10 – SCOT

- Les capacités de développement d'un pôle urbain autour du site ouest sont réduites compte tenu de l'ensemble des contraintes à prendre en compte : infrastructures ferroviaires (CNM puis LNMP) comprenant une sous-station d'alimentation, infrastructures autoroutières, PPRI du Rieucoulon qui ne fait l'objet d'aucune mesure d'amélioration des conditions hydrauliques à ce jour.

Enfin, la proximité de l'aéroport, des principales zones économiques de l'Agglomération, mais aussi du littoral, confère un réel intérêt à l'implantation de la gare sur le site Est.

Pièce(s) annexe(s) :

- *PDU 2010-2020 Montpellier Agglomération –Partie 3 Mise en œuvre "développement envisagé par secteurs".*

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

2.6 LES ACCES A LA NOUVELLE GARE

Observation relevée par le commissaire enquêteur

Accès nouvelle gare :

Incertitudes sur les accès à la gare (franchissement des infrastructures A9, A9b et CNM) ;
Temps de trajet pour se rendre d'une gare à l'autre et inconfort dans des rames surchargées ;

ZAC Oz1 prévue sur une longue durée, pour certaines observations le projet de ZAC serait abandonné par Montpellier Agglomération ou pour le moins largement réduit et échelonné dans le temps.

Loin du centre historique et des nombreuses dessertes Tram ;

Difficile d'accès pour le centre ouest du département. THAU AGGLO communique un cahier d'acteurs du Syndicat Mixte du Bassin de Thau (SMBT) de Mai 2009 où il est souligné la meilleure accessibilité de l'option Ouest pour le territoire de Thau. Plus proche que l'option Est (site Odysseum), le site Ouest est surtout situé au croisement des lignes nouvelle et existante.

Réponse RFF

Les accès à la gare (ainsi que l'ensemble des réseaux liés à sa viabilité) sont prévus dans le cadre d'aménagements réalisés par :

- les maîtres d'ouvrages des grandes infrastructures, dans le cadre des obligations de rétablissements de voirie liés à leurs projets (CNM et DDA9). Les modalités de réalisation de ces franchissements ont fait l'objet de négociations afin d'en assurer au mieux l'intégration au territoire.
- la SAAM, aménageur désigné par la Communauté d'Agglomération, dans le cadre des dispositions de la délibération n°11474 du 31/07/2014.

Ils comprennent :

- au nord :
 - une voirie de raccordement devant le lycée en direction d'Odysseum pour les modes doux et automobiles,
 - la connexion de cette voirie nouvelle au rétablissement de la route de Vauguières (réalisé par ASF) et à la dalle de franchissement de l'A9 déplacée via une rampe d'accès,
 - la réalisation de la dalle de franchissement de l'A9 déplacée au droit de la gare, avec cofinancement attendu dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER), pour acheminer les modes actifs (piétons, cycles), les véhicules de sécurité jusqu'au parvis de la gare par le nord puis, le moment venu, le tram ;

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

- au sud :
 - les dessertes automobiles et bus, grâce à un réaménagement de la rue de la Fontaine de la Banquière,
 - sachant que cet accès sud de la gare (parking et gare routière) est raccordé d'une part au pont de Vauguières (via le rétablissement réalisé par Ocvia) et d'autre part à la RD 189.

Il est précisé, concernant le franchissement des infrastructures A9 existante et A9 déplacée au droit de la gare, que le Conseil communautaire de l'Agglomération de Montpellier a approuvé par délibération n° 12549 du 1/10/2014 la signature de la convention de financement de la réalisation du franchissement de l'autoroute déplacée au droit de la gare et d'étude du franchissement de l'autoroute existante avec ASF. Les crédits correspondants ont fait l'objet d'une demande de financement auprès de l'Etat dans le cadre du CPER 2014/2020 et du troisième appel à projet TCSP.

Les questions relatives au projet urbain ou aux aménagements portés par l'Agglomération de Montpellier, émises dans le cadre de cette enquête publique, ont été rédigées conjointement avec l'Agglomération de Montpellier.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

2.7 COÛTS

Observation relevée par le commissaire enquêteur

Coûts excessifs et non budgétisés par aucune collectivité territoriale

Pour le prolongement de la ligne tramway T1 : il est avancé le chiffre de 40 millions d'€ auxquels il faudrait ajouter des coûts supplémentaires induits par la création de la gare. Ces coûts ne sont pas budgétisés (prolongation de la ligne de tramway, réseau routier renforcé, aménagements hydrauliques indispensables, compensations environnementales pour la perte de biotopes importants). Trop cher argent gaspillé.

(Voir lettre L90 de M. DUPRAZ conseiller général et L93 de M. GUIBAL Vice-Président du Conseil Général de l'Hérault)

Réponse RFF :

Concernant l'extension de la ligne 1 de tramway

A l'issue de la concertation préalable liée au projet urbain, qui s'est déroulée du 3 mai au 3 juillet 2013, le Conseil Communautaire de l'Agglomération de Montpellier a, par délibération n° 11738 du 25/07/2013 :

- Approuvé le programme de réalisation de l'extension de la première ligne de tramway à la gare TGV sur la commune de Montpellier selon le tracé décrit ;
- Approuvé le bilan intermédiaire de la concertation préalable à la réalisation de l'extension de la 1ère ligne de tramway à la gare TGV.

Par ailleurs, il est précisé que le montant de 40 millions d'euros (plus exactement 36 millions d'euros déduction faite des réseaux du secteur intégrés dans le programme de travaux du tramway pour des réseaux de cohérence spatiale et technique) intègre les ouvrages de franchissement par le tramway de l'A9 existante et de l'A9 déplacée (voir supra délibération n° 12549 du 1/10/2014). Les crédits correspondants ont fait l'objet d'une inscription au budget de l'agglomération et d'une demande de financement auprès de l'Etat dans le cadre du CPER 2014/2020 et du troisième appel à projet TCSP.

L'ouvrage de franchissement de l'A9 existante est dimensionné pour accueillir, avec l'ouvrage actuel maintenu, outre le tramway, la circulation automobile (avec suppression des sens alternés actuels) et véhicules lourds (dont les bus et les cars en transit vers la gare), ainsi qu'une piste cyclable bi directionnelle et des cheminements piétons confortables.

L'ouvrage de franchissement de l'A9 déplacée est dimensionné pour accueillir, outre le tramway, les modes actifs (cycles et piétons) et les véhicules de sécurité et d'entretien devant accéder à la dalle de la gare.

Concernant les autres coûts liés aux aménagements connexes (desserte et viabilité, aménagements hydrauliques, compensations environnementales)

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

Leur réalisation (hors rétablissements de voirie dus par les maîtres d'ouvrages des opérations d'infrastructures – ASF pour l'A9 déplacée et Oc'Via pour le CNM-, dont principalement celui de la route de Vauguières et celui de la route du Mas Rouge) s'inscrit dans le cadre de la concession d'aménagement confiée à la SAAM par délibération du Conseil communautaire du 24/09/2013 et dont le bilan financier prévisionnel, ajusté au regard des évolutions du projet d'aménagement, a été approuvé par délibération n°12474 du 31/07/2014.

Les équipements à réaliser par la SAAM et utiles à la desserte de la gare, au moment de sa mise en service, sont :

- le raccordement du franchissement de la route de Vauguières, côté nord, à la route existante située au droit du Lycée Pierre Mendès-France et, côté sud, à la rue non encore dénommée, qui longe les locaux de Schneider vers le RD 189.
- des réseaux divers.

Leur financement est assuré en partie par une participation de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à la Concession d'Aménagement de la SAAM, de 2 575 M€ (cf. délibération du 31/07/2014). D'autre part, ces équipements étant dimensionnés pour desservir non seulement la gare mais aussi l'urbanisation future, ils sont financés aussi en partie par les ventes de charges foncières et par la participation de l'opération gare suivant un montant (de 180€/m² HON) intégré au bilan de celle-ci (135 Millions d'euros).

Les coûts des ouvrages hydrauliques nécessités par chaque opération sont, quant à eux, intégrés dans le bilan de chacune d'elle. C'est notamment le cas de la gare.

Les aménagements complémentaires, à réaliser ultérieurement, sont intégrés au bilan de la concession d'aménagement confiée à la SAAM, car ils sont financés par les ventes des charges foncières issues des droits à construire du pôle d'affaire programmé autour de la gare (dont l'intention de réalisation a été confirmée par délibération du Conseil d'Agglomération du 31 juillet 2014 sus-citée).

Pour être complet, aux 135 millions d'euros de la gare (50 millions pour l'infrastructure et 85 millions pour le bâtiment voyageurs, les zones de stationnement et l'intermodalité), que l'État, les collectivités et RFF se sont engagés à cofinancer par conventions du 25 avril 2012, s'ajoutent des travaux de compléments de sa dalle, à hauteur de 7,7 millions d'euros, à cofinancer par l'État et les collectivités locales dans le contrat de plan État-Région 2014-2020. Le coût réel de la gare est donc de 135 + 7,7 = 142,7 millions d'euros (valeur 2011).

Les questions relatives au projet urbain ou aux aménagements portés par l'Agglomération de Montpellier, émises dans le cadre de cette enquête publique, ont été rédigées conjointement avec l'Agglomération de Montpellier.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

2.8 JUSTIFICATION DU PROJET

Observation relevée par le commissaire enquêteur

Justification du projet :

Ce projet ne se justifie pas, il est inutile et cher. Le bilan de la CNDP de 2009 a bien admis le principe de gares nouvelles entre Nîmes et Perpignan mais n'en a précisé ni le nombre ni les lieux d'implantation. Les gares nouvelles sont à réaliser en liaison avec la réalisation de la LNMP. La LNMP c'est pour 2030, alors pourquoi se précipiter. Il serait plus judicieux d'attendre la réalisation de la LNMP, (Voir en particulier les nombreux courriers et mémoires d'observations du milieu associatif répertoriés L70 à L85).

Réponse RFF

Le projet de gare nouvelle à Montpellier s'inscrit dans le cadre du projet de ligne mixte du Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM). Aujourd'hui, l'entrée ferroviaire en gare Saint-Roch est contrainte et ne permet pas de recevoir de nouvelles circulations alors que Montpellier connaît une croissance démographique continue. De plus, la gare Saint-Roch est enclavée dans la ville et ses accès sont saturés. Elle ne peut à elle seule supporter l'augmentation de trafic envisagé. Rappelons qu'il y a aujourd'hui plus de 7,2 millions de voyageurs (chiffres 2013) en gare Saint-Roch et qu'à l'horizon 2050, il y aura près de 17 millions de voyageurs sur le territoire montpelliérain, autour de 10 millions en gare nouvelle et 7 en gare Saint-Roch.

Il est important pour le développement, tant économique que social, que cette gare nouvelle soit créée afin de devenir une porte d'entrée sur le Sud et de relier Montpellier au reste de l'Europe. La gare nouvelle de Montpellier sera la gare de la grande distance.

Ainsi, la gare Saint-Roch, libérée de la plupart des trains de marchandises et des trains grande distance, pourra recevoir de nouveaux trains régionaux, desservant le territoire. Les deux gares sont complémentaires : d'envergure nationale et européenne, la gare nouvelle accueillera principalement le trafic longue distance, tandis que le trafic régional sera plus particulièrement développé en gare Saint-Roch, qui deviendra la gare du transport régional et de proximité.

De plus, cette gare nouvelle n'est pas une gare figée à sa mise en service, elle est évolutive : 6 voies tout d'abord (dont 2 voies passantes pour permettre aux trains de fret de contourner l'agglomération), puis 8 à terme pour pouvoir gérer la hausse du trafic prévue à l'avenir ; elle offrira également la possibilité de recevoir des trains régionaux.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

2.9 ZAC OZ 1

Observation relevée par le commissaire enquêteur

ZAC Oz 1 :

Ce projet d'urbanisation, jugé démesuré, est fortement contesté. Cette zone naturelle et agricole prévue à aménager n'est qu'un prétexte à la construction de la gare. La gare selon les observations ayant été un prétexte au projet de ZAC.

Toujours selon certaines observations les nouveaux élus de la CAM l'aurait abandonné.

Réponse RFF

Le secteur de la Mogère au sud de l'autoroute A9 actuelle est traversé par les deux grandes infrastructures jumelées que sont l'autoroute A9 déplacée et la ligne à grande vitesse du Contournement Nîmes Montpellier, dont la construction a démarré pour une livraison prévue en 2017.

Il constitue aussi et surtout le site d'accueil de la future gare nouvelle Montpellier Sud de France, à proximité de l'aéroport.

A ce titre, ce site fait partie des onze sites stratégiques d'enjeu communautaire identifiés au SCoT approuvé par délibération n°6863 du 17 février 2006 ; il est également inclus dans le territoire de l'Ecocité Montpelliéraine, retenu par l'Etat, la Caisse des Dépôts et Consignations et l'ADEME, au titre de la démarche nationale Ecocité de développement durable innovant, exemplaire et « duplicable ».

Dans ce contexte un projet urbain a été engagé (réalisation d'études urbaines, engagement de procédures d'urbanisme), dans la perspective d'accompagner la mise en service de la gare également prévue dès 2017.

Une opération d'aménagement d'ensemble dénommée « OZ Montpellier Nature Urbaine urbaine » a été créée par délibération n°11823 du 24 septembre 2013 du conseil communautaire et sa réalisation a été confiée à la SAAM dans le cadre d'une concession d'aménagement.

Cette opération a été conçue pour :

- permettre d'assurer la viabilité, les accès et l'environnement urbain indispensables à la gare nouvelle en phase avec le planning défini par l'Etat et RFF
- créer un effet de levier à partir de cette gare, afin d'optimiser le positionnement économique de Montpellier par rapport aux métropoles concurrentes avec un pôle d'affaire orienté sur l'économie numérique, immergé dans une ville voulue mixte, innovante et dotée de vastes espaces naturels
- définir les conditions d'intégration de l'A9 et du CNM à la ville, en phase avec leur

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

calendrier de réalisation : résoudre le paradoxe consistant à les rendre à la fois transparentes aux nécessaires continuités urbaines et étanches à la diffusion de leurs impacts cumulés et ce avant que leur mise en service rende très onéreux tout travaux sur et le long de ces infrastructures.

Dans ce contexte et au regard des échéances de livraison des grandes infrastructures et de la gare nouvelle, une première ZAC a été engagée, sur un périmètre de 60ha dont 30 ha à urbaniser, par:

- la création de la ZAC par délibération n° 11928 du Conseil Communautaire du 29/10/2013, à l'issue de la concertation avec le public et de la mise à disposition de l'étude d'impact avec avis de l'autorité environnementale,
- l'enquête publique préalable à la déclaration de projet portant sur l'intérêt général de la ZAC et la mise en compatibilité du PLU de la ville de Montpellier avec le projet, qui s'est déroulée du 7/01/2014 au 7/02/2014 inclus. Le rapport du commissaire enquêteur, M. Frédéric SZCZOT, établi en date du 6 mars 2014, a conclu par un avis favorable sans réserves sur ce dossier.

Evolution du projet en lien avec l'évolution des hypothèses de fréquentation de la gare

Au cours de l'année 2013, Réseau Ferré de France a revu à la baisse ses hypothèses de fréquentation *cf. Réponse 2.15*. De plus, un décalage dans le temps se profilait pour la mise en service de la future ligne nouvelle Montpellier Perpignan suite à la publication du rapport de la commission « Mobilité 21 » dit rapport Duron du 27 juin 2013.

Depuis, la Commission européenne, a identifié les 150 km de la LNMP comme un chaînon manquant d'une ligne prioritaire Europe du nord-France-Espagne du réseau RTE - T, auquel elle est prête à affecter une partie de l'enveloppe dédiée de 26 Milliards d'€ qu'elle a décidé de consacrer à la grande vitesse, à condition que les projets concernés soient soutenus par l'État et les Collectivités territoriales.

Suite à interpellation par le Président de l'Agglomération,

- Monsieur le Secrétaire d'Etat chargé des Transports a adressé le 16 juin 2014 un courrier à Monsieur le Préfet, qui confirme les engagements de l'Etat en conformité avec la position européenne, à savoir que « la LNMP, achevant l'arc languedocien à grande vitesse entre les lignes nouvelles Perpignan-Figueras à l'Ouest et le contournement de Nîmes et de Montpellier à l'Est, constitue le chaînon manquant indispensable aux échelles régionale, nationale et européenne »; il indique en outre avoir demandé à RFF de lui « proposer un tracé définitif de la ligne à la fin de l'année 2015. Une fois ce tracé proposé [il retient] l'objectif d'un lancement de l'enquête publique d'ici la fin 2016 ».
- A la demande du Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, le président de RFF a par ailleurs confirmé la possibilité de livrer la gare de Nîmes-Manduel à l'horizon 2020.
- Il a par ailleurs précisé que la réalisation de la gare Montpellier-Sud-de-France ne

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

pouvait plus être décalée à la même échéance (2020) sauf à revoir les accords de financement de 2012 et définir les modalités de financement des coûts supplémentaires pour une gare à réaliser sur une ligne en exploitation .

Dans ce contexte, la Communauté d'Agglomération a souhaité, lors de son Conseil du 31 juillet 2014 :

- rappeler l'implication directe de l'Agglomération dans la réalisation des équipements majeurs que sont l'A9 déplacée, le Contournement ferroviaire Nîmes Montpellier et la future gare nouvelle Montpellier Sud de France.
- respecter les engagements pris par l'agglomération sur la gare pour assurer sa desserte et sa viabilité dans la perspective de sa livraison prévue en 2017, suivant une fréquentation revue à la baisse par RFF, nécessitant l'adaptation de sa desserte et de sa viabilité, dans l'attente de sa montée en puissance à partir de 2020.
- s'assurer de la réalisation des mesures conservatoires liées aux grandes infrastructures sans lesquelles des aménagements ultérieurs seraient beaucoup plus coûteux pour l'agglomération. Il s'agit notamment :
 - des mesures d'accompagnement dues par les maitres d'ouvrages des deux grandes infrastructures (rétablissement des voiries permettant le franchissement des infrastructures, protections acoustiques et hydrauliques des populations des quartiers environnants)
 - de la participation de l'Etat au financement d'ouvrages, notamment le franchissement de l'autoroute déplacée et de la ligne à grande vitesse au droit de la gare qui permettra, en phase avec la montée en puissance de la gare, sa desserte par le tramway (prolongation de la ligne 1 à l'horizon de la livraison de la gare de Manduel)
 - de la réalisation mutualisée d'aménagements paysagers aux abords du monument historique et site classé de la Mogère au titre des mesures compensatoires dues par chacun des maitres d'ouvrages (ASF, Oc'Via, RFF, SAAM, Communauté d'Agglomération de Montpellier)
- réaliser, à l'échéance de livraison de la gare, un pôle d'affaires, « pièce urbaine » formant « enveloppe acoustique » autour des deux grandes infrastructures par la création d'immeubles écrans accueillant des activités en vitrine sur les grands axes de communication et notamment le bâtiment phare du numérique de l'agglomération dans le cadre du projet Montpellier Métropole Numérique /French Tech.
- au-delà, redéfinir le projet urbain en phase avec la montée en puissance de la gare et en cohérence avec les réflexions à mener sur le projet de territoire dans le

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

cadre de la révision du SCOT de l'agglomération.

Ainsi, le conseil communautaire a approuvé lors du conseil du 31/07/2014 :

- par délibération n°11471, l'intérêt général du projet d'aménagement de la ZAC et emportant la mise en compatibilité du PLU de Montpellier
- par délibération n° 11472, le dossier de réalisation de la ZAC
- par délibération n° 11474, l'actualisation du bilan financier prévisionnel de l'opération d'aménagement dans le cadre de la concession confiée à la SAAM.

Par ailleurs, à l'occasion du 7ème sommet des Villes et Agglomération pour la Grande Vitesse et l'Interconnexion Ferroviaire du couloir méditerranéen qui s'est tenu à Gérone le 3 octobre 2014 a été réaffirmée l'importance de l'interconnexion ferroviaire du couloir Méditerranéen, à la fois d'intérêt européen vers l'Espagne (tronçon manquant Montpellier-Béziers-Narbonne-Perpignan).

Concernant le volet environnemental

Il est rappelé que le projet urbain a été conçu, dans la lignée du SCoT approuvé en 2006 comme un équilibre entre une urbanisation dense, notamment autour des pôles de desserte en transports en commun et des zones préservées car remarquables et/ou objet de contraintes fortes limitant le potentiel d'urbanisation.

Il s'agit tout particulièrement :

- de l'armature des espaces naturels et agricoles, hors zone d'extension urbaine définie par le SCoT (secteur Méjanelle à l'Est, secteur Lironde à l'Ouest),
- des zones non constructibles car en zone rouge au PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation)
- des zones dont la hauteur de construction est limitée du fait du cône d'envol de l'aéroport.

L'étude d'impact du projet urbain a mis en exergue la bonne prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception même du projet pour intégrer au mieux la ZAC dans son environnement paysager, naturel, et urbain, notamment au regard :

- de l'intégration des infrastructures et du traitement de leurs impacts cumulés, avec le rapprochement au droit de la future gare TGV, de l'A9 déplacée du contournement Nîmes Montpellier à 23 m (contre lieu 80 m initialement prévu) et la création d'une enveloppe formée par les grands ilots urbains pour enserrer les deux infrastructures
- des aménagements hydrauliques liés à la gestion du risque inondation – ce point fait l'objet d'un développement spécifique ci-après
- de la mise en valeur des espaces naturels et paysagers de caractère remarquable et préservation de la faune et de la flore avec un projet d'ensemble conçu pour préserver et mettre en valeur les espaces naturels et paysagers de caractère remarquables : plaine inondable de la Lironde à l'ouest, coulée verte du Nègue-Cats au Centre, espaces viticoles installés sur les coteaux de la Méjanelle au Nord Est et l'ensemble des espaces boisés classés constitués autour des nombreux mas patrimoniaux

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

présents sur le site : Château de la Mogère, Mas de Brousse, Mas Rouge, Mas de Comolet, Mas de Beauregard...

Dans son avis en date du 4/10/2013 relatif à l'étude d'impact du dossier de ZAC, l'autorité environnementale de l'Etat souligne « la bonne qualité de l'étude d'impact ainsi que la prise en compte satisfaisante par le projet des enjeux environnementaux. L'autorité environnementale relève l'effort réalisé par le maitre d'ouvrage pour mener une réflexion globale à l'échelle de l'opération d'ensemble dans un souci d'intégration du programme d'aménagement et de la ZAC OZ dans leur environnement urbain, hydraulique, paysager et naturel ».

Concernant l'affectation réglementaire des sols (PLU)

Il est également précisé que le périmètre de l'opération d'aménagement recouvrait exclusivement des secteurs de la zone AU0, bloquée, du PLU de la ville de Montpellier sur un secteur voué de longue date à l'urbanisation future. Son évolution par mise en compatibilité avec le projet a ainsi porté sur :

- la définition des orientations d'aménagement à instaurer sur ce périmètre ;
- la création d'une nouvelle zone à urbaniser 14AU intégrant les principes d'aménagement urbain du projet ;
- la création d'un secteur de zone naturelle N-6 correspondant à une partie du futur parc public du Nègue Cats
- la suppression et la réduction des emplacements réservés existants sur le secteur, non compatibles avec le projet, avec l'accord de leurs bénéficiaires (Etat, Réseau Ferré de France, Région Languedoc-Roussillon, Ville de Montpellier).

Les questions relatives au projet urbain ou aux aménagements portés par l'Agglomération de Montpellier, émises dans le cadre de cette enquête publique, ont été rédigées conjointement avec l'Agglomération de Montpellier.

2.10 INONDABILITE DE LA ZONE

Observation relevée par le commissaire enquêteur

Inondabilité de la zone :

La ZAC Oz1, le projet de gare et les zones de stationnement sont en partie en zone inondable du PPRI (zone rouge). Des remblais importants sont envisagés en zone rouge, le milieu associatif ne semble pas se satisfaire des explications présentées au mémoire en réponse à l'avis de l'Ae ni du schéma hydraulique élaboré pour le bassin versant du Nègue-Cat.

Les inondations catastrophiques de fin septembre et début octobre 2014 (avec une pluviométrie jamais observée, 2 fois plus importante que celle retenue au schéma directeur) devraient appeler à la plus grande prudence (voir en particulier le mémoire d'observations M3 de l'association « Mosson coulée verte »).

Réponse RFF

Le site d'implantation de la gare nouvelle est concerné par le ruisseau du Nègue-Cats qui est inclus dans le périmètre du PPRI de Montpellier [« Basse Vallée du Lez et de la Mosson »].

Le bâtiment voyageur du projet prévu est hors zone à forte sensibilité hydraulique. Il est conçu au-dessus des voies du CNM (8 mètres au-dessus du terrain naturel) et n'aura pas d'incidences sur l'écoulement du Nègue-Cats. Seules l'extrémité est des quais et une partie du parc de stationnement sont situés dans cette zone.

A. Localisation en zone inondable

Rappel sur le choix du site d'implantation de la gare

La localisation précise de la gare nouvelle dans le secteur de la Mogère est contrainte techniquement :

- d'une part, par rapport au positionnement des deux infrastructures dédoublement de l'A9 et CNM ;
- et d'autre part, par les fonctionnalités ferroviaires à assurer pour le CNM. En effet, pour permettre la plus grande souplesse d'exploitation de la future gare, RFF a retenu pour le long terme un principe de plan de voies à 8 voies dont 6 à quai et offrant la possibilité de passage de trains à grande vitesse sans arrêt en gare. Ce principe impose l'enchaînement de plusieurs aiguillages à la suite permettant l'accès aux différentes voies à quai. Compte tenu des vitesses de passage au droit des différents aiguillages, le positionnement de l'axe de la gare est contraint par rapport à la distance devant le séparer du premier aiguillage (de l'ordre de 1 km en application des normes de tracé).

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

Côté Ouest, il a été retenu le parti de positionner le premier aiguillage immédiatement après le viaduc de franchissement de la Lironde et du Lez. Reporter cet aiguillage plus à l'Ouest, pour déporter la Gare à l'Ouest de la zone du Nègue Cats, aurait pour conséquence de surenchérir considérablement le coût du viaduc en imposant son élargissement. De plus, afin de ne pas générer d'importants coûts de maintenance supplémentaires de l'infrastructure, il est exclu de positionner les aiguillages sur les ouvrages d'art, a fortiori les viaducs tels que celui de la Lironde.

Le positionnement des aiguillages d'entrée de gare côté Ouest est donc une contrainte forte qui entraîne l'implantation de l'axe de la gare relativement proche du Nègue Cats et par conséquent le positionnement de l'extrémité Est des quais dans la zone Rouge du PPRI de ce cours d'eau.

Une implantation plus à l'Est placerait le plan de voies de la gare dans le déblai des Coteaux de la Méjanelle, impliquant des surcoûts avec un volume de terrassement plus conséquent, un ouvrage de la RD66 à élargir (alors que celui-ci est commun entre l'A9b et le CNM) et un impact foncier lourd sur la zone AOC Méjanelle, sensible au niveau agricole.

Ainsi, un positionnement totalement hors secteur de la zone à forte sensibilité hydraulique ne permettait pas de s'affranchir des contraintes techniques. Très en amont, une réflexion sur chacune des infrastructures et projet de la gare a donc intégré la problématique inondation afin d'étudier une réduction de la vulnérabilité, les aménagements et le dimensionnement des ouvrages adaptés à ce contexte.

L'étude d'impact ainsi que le mémoire en réponse élaboré suite à l'avis de l'autorité environnementale montrent que l'aléa inondation a été identifié dans les enjeux environnementaux. Les documents réglementaires ont été consultés, des indications fournies par les services de l'Etat intégrées à la réflexion des aménagements de la gare. Le titulaire du contrat de partenariat qui réalisera la gare devra tenir compte de ces éléments. Il devra également mener des études complémentaires et élaborer un dossier réglementaire pour obtenir les autorisations au titre de la Loi sur l'eau. Les services de l'Etat seront consultés, des échanges auront lieu pour s'assurer que les aménagements envisagés sont d'une part dimensionnés pour réduire et gérer le risque inondation dans ce secteur, et d'autre part, cohérents et coordonnés avec les autres aménagements du secteur.

Les éléments indiqués dans le dossier d'enquête publique de la gare nouvelle pour la prise en compte du risque inondation et de façon plus large pour la gestion des eaux superficielles et souterraines seront approfondis dans le cadre de la réflexion des aménagements et des études à conduire en vue de la réalisation du dossier Loi sur l'Eau, conditionnant la réalisation du projet. Le dimensionnement précis des ouvrages restent à affiner avec l'avancement de la définition du projet et les discussions à venir avec les services de l'Etat.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

B. Schéma directeur du Nègue-Cats

Les enjeux sur la thématique « eau » ont été abordés à une échelle plus large que le seul projet gare. En effet, les différents porteurs de projets du secteur (ASF, Ocvia, CAM) ont mené une réflexion commune sur les impacts des différents projets et les aménagements à proposer en commun pour la bonne gestion hydraulique de l'ensemble des projets. Un Schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats a ainsi été initié et présenté aux services de l'Etat. Ce schéma porté par la Communauté d'Agglomération de Montpellier rend compte d'une **recherche d'articulation et de cohérence** sur le traitement des dispositifs hydrauliques et la gestion du risque d'inondation. Il permet **d'identifier des principes de dimensionnement**, de localisation des aménagements hydrauliques. **Chaque porteur de projet devra ensuite réaliser un dossier réglementaire au titre de la Loi sur l'eau et obtenir les autorisations nécessaires.**

Ces éléments sont évoqués dans le dossier d'étude d'impact au titre des effets cumulés. Ils ont été précisés dans le mémoire en réponse suite à l'avis de l'AE.

Le schéma directeur a été présenté pour avis à la DDTM 34. Elle a pris acte du schéma directeur du Nègue-Cats et en validé les principes dans un courrier en date du 27 mars 2014.

Dans ce courrier, les services de l'Etat soulignent que ce « *document est l'aboutissement de nombreuses concertations avec les services de l'Etat, en particulier dans le cadre de l'harmonisation des projets d'A9b, du CNM, de la nouvelle gare avec ses parkings et du projet Oz* ».

La DDTM dans ce courrier d'avis relève bien que le schéma « *prend en compte l'urbanisation actuelle [...] ainsi que les aménagements futurs. [...] Les bassins de compensation prévus permettent de gérer un évènement centennal avec un débit de fuite correspondant au débit biennal ou quinquennal avant aménagement. Pour les zones déjà urbanisées où ce schéma vise un « rattrapage de l'existant », le débit de fuite tient compte de l'imperméabilisation actuelle.* »

De même, concernant le risque inondation lié à la présence du Nègue-Cats, la DDTM constate que ce schéma hydraulique prévoit bien une gestion globale du cours d'eau grâce à une mutualisation et une optimisation des bassins hydrauliques du secteur de l'ensemble des projets. La DDTM précise que « *malgré les contraintes d'intégrer l'ensemble de ces importants projets d'infrastructures, cette mutualisation aboutit à une réduction du risque inondation en diminuant les débits pour toutes les occurrences et permet ainsi d'améliorer de manière significative des zones actuellement inondées.* »

Le titulaire qui réalisera la gare nouvelle s'appuiera sur les principes validés dans ce schéma pour conduire la réalisation d'un dossier Loi sur l'eau en concertation avec les services instructeurs et obtenir les autorisations nécessaires.

La réduction du risque inondation abordée dans le schéma directeur du Nègue-Cats devra être confirmée et étayée pour le dossier Loi sur l'eau de la gare

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

nouvelle afin de montrer les mesures prises pour réduire la vulnérabilité et assurer la sécurité des usagers de la gare et de ses parkings.

A noter que les projets du dédoublement de l'A9 ainsi que le projet du CNM ont fait l'objet d'une procédure d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau.

Dans le cas du dédoublement de l'A9, l'enquête publique s'est déroulée du 5 novembre 2012 au 6 décembre 2012. La commission d'enquête a rendu un avis favorable assorti de réserves en date du 9 janvier 2013.

Dans le cas du CNM, le projet s'étendant sur deux départements, le Gard et l'Hérault, une enquête publique liée au projet a été conduite dans les deux départements - du 7 mars au 8 avril 2013 dans l'Hérault, du 21 juin 2013 au 22 juillet 2013 dans le Gard -, un avis favorable a été émis par chacune des commissions d'enquête - le 15 mai 2013 pour le Gard, le 20 août 2013 pour l'Hérault.

Pièce(s) annexe(s) :

- *Courrier de la DDTM 34 en date du 27 mars 2014*

2.11 PARTENARIAT PUBLIC-PRIVE

Observation relevée par le commissaire enquêteurPartenariat Public Privé

Partenariat public privé contesté. Augmentation des coûts liée aux taux d'intérêt plus élevés accordés par les banques. Au final c'est toujours le contribuable qui paye.

Évocation d'un rapport critique de la Cour des Comptes sur ce type de financement.

Réponse RFF

Réseau Ferré de France observe que l'intérêt général du projet ne dépend pas de son mode de réalisation (maîtrise d'ouvrage publique, contrat de partenariat) et que le choix de recourir au contrat de partenariat ne constitue pas un aspect du projet soumis à enquête publique.

Le choix et la structure du contrat de partenariat ont fait l'objet d'analyses approfondies depuis près de quatre ans.

Le recours au contrat de partenariat relève du choix de Réseau Ferré de France, sur la base d'une évaluation préalable sur la pertinence de ce choix, qui a été soumise à la *Mission d'appui aux partenariats public-privé* (MAPPP), conformément à l'Ordonnance du 17 juin 2004.

A l'issue d'une procédure de dialogue compétitif approfondi, le périmètre, le projet et sa structuration financière ont été optimisés et les trois candidats alors encore en lice ont pu remettre des offres finales sur la base desquelles le Titulaire pressenti a été désigné en application des critères d'évaluation fixés dans le règlement de la consultation.

Le coût d'investissement de son projet peut être financé dans l'enveloppe arrêtée préalablement en 2012, dans le cadre de la convention de financement.

Ce contrat sera signé sous réserve de l'adoption de la déclaration de projet.

De manière générale, aucun audit ou rapport ne conclut à l'inefficacité intrinsèque et généralisée de cet outil de la commande publique qu'est le contrat de partenariat. En revanche des faiblesses ont été relevées par des instances de contrôle lorsqu'à bon droit des lacunes ont été constatées au niveau de l'évaluation préalable. A la lumière de ces constats, Réseau Ferré de France s'est attaché à réaliser l'évaluation préalable la plus complète possible compte tenu des caractéristiques du projet envisagé. Les impacts de nombreux risques susceptibles d'intervenir au cours du projet ont été intégrés afin de tester la robustesse financière des différents montages envisageables.

2.12 PRISE EN COMPTE DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Observation relevée par le commissaire enquêteurAvis de l'Ae :

Evocation d'un avis très critique de l'Ae au regard de l'étude d'impact du projet. Les réponses de RFF à cet avis critique ne paraissent pas avoir satisfait les représentants d'associations qui se sont manifestés, notamment sur le plan hydraulique, sur les zones NATURA 2000, sur les corridors écologiques trames vertes et bleues, sur la consommation des meilleures terres agricoles de la plaine, sur les aspects paysagers (château de la Mogère : Y a-t-il eu avis de l'ABF ?) et sur l'insuffisance de prise en compte des impacts globaux des projets en cours sur la zone (saucissonnage).

L'association ACNAT LR produit un mémoire extrêmement critique sur la qualité de l'étude d'impact, sur l'insuffisance de prise en compte de l'avis de l'Ae et pose en conclusion de son mémoire 34 questions auxquelles elle souhaite une réponse de la part de RFF (Voir mémoire M5 annexé à L77).

Réponse RFF**A. Hydraulique et risque inondation**

Cf. Eléments de réponse apportés dans ce mémoire au chapitre Inondabilité de la zone.

B. Qualité des eaux superficielles et souterraines

Les mesures afin d'éviter toute pollution des eaux souterraines et superficielles, y compris pour le Nègue-Cats ont été envisagées tant en phase chantier qu'en phase exploitation pour le projet de gare. Elles ont été précisées dans le dossier d'enquête publique au regard des éléments de projet disponibles à ce stade, elles seront rappelées et le cas échéant précisées en fonction de la définition plus avancée du projet pour le dossier Loi sur l'Eau à venir.

C. Natura 2000

La gare nouvelle de Montpellier n'est pas inscrite dans une zone couverte par le réseau Natura 2000. Cependant un dossier d'incidences a été réalisé de façon spécifique pour le projet de gare nouvelle pour évaluer les impacts sur des sites d'intérêt communautaire situés en aval hydraulique, et dont les habitats pourraient être perturbés en cas de pollution via des écoulements dans le fleuve côtier Lez. Les sites Natura 2000 pris en compte dans l'analyse sont le Lez dans le secteur de Castelnau-le-Lez, l'Etang du Maugio (Etang de l'Or), les Etangs palavasiens et l'Etang de l'Estagnol. Les impacts du projet

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

aussi bien en phase chantier qu'en phase exploitation ont été examinés. Des mesures d'évitement et de réduction ont été proposées, et il en ressort que l'incidence globale du projet n'est pas significative sur les objectifs de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000. Le projet de gare ne remet donc pas en cause la viabilité et le fonctionnement des sites Natura 2000 qui sont situés à proximité (au-delà de 5 km).

La conclusion d'absence d'incidences sur les sites Natura 2000 pour le projet gare ne minimise pas pour autant les enjeux autour des milieux et des espèces sur le site du projet. Toutes les mesures seront bien être prises, notamment en phase exploitation pour éviter toute pollution des eaux souterraines et superficielles.

A noter que les enjeux liés aux sites Natura 2000 ont également été pris en compte de façon spécifique pour chacun des projets du secteur.

Une réflexion coordonnée avec les différents services de l'Etat concernés a été menée dans le cadre de dossiers réglementaires pour les projets les plus avancés, le CNM et le dédoublement de l'A9.

D. Corridors écologiques, Trames vertes et bleues

Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) pour le Languedoc-Roussillon est actuellement en cours d'élaboration. Depuis la réalisation de l'étude d'impact présentée dans le dossier d'enquête publique, le projet de SRCE a avancé. Il est désormais mis en ligne, y compris l'atlas cartographique au 1/100 000ème sur le site de la DREAL Languedoc-Roussillon (Cf. <http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/projet-schema-regional-de-r2017.html>) (dates de mise en ligne indiquées pour les différents éléments : 22/08/2014 et 03/09/2014).

Sur la cartographie disponible, on constate que le site d'implantation de la gare n'intercepte pas la Trame verte et bleue identifiée dans le SRCE (Cf. extraits cartographiques du projet de SRCE disponibles au 05/11/2014, planches H6 ci-après)

En effet, le Nègue-Cats n'est pas identifié dans le SRCE comme un réservoir de biodiversité ou un corridor écologique dans la Trame Bleue. De même, le secteur entre le Mas de Brousse et le château de la Mogère ne s'inscrit ni dans un réservoir de biodiversité ni dans un corridor écologique de la Trame Verte.

Enfin, la cartographie spécifique aux milieux agricoles montre que le secteur d'implantation de la gare n'est traversé par aucun corridor écologique ou réservoir de biodiversité que ce soit pour les cultures pérennes ou les cultures annuelles.

Rappelons que dans les objectifs du SRCE Languedoc-Roussillon, l'identification des continuités et des corridors s'accompagne d'un objectif de transparence des infrastructures pour le maintien et la restauration des continuités écologiques : « *C'est une logique d'évitement que le SRCE préconise, avant la réduction des impacts des*

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014



installations nouvelles ». Le projet de la gare nouvelle n'est pas positionné sur l'un des espaces Trame verte Trame Bleue à éviter prioritairement.

Dans le mémoire en réponse suite à l'avis de l'Autorité environnementale, la compatibilité du projet gare avait été examinée au regard des « Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ». La cartographie des Trames vertes et bleues à l'échelle régionale analysée ci-dessus vient compléter l'analyse sur le SRCE et les continuités écologiques.

Les enjeux environnementaux identifiés sur le site envisagé pour la gare nouvelle ainsi que les impacts estimés avec le projet tel qu'il a été présenté dans le dossier d'enquête publique ont pris en compte la réglementation tant sur les espèces protégées que sur le respect des continuités écologiques. Rappelons que l'état initial des enjeux environnementaux ainsi que l'ensemble des mesures prises par les projets du CNM et du dédoublement de l'A9 ont été des données d'entrée pour le dialogue compétitif afin que les spécificités du milieu soient intégrées le plus en amont possible dans la définition des projets des candidats au contrat de partenariat. L'étude d'impact ainsi que le mémoire en réponse suite à l'avis de l'AE se sont attachés à identifier les impacts du projet gare en lui-même ainsi que les impacts et mesures des projets voisins. Les impacts et les mesures pour les aspects faune/flore du projet gare ont été examinés en cohérence avec les impacts et les mesures que le CNM et l'A9 dans ce secteur avaient déjà identifiés, notamment dans le cadre des dossiers de dérogations aux espèces protégées. Ces éléments ont été repris dans l'analyse des effets cumulés de façon synthétique.

SRCE L-R : Trame verte et bleue

Trame verte

-  Réservoirs de biodiversité
-  Corridors écologiques

Trame bleue

-  Réservoirs de biodiversité : cours d'eau
-  Corridors écologiques : cours d'eau
-  Réservoirs de biodiversité : ZH, plans d'eau et lagunes



L'échelle de prise en compte du SRCE est le 1:100 000e (format d'impression : A3)



SRCE L-R : Sous-trames des milieux agricoles

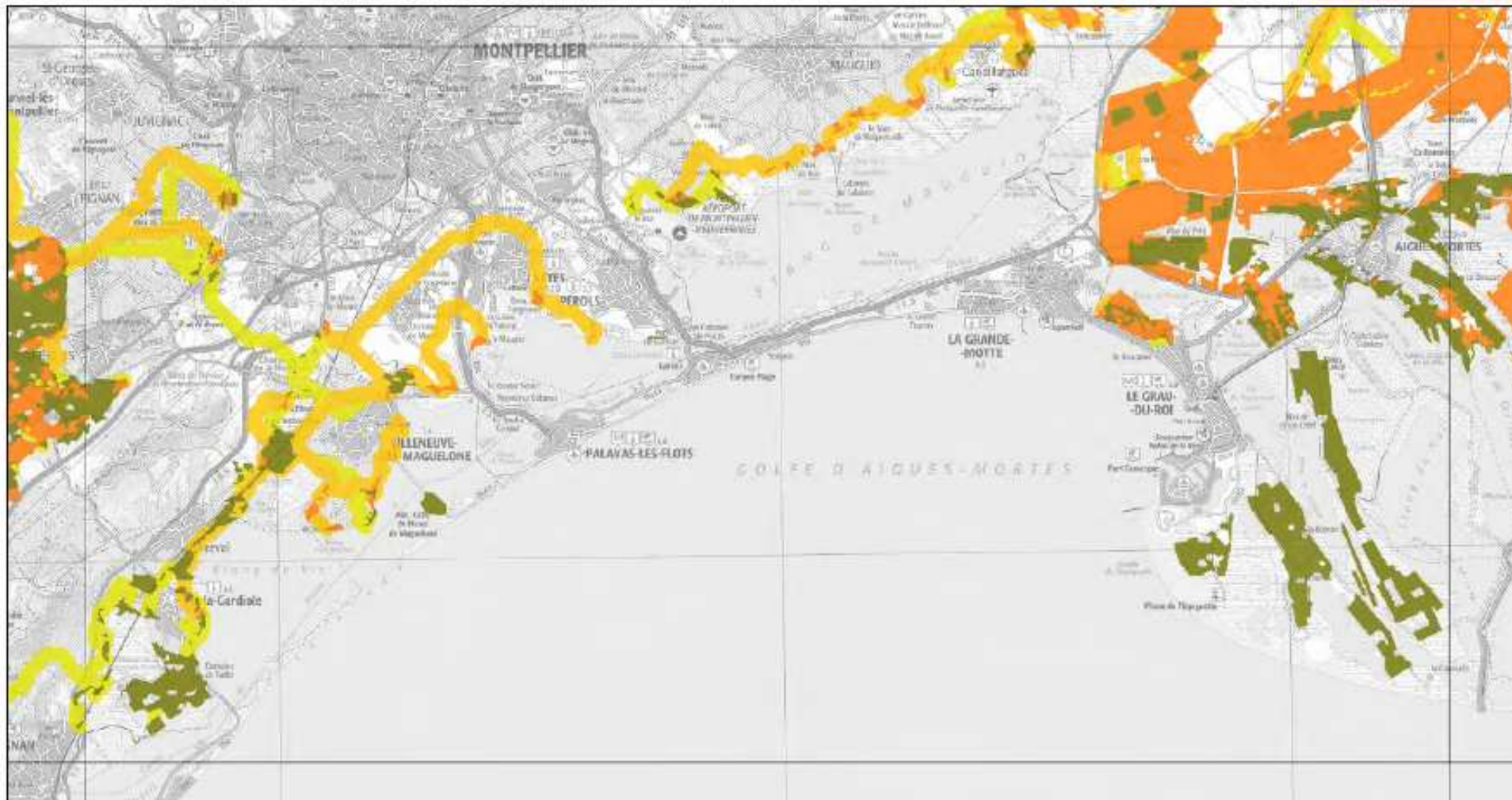
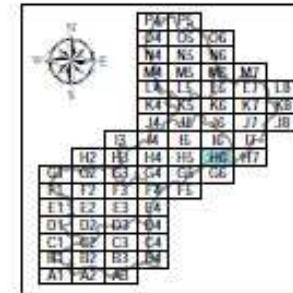
Cultures annuelles

- Réservoirs de biodiversité
- Corridors écologiques

Cultures pérennes

- Réservoirs de biodiversité
- Corridors écologiques

L'échelle de prise en compte du SRCE est le 1:100 000e (format d'impression : A3)



Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

E. Espèces protégées

Les inventaires écologiques menés ne font pas ressortir de présence avérée d'espèces protégées sur le site d'implantation envisagée pour la gare.

Les espèces protégées identifiées se situent dans un périmètre plus large, comme l'Agrion du Mercure qui a été identifié au-delà du site d'implantation de la gare, en limite du château de la Mogère.

Dans ce secteur, les projets du dédoublement de l'A9 et du CNM entraînent des impacts sur des espèces protégées. La réflexion sur la destruction d'espèces protégées, les mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation a été menée à l'échelle de ces projets.

Le mémoire en réponse suite à l'avis de l'Autorité environnementale (pièce G du dossier d'enquête publique) a notamment présenté pour le projet du CNM les principales conclusions du dossier de demande de dérogation à l'article L 411-1 du code de l'environnement pour la destruction du milieu particulier ou d'aires de repos d'espèces animales protégées. Dans ce cadre réglementaire, un arrêté préfectoral ainsi qu'un arrêté ministériel ont été délivrés.

F. SCOT, Paysage et Agriculture

• Un projet de gare nouvelle compatible avec les dispositions du SCOT

Le SCOT de l'agglomération de Montpellier, approuvé en 2006, recense dans le diagnostic du PADD au chapitre des sites stratégiques, le secteur envisagé pour l'implantation de la gare nouvelle de Montpellier : le site Méjanelle –Pont Trinquat.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

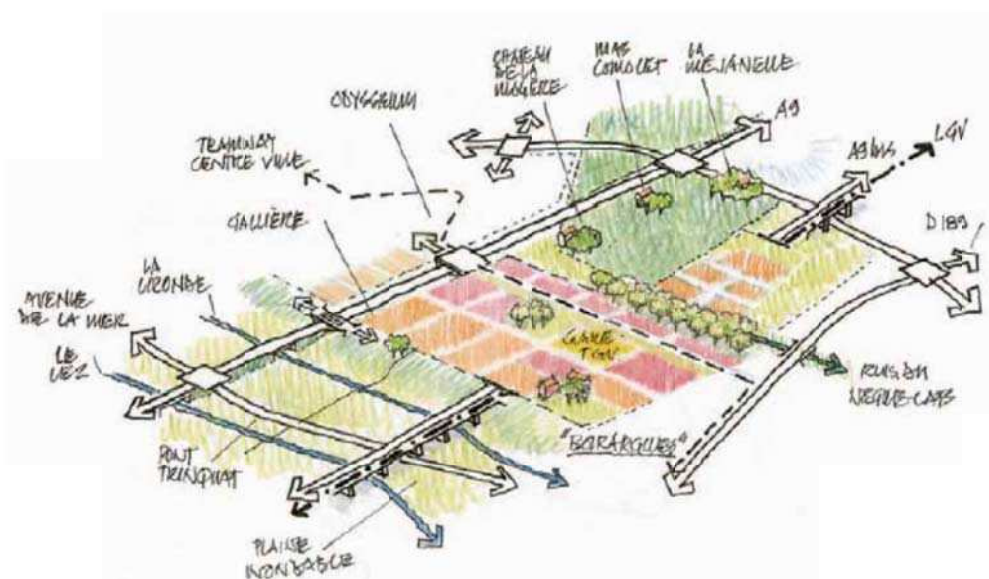
Dans le cadre de la réalisation coordonnée du doublement de l'autoroute A9 et de la ligne ferrée à grande vitesse, il est prévu de réserver, sur ce site, les emprises nécessaires à l'implantation future d'une nouvelle gare TGV. Si cet équipement ne fait l'objet, aujourd'hui, d'aucune programmation de réalisation, cette simple réservation foncière confère, de facto, à ce site une dimension éminemment stratégique qui en fait potentiellement un lieu d'échange majeur pour la métropole de demain.

Dans cette perspective à long terme, le schéma de cohérence territoriale identifie, à ce stade, un enjeu stratégique consistant à anticiper le développement d'un projet urbain ambitieux prenant appui sur cette future gare. Cette vision prospective doit conduire, prioritairement, à contenir toute forme de mitage ou toute urbanisation isolée qui ne serait pas inscrite dans un projet d'ensemble conçu en cohérence avec un futur quartier de gare. Elle peut conduire également à réserver les emprises nécessaires au maillage d'une trame de voies publiques et à sa desserte par les transports publics urbains.

Le schéma de cohérence territoriale identifie, par ailleurs et dans l'hypothèse de la réalisation de cette future gare TGV, un objectif majeur consistant à optimiser la forte valeur de localisation que recèlera ce site pour le développement d'une offre immobilière tertiaire de niveau européen (quartier d'affaires). Un projet urbain d'ensemble intégrera cette offre à d'autres fonctions urbaines diversifiées en respectant les dispositions réglementaires relatives au plan d'exposition au bruit de l'aéroport, les déterminants naturels (cours d'eau) et les qualités patrimoniales (châteaux, domaines, boisements) de ce site.

Au contraire de certains sites de gares nouvelles excentrés, le schéma de cohérence territoriale prévoit que ce site de la Méjanelle-Pont Trinquat puisse contribuer, à terme et en relation avec les développements projetés sur l'axe majeur entre la ville et la mer, à la structuration d'une centralité urbaine d'échelle métropolitaine.

Extrait du SCOT Diagnostic PADD Sites emblématiques - 2006



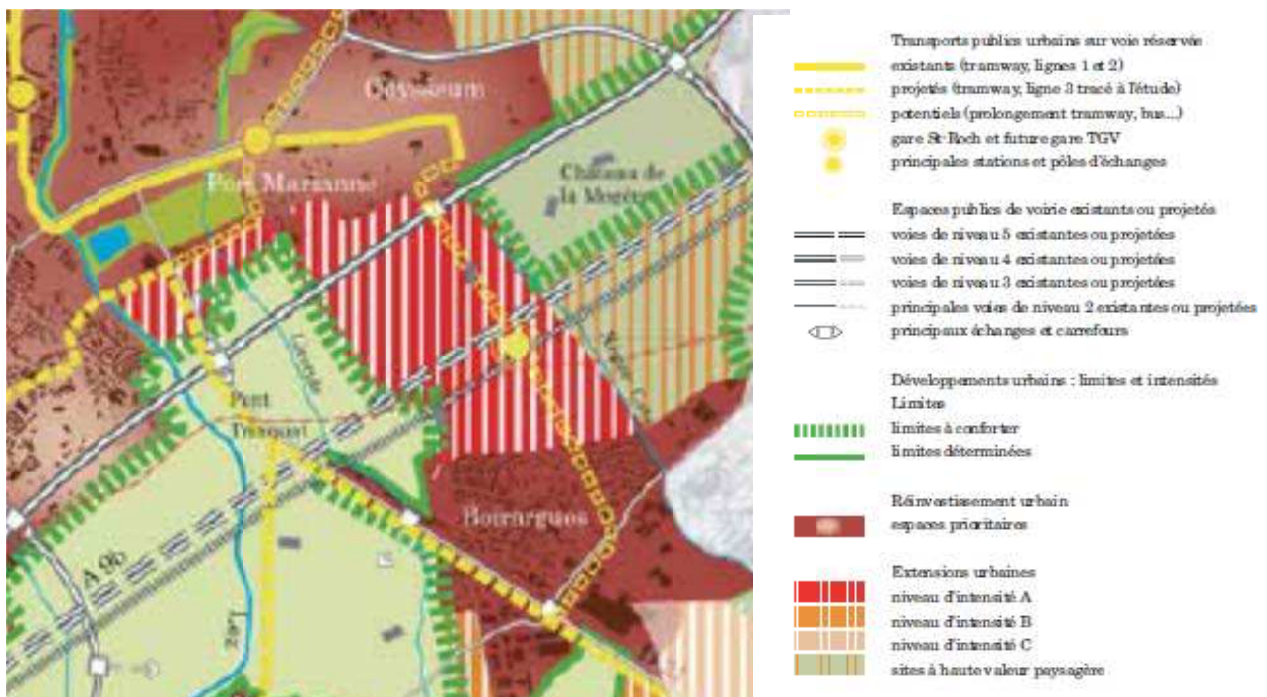
Extrait du SCOT PADD Sites emblématiques, site Méjanelle-Trinquat - 2006

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

Il apparaît clairement dès le diagnostic du SCOT que le secteur de la Méjanelle- Pont Trinquat s'inscrit dans un axe de développement de l'urbanisation pour l'agglomération montpelliéraine. Par ailleurs, le SCOT identifie le contexte de développement autour d'une nouvelle gare sur ce site en contre-exemple des gares excentrées réalisées pour d'autres agglomérations : « *Au contraire de certains sites de gares excentrées, le schéma de cohérence territoriale prévoit que ce site de la Méjanelle - Pont Trinquat puisse contribuer [...] à la structuration d'une centralité urbaine d'échelle montpelliéraine* ».

Cette inscription dans une dynamique urbaine est confirmée dans le Document d'Orientations Générales (DOG) du SCOT. La cartographie qui accompagne la déclinaison des objectifs par secteur montre que le site envisagée pour l'implantation de la gare nouvelle est compatible avec une extension urbaine (Cf. Chapitre 3 du DOG du SCOT approuvé en 2006 – planche cartographique secteur « Cœur d'agglomération »).



Extrait du SCOT DOG Chapitre 3 - Secteur « Cœur d'agglomération » - 2006

Le projet de gare nouvelle de Montpellier tel qu'il est présenté dans le dossier d'enquête publique est donc bien compatible dans son principe avec le SCOT en vigueur.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

- **Une prise en compte de la valeur paysagère du site en conformité avec le SCOT et la présence du Château de la Mogère**

Le secteur envisagé pour la gare nouvelle correspond à l'un des sites d'extension urbaine potentielle à haute valeur paysagère (Cf. Chapitre 2 du DOG du SCOT approuvé en 2006 : Les objectifs des politiques publiques d'aménagement). Des indications spécifiques sont à respecter compte tenu de leurs caractéristiques. Il est notamment indiqué dans le SCOT : « *Ces terroirs disposent d'un patrimoine bâti ([...] château de la Mogère [...], domaine de la Méjanelle) agricole et paysager (bois, jardins, allées plantées) remarquable. Cette proximité exige une approche particulièrement sensible dans la conception d'urbanisations nouvelles respectueuses des vues et des perspectives vers et depuis ces paysages.* »

Conscients des modifications que la réalisation des nouvelles infrastructures (CNM et dédoublement de l'A9), équipements et aménagements (gare nouvelle et quartier urbain), vont entraîner sur le paysage, les maîtres d'ouvrage en concertation avec les services de l'Etat ont mené une réflexion commune sur ces aspects paysagers. L'agglomération de Montpellier a porté une étude sous la forme d'un plan de référence (OZ Montpellier-paysage du château de la Mogère-05/07/2013), qui a été présenté au Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine dans le cadre de procédures réglementaires.

Le dossier d'enquête publique mentionne cette étude et la convention entre les maîtres d'ouvrage pour financer des mesures spécifiques autour du château de la Mogère au titre des effets cumulés.

Le titulaire du contrat de partenariat qui réalisera la gare devra tenir compte de ces indications pour la préservation et la mise en valeur du paysage. De plus, le château de la Mogère étant classé monument historique, l'ABF sera consulté sur l'insertion du bâtiment gare à venir.

- **Terres agricoles**

Les projets du CNM, de dédoublement de l'A9 et du projet urbain ont étudié dans les dossiers réglementaires correspondants les effets de la réalisation des deux infrastructures et du projet urbain sur l'activité agricole. La consommation d'espaces agricoles, la création de délaissés et le cloisonnement du parcellaire avec les conséquences pour les exploitants ont été décrits. Sur les projets, des concertations ont été menées avec les professions agricoles.

Des enquêtes parcellaires ont eu lieu pour les deux projets d'infrastructure. Des mesures conservatoires et d'accompagnement ont été proposées et seront mises en œuvre.

Concernant plus particulièrement le projet urbain dont le périmètre comprend de nombreuses zones agricoles, l'étude d'impact du projet s'appuie sur une étude menée par la Chambre d'Agriculture pour l'état initial du site et les impacts. La perte de surface agricole exploitable est clairement identifiée, des mesures de compensation proposées.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

La gare nouvelle s'inscrit dans la continuité des aménagements réalisés dans le cadre de CNM. Ainsi le projet de la gare nouvelle ne générera pas d'impacts fonciers sur les activités agricoles autres que ceux déjà induits par la réalisation de la plateforme ferroviaire et du projet urbain, car le projet ne nécessite l'acquisition d'aucune emprise foncière supplémentaire.

G. Effets cumulés

Les projets analysés au titre des effets cumulés sont ceux qui lors du dépôt de l'étude d'impact, ont fait l'objet d'un document d'incidence au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ainsi que ceux qui ont fait l'objet d'une étude d'impact et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public. A ce titre, dès l'étude d'impact, en cohérence avec l'aire étudiée les projets suivants ont été pris en compte : le CNM, le doublement de l'A9, la gare nouvelle, la ZAC OZ1.

Par anticipation, bien qu'il n'ait pas fait l'objet d'une étude d'impact déposée au moment de la réalisation du dossier d'impact de la gare nouvelle, RFF a intégré dans l'analyse des impacts cumulés le projet de prolongement de la ligne 1 du tramway, celui-ci devant faire l'objet d'une étude d'impact, suite à une demande « au cas par cas ». Ne disposant pas d'éléments précis de description de projet ou d'étude environnementale sur le projet, les impacts ont été appréhendés avec le niveau d'information disponible lors de la rédaction de l'étude d'impact du projet de gare nouvelle puis du mémoire en réponse à l'avis de l'AE sur celle-ci.

Afin de permettre une lecture aisée des impacts de chacun des projets, il a été choisi de les présenter sous une forme de tableau synthétique.

En parallèle de ce tableau, sous l'angle des impacts cumulés, le mémoire en réponse suite à l'avis de l'AE présente de larges extraits des études qui ont été menées de façon commune et concertée sur les thématiques hydrauliques et paysagères autour du château de la Mogère. Ces études ont par ailleurs été annexées au dossier d'enquête publique.

La reprise de l'étude d'impact, en particulier sur ces aspects, souhaitée par l'AE a donné lieu à des compléments formalisés dans le mémoire en réponse suite à l'avis de l'AE (pièce G du dossier d'enquête publique). Les informations ont été actualisées autant que possible au regard des éléments disponibles pour une bonne information du public et une prise en compte des enjeux transversaux dans le secteur envisagé pour la gare : indications sur les évolutions de projet survenus depuis fin 2013 (et le dépôt de l'étude d'impact de la gare pour avis de l'AE) avec ajustement de l'analyse des impacts. Cette approche est cohérente avec la notion de programme retenue et présentée dans le dossier d'enquête publique du projet de gare nouvelle.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

H. Notion de programme

La notion de programme retenue pour le projet de la gare nouvelle de Montpellier comprend : la gare et ses quais, les parkings, les accès viaires.

Même si les projets dans le secteur de la gare sont réalisés dans une même temporalité dans un objectif d'aménagement du territoire cohérent, l'ensemble des projets ne constitue pas un même programme de travaux. En effet, ne forment une unité fonctionnelle que la gare (bâtiment voyageurs), ses quais, les parkings et les accès viaires.

S'il est manifeste que le projet de la gare exige des aménagements spécifiques portés par d'autres projets au sein de l'aire d'étude, la seule circonstance que le projet de gare nouvelle ait été conçu en prenant en compte les travaux relatifs au projet urbain Oz et au projet d'extension du tramway n'est pas suffisante pour considérer que le projet de gare nouvelle serait dépourvu d'autonomie fonctionnelle

Pour mémoire, l'article L122-I II du Code de l'Environnement prévoit que "Lorsque ces projets (soumis à étude d'impact) concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.[...] Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle."

RFF n'a donc pas retenu au regard de cette analyse une notion de programme qui engloberait le projet de gare avec le projet urbain Oz et le projet d'extension du tramway. C'est pourquoi une seule étude d'impact regroupant tous ces projets n'a pas été présentée ; une enquête publique commune n'avait donc pas lieu d'être.

Les interactions entre le projet gare et les autres projets environnants sont traitées au titre des effets cumulés conformément à l'article R122-5 II du Code de l'Environnement.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

2.13 LNMP

Observation relevée par le commissaire enquêteurLNMP

Il serait plus urgent de réaliser la LNMP compte tenu de l'extrême fragilité de la ligne actuelle. L'argent dépensé pour cette nouvelle gare pourrait être mieux utilisé.

Bien que pouvant paraître hors sujet au regard de cette enquête THAU AGGLO communique une copie d'une décision communautaire où il est rappelé leur choix pour le tracé LNMP au Sud de l'autoroute A9 dénommée « Gardiole » et le plus au Nord de la commune de Loupian.

Réponse RFF :

Les questions relatives au tracé de LNMP ne relèvent pas de la présente enquête publique.

Le site internet du projet LNMP (www.lalignenouvelle.com) permet d'avoir toutes les informations liées au projet LNMP et de déposer des questions et des avis.

Au demeurant, le coût de LNMP est sans commune mesure avec celui de la gare nouvelle, ce dernier étant du même ordre de grandeur que celui du raccordement de Saint-Brès ; et il est rationnel de commencer par renforcer les fonctionnalités ferroviaires de la section Nîmes-Montpellier qui connaît le trafic le plus élevé de l'axe languedocien.

2.14 EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

Observation relevée par le commissaire enquêteur

Evaluation socio-économique :

Critique sévère de la part de l'association « La Fabrique citoyenne » qui relève de nombreuses erreurs d'appréciation (voir courrier L84)

Réponse RFF

Dans sa lettre en date du 23 octobre 2014, l'association de la Fabrique Citoyenne du Pays de l'Or a formulé un certain nombre d'observations sur le dossier soumis par RFF à l'enquête publique, préalable à la déclaration de projet du projet de la gare nouvelle Montpellier Sud de France, et en particulier sur la pièce H « Evaluation socio-économique ».

RFF apporte ici les précisions complémentaires et les éclairages pour la bonne compréhension des problématiques et des résultats à tirer de l'évaluation du projet de gare nouvelle de Montpellier Sud de France pour la collectivité.

Les interrogations formulées par l'association de la Fabrique Citoyenne nous conduisent à faire quelques rappels méthodologiques, autour de la méthode utilisée pour bien appréhender l'évaluation économique réalisée et les enseignements qui en découlent.

Rappels méthodologiques de l'évaluation socio-économique

Les modalités de l'évaluation socio-économique d'un projet sont définies par le ministère des Transports, dans des instructions (la dernière en date est l'instruction-cadre du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005) détaillant de manière précise les méthodes et paramètres à appliquer et utiliser pour les calculs, garantissant ainsi une comparabilité de l'évaluation faite des projets.

Le bilan socioéconomique d'un projet est, par définition, la balance des avantages et des inconvénients monétaires et monétarisables de ce projet, rapportés à son coût complet.

Le bilan incorpore donc l'ensemble des effets du projet sur les usagers de tous les modes de transports (le temps gagné par les usagers, la sécurité (vies humaines sauvées, ..), variation des tarifs), sur les riverains (nuisances subies : bruit, pollution...), les entreprises de transports, les gestionnaires d'infrastructures, l'Etat, les collectivités territoriales et les tiers.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

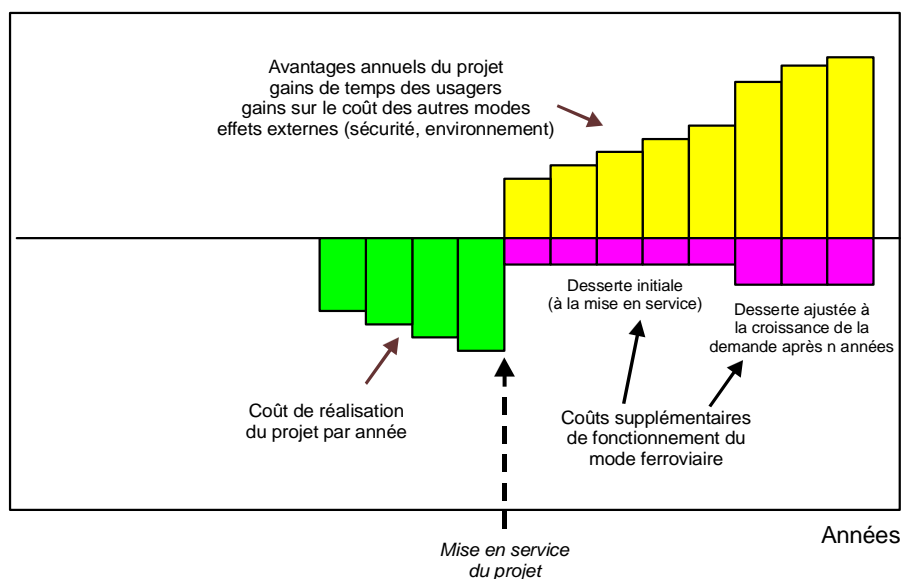
L'instruction-cadre recommande aussi de préciser l'impact des projets sur l'ensemble de ces catégories d'acteurs, de bénéficiaires. Doivent être également précisés les effets externes non affectés aux groupes ci-dessus.

On est conduit à procéder à une estimation monétaire de la variation de l'utilité collective, assimilée à la somme du surplus des utilisateurs des transports et des tiers, du surplus des opérateurs de transport et du surplus des administrations publiques.

Le bilan socio-économique prend en compte tous les agents concernés (usagers, opérateurs, État...) et tous les impacts marchands (c'est-à-dire directement comptabilisables en monnaie, comme les investissements, les dépenses d'exploitation, les recettes imputables au projet) et non marchands auxquels sont attribués des valeurs monétaires calculées selon des méthodes normalisées (comme par exemple, la régularité ou le confort des voyageurs).

A titre illustratif :

Estimation des coûts et des avantages socio-économiques pour le mode ferroviaire



L'avantage pour la collectivité sera ainsi la somme des avantages de ces différentes catégories d'agents économiques. Et les avantages seront déterminés chaque année pendant la durée de vie du projet (ou sa durée d'amortissement).

Un résumé des impacts à évaluer pour chaque groupe d'acteurs est proposé en annexe ci-après.

Il est à noter que la plupart des impacts évalués dépendent directement ou indirectement des évolutions du trafic à prévoir sur le projet concerné et les itinéraires concurrents (pour tous les modes).

1) Une gare nouvelle inscrite dans les territoires et son développement

RFF insiste sur le fait que la gare nouvelle est articulée avec la stratégie de développement de l'agglomération. Et la montée en charge de l'offre de transports se doit d'accompagner cette stratégie, nécessairement de long terme pour réussir son ancrage dans les territoires.

Au-delà des effets purement transports, la gare participe au développement économique (immobilier, etc.) car celle-ci est inscrite dans la dynamique de l'agglomération. Une revue de la littérature montre que les effets des services ferroviaires à grande vitesse ont contribué au développement économique des zones directes autour de la gare TGV et aux zones dont l'accessibilité à la gare TGV est facilitée, quand la planification territoriale est établie en lien étroit avec l'évolution du réseau. Il a été observé des mouvements de concentration des activités, de croissance de l'urbanisation autour de la zone gare dans une aire urbaine, quand fonctionnement du réseau ferroviaire, niveau et qualité de l'offre et potentialités d'évolution sont étroitement coordonnés et articulés.

La question de la temporalité est un sujet important, et notamment la prise en compte du long terme. Les analyses se font sur plusieurs décennies, et ceci est nécessaire car un tel projet façonnera et accompagnera le territoire sur une période pouvant dépasser le siècle.

2) Aucune erreur d'appréciation des avantages pour les usagers n'a entaché les calculs et résultats de l'étude socio-économique

Du point de vue méthodologique, nous confirmons que l'évaluation socio-économique porte bien sur l'impact des gares nouvelles à l'exclusion des effets liés directement à la mise en service de la ligne nouvelle CNM. Le bilan socio-économique est un bilan différentiel qui mesure les effets du passage d'une situation de référence avec la ligne nouvelle et le raccordement de Saint-Brès, et sans gare nouvelle, à une situation de projet avec la ligne CNM et les gares nouvelles.

Mais comme cela est explicité dans la pièce H, il est difficile d'obtenir de manière directe les avantages et inconvénients strictement rattachés à la mise en service de la gare nouvelle, sans passer par des arbitrages non objectivables sur la répartition des avantages entre la ligne nouvelle CNM et la gare nouvelle de Montpellier Sud de France.

Afin d'obtenir des résultats robustes et explicables, nous avons cherché à mesurer de manière indirecte les avantages et inconvénients associés à la mise en service de la gare nouvelle seule, en réalisant le bilan différentiel sur les scénarios comme suit, éliminant les effets de la ligne nouvelle CNM :

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

$$\{[Situation\ CNM\ \&\ gares\ nouvelles] - [Situation\ sans\ CNM]\}$$

$$- \{[Situation\ CNM] - [Situation\ sans\ CNM]\}$$

Dans ces scénarios, nous devons donc étudier (en particulier dans la situation CNM & gares nouvelles) les gains de temps apportés à la fois par CNM et la gare nouvelle, selon les horizons, mais aussi les allongements de temps générés par les rabattements vers la gare nouvelle selon la zone extrémité de déplacement au sein du département.

Nous estimons ainsi à l'aide de sites Internet pertinents (Via Michelin, etc.), et parfois de voitures « témoins », les temps et coûts de rabattement moyens entre chaque commune et ses potentielles gares de rabattement, tenant compte de la qualité de l'offre proposée aux usagers. Puis, est effectuée une moyenne pondérée des temps d'accès en fonction de la répartition de la population sur les différents territoires.

Les coûts de rabattement vers la gare nouvelle sont estimés, dans une approche routière, en considérant qu'en moyenne les coûts correspondent à un parcours avec un voyageur par véhicule particulier.

Sur ces coûts de rabattement, une série de pénalités est appliquée pour prendre en compte les effets suivants selon les modes utilisés en rabattement sur ou en diffusion depuis la gare nouvelle :

- les effets de congestion aux heures de pointe aux alentours des principales agglomérations (Nîmes et Montpellier) ainsi que les éventuelles difficultés de stationnement aux gares centre (le parking en construction près de la gare Saint Roch réduisant le temps de recherche d'une place de stationnement) ;
- l'inconfort apporté par le doublet de gares (gare nouvelle, gare centre) et la dualité de l'offre qui en découle (problème notamment pour les allers-retours avec un véhicule laissé en gare).

Il en résulte, comme l'a observé justement la Fabrique citoyenne, que les rabattements pèsent négativement sur le bilan des Usagers, et que le bilan des Tiers est négatif.

Par contre, le bilan des Usagers présenté ne tient pas compte des effets de la ligne CNM et les gains des Usagers sont bien dus à la seule mise en service des gares, qui permettent à plus de TAGV d'emprunter la ligne nouvelle et par conséquent de faire gagner du temps aux voyageurs, avantages qui contrebalancent les problématiques de rabattement sur le territoire (temps et coûts associés) et les augmentations de prix du billet (permises par le gain de temps offerts aux usagers bénéficiant de gains de temps réel sur une logique de « porte à porte », de zone à zone pour être précis).

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

En ce qui concerne les **gains de confort dans les gares**, l'évaluation socio-économique applique les instructions ministérielles qui spécifient que les temps d'attente doivent être pondérés par un coefficient de pénibilité égal à 2, « en l'absence de méthode d'évaluation de ces éléments ». Nous avons estimé que la qualité de la gare nouvelle rendait cette pondération injustifiée, et les temps d'attente ont été valorisés pour leur durée réelle.

A la question de savoir si la gare St-Roch peut être considérée comme aussi « confortable » que la gare nouvelle de Montpellier Sud de France, chacun peut apporter sa réponse personnelle.

En tout état de cause, ce paramètre n'est qu'une des composantes de l'évaluation et il n'est pas déterminant dans le bilan socio-économique du projet. En effet, si l'on traitait la gare St-Roch comme la gare nouvelle, le bilan se dégraderait de 280 M€, ce qui représente environ 17% du bilan de la collectivité. Le projet resterait largement bénéficiaire.

3) Les enseignements sur les effets des infrastructures de transport sur la population et l'emploi dans les agglomérations

Par construction, l'évaluation économique d'un projet permet d'apporter les premiers éléments d'éclairage plus parlants, plus complets aussi, de l'intérêt du projet et de son insertion dans le développement économique, et d'articuler ce projet aux objectifs généraux de la stratégie de développement de l'agglomération (qu'il sert). Le calcul économique ne permet pas encore de bien « capturer » l'ensemble des avantages pour tous les acteurs.

Les avantages traditionnels purement transport ne se limitent pas au niveau du système de transport, mais se diffusent dans l'ensemble de l'économie pour « *se traduire finalement en gains de revenus et de qualité de vie pour les individus, en bénéfices et gains de productivité pour les entreprises* » (concentration/apparition de districts industriels ou clusters par le regroupement/rapprochement d'activités connexes, accès amélioré et élargi aux emplois, à l'éducation/la formation...). Le projet de gare nouvelle contribue ici à la densification des activités au niveau local et peut aider renforcer la compétitivité de l'aire urbaine de Montpellier.

Cette densification permise par la mise en service de la gare nouvelle doit pour cela s'appuyer sur une politique de transport cohérente : assurer de bons raccordements (en Transport en Commun) à la gare, intermodalité, etc...

Mais le scénario qui se produira ne sera pas le fruit du hasard, il dépendra beaucoup des actions menées par la puissance publique et les acteurs économiques, pour faire que la gare nouvelle devienne un levier de développement territorial. Et ceci est encore plus vrai dans une période de rareté des fonds publics où la puissance publique sera vigilante sur ses dépenses et cherchera à les échelonner.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

RFF insiste sur le fait que la gare nouvelle de Montpellier Sud de France est et doit être articulée à la stratégie de développement de l'agglomération montpelliéraine, portée par la puissance publique : intégration aux réseaux de transport collectifs, développement urbain concerté et coordonné à l'échelle de l'aire urbaine.

Sur la question spécifique des emplois en relation avec les activités de la gare centre de Montpellier, l'offre de transport grandes lignes va se déplacer en partie sur la gare nouvelle, entraînant avec elle une partie des emplois concernés, et générant de nouveaux emplois.

Annexe – Evaluation des impacts socio-économiques par acteurs

Sont récapitulés de manière synthétique ci-dessous les impacts pour chaque type d'acteurs

• Les clients des modes de transport et les tiers

Lorsque les avantages sont non marchands, le surplus sera évalué selon les valeurs figurant en annexe de l'instruction cadre qui seront utilisées pour tous les modes de transport.

Lorsque les avantages sont marchands, le surplus sera égal à la différence de prix de transport.

Ces avantages socio-économiques seront déterminés à partir du surplus collectif des groupes suivants :

- la clientèle (ou trafic) dans la situation de référence (trafic existant et son évolution en l'absence de réalisation du projet) : les usagers déjà utilisateurs du mode ferroviaire profitent d'un gain de temps et d'une amélioration du service (fréquence, fiabilité, régularité),
- la clientèle (ou trafic) transférée (conquise ou perdue) sur les modes, les itinéraires ou les établissements concurrents (par décongestion, par augmentation de la part de marché, etc.) : les nouveaux usagers ferroviaires, qui sont les reportés des autres modes (route et aérien), bénéficient d'une économie sur les coûts de transport, d'un gain de temps et d'un gain d'accessibilité ; les usagers des autres modes bénéficient, du fait du transfert d'une partie des usagers sur le mode ferré, d'une décongestion du réseau routier (et donc d'un gain de temps), et parfois d'une nouvelle offre aérienne ;
- la clientèle (ou trafic) induite (effet d'offre du projet). Pour cette clientèle on considérera, sauf étude complémentaire, que la répartition de la variation de surplus est linéaire entre la variation maximale et une variation nulle. Dans ce cas, le surplus de la clientèle (ou trafic) induite est égal à la moitié du produit du nombre de clients induits par la variation maximale de surplus.
- les tiers, autres bénéficiaires ou perdants du projet, et notamment la population concernée par les nuisances ajoutées ou supprimées (bruit, pollution, insécurité). Les conséquences du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, qui concernent la population mondiale, seront évaluées séparément. Ces nuisances seront évaluées selon les valeurs indiquées en annexe I de l'instruction cadre.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

- **Les entreprises de transport et les gestionnaires d'infrastructures**

Le surplus des entreprises sera pris égal à la variation de l'excédent brut d'exploitation (EBE) des transporteurs et gestionnaires d'infrastructures le long de la chaîne de transport, publiques ou privés, concernés par le projet ; c'est-à-dire ceux qui l'exploiteront, ceux qui seront concurrencés et ceux qui seront en amont ou en aval.

On pourra distinguer :

- Les opérateurs ferroviaires :
 - o le gestionnaire d'infrastructure (RFF ou les autres gestionnaires d'infrastructure, dans le cas d'une gestion déléguée),
 - o les autorités organisatrices des transports (région, opérateur historique SNCF),
 - o les exploitants ferroviaires (opérateur historique SNCF, autres opérateurs ferroviaires),
 - o le gestionnaire du réseau de transport d'électricité ;
- Les opérateurs des autres infrastructures (les gestionnaires d'aéroport, les compagnies aériennes, les opérateurs routiers) : le transfert de certains usagers (voyageurs et chargeurs) de la route ou de l'aérien vers le ferroviaire conduit à une diminution des coûts de fonctionnement ; en revanche, ces acteurs subissent une perte de leurs bénéfices.

- **L'État et les collectivités publiques**

Les surplus à prendre en compte sont :

- en recettes : les variations des impôts et taxes ;
- en dépenses : les participations aux dépenses d'investissement du projet et les incidences du projet sur la variation des charges publiques annuelles d'entretien et d'exploitation.

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

2.15 EXPLOITATION ET TRAFIC**Observation relevée par le commissaire enquêteur**Déficits d'exploitation SNCF, suppression de lignes à grande vitesse :

La SNCF aura-t-elle les moyens de faire circuler des trains en direction de la nouvelle gare ? Il a été communiqué par le représentant de la FNAUT la suppression récente de la liaison TGV Genève Montpellier.

Le trafic voyageur est surestimé. Evocation à ce sujet du rapport récent de la Cour des Comptes, et de l'endettement de la SNCF.

Pour les usagers : évocation de l'augmentation du prix des billets.

Réponse RFF

L'analyse de RFF des trafics voyageurs prévisionnels s'appuie sur une analyse de la rentabilité des dessertes d'un transporteur normatif selon un modèle utilisé dans les relations avec le régulateur du secteur ferroviaire, l'ARAF, pour valider la soutenabilité des péages, tenant compte de l'ensemble des charges de ce transporteur, y compris l'amortissement et le renouvellement du parc matériel roulant.

Les prévisions de trafics voyageurs de RFF, qui servent de base pour l'évaluation socio-économique, ont été mises à jour et revues en 2013 à la baisse aux horizons de mise en service par rapport aux études antérieures.

Ces prévisions de trafic sont aussi fondées sur la quasi-stabilité du nombre total de trains grandes lignes desservant l'agglomération de Montpellier, tant que la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan n'est pas réalisée.

Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique, les schémas de dessertes envisagés par RFF sur la ligne nouvelle et la ligne classique n'ont pas encore été soumis sous la forme de trames horaires aux transporteurs comme base de leur commande future de sillons. Pour autant, de premiers échanges ont eu lieu, par exemple avec la SNCF, qui n'ont pas remis en cause l'évolution prévue du nombre annuel total de voyageurs sur l'agglomération de Montpellier, ainsi que le principe d'une montée en charge de la desserte voyageurs sur CNM à l'horizon 2020, notamment pour les trains allant au-delà de Montpellier, dès lors que la desserte de l'agglomération de Nîmes est assurée dans de bonnes conditions.

S'agissant du prix des billets, une évolution est considérée dans notre évaluation socio-économique au prorata des gains de temps sur l'origine-destination, i.e. tenant compte des gains de temps permis par la ligne nouvelle mais également des variations de temps de transport induites par les nouveaux rabattements dans l'aire de chalandise de la gare

Gare nouvelle Montpellier Sud de France

Novembre 2014

nouvelle de Montpellier. Cela ne préjuge pas les évolutions réelles que pratiqueront les transporteurs au sens large, adossées aux services qu'ils proposeront.

Le rapport récent de la Cour des Comptes sur la grande vitesse ferroviaire critique la combinaison jugée coûteuse d'une recherche de la plus grande vitesse sur des infrastructures dédiées et de la multiplication des villes desservies imposant aux rames TGV spécifiques d'effectuer 40% en moyenne de leurs parcours sur le réseau classique.

Ce rapport ne semble pas remettre en cause l'utilité de la desserte par la grande vitesse ferroviaire d'agglomérations telles que celles de Montpellier et de Nîmes.

Le projet CNM est multifonctionnel, fret et voyageurs, et vise une réponse adaptée aux dessertes longue distance, ouverte aussi aux services voyageurs régionaux, déjà en gare nouvelle de Montpellier depuis l'ouest. S'appuyant sur un doublet de lignes et des doublets de gares, il est conçu comme une première étape pour accompagner le développement de tous les services de transport ferroviaire et l'amélioration de leur niveau de service sur l'axe languedocien entre Avignon et l'Espagne et le Sud-Ouest de la France. Il préserve l'avenir en autorisant le développement ultérieur de ses fonctionnalités (vitesse de ligne, échanges complémentaires avec la ligne classique).

Le projet de gare nouvelle de Montpellier, conçu au cœur d'un pôle de développement urbain de l'agglomération, offre la possibilité de réduire les parcours des rames à grande vitesse sur le réseau classique pour les dessertes longue distance.

2.16 COUT ANNULATION PROJET

Observation relevée par le commissaire enquêteurLe coût de l'annulation éventuelle du projet :

Souvent évoqué il ne coûterait pas cher aux contribuables. Voir, à ce sujet, contribution de monsieur le maire de Grabels Vice-Président de Montpellier Agglomération (courrier L92 paragraphe 4).

Réponse RFF

Les coûts directs et indirects résultant d'une annulation du projet ne peuvent pas à ce stade faire l'objet d'un chiffrage précis.

Les dépenses perdues, correspondant aux frais, d'études notamment, engagés et réglés par RFF jusqu'au moment de l'annulation du projet de gare, représenteraient plusieurs millions d'euros.

Même en l'absence de la signature du contrat de partenariat pour la gare, RFF serait exposé au risque de demandes d'indemnisation, notamment de la part du titulaire pressenti, en raison des études approfondies déjà engagées. Ce risque de demande indemnitaire, même s'il semble bien encadré par la jurisprudence, ne peut pas être écarté et son ordre de grandeur est probablement de quelques millions d'euros.

Compte tenu du niveau de tarification des circulations fret, l'absence de gare nouvelle imposerait normalement de reporter sur les contribuables la part de contribution au financement de la ligne CNM que n'apporteraient pas les dessertes voyageurs.

En cas de report dans le temps du projet, la réalisation ultérieure de la gare sur la ligne CNM en exploitation présenterait un surcoût pouvant se chiffrer en dizaines de millions d'euros. Si ce report était de longue durée, RFF risquerait de perdre une partie des subventions publiques qui lui ont été accordées par l'Etat, les collectivités et l'Union européenne, à hauteur des deux tiers du budget de la gare.

ANNEXES