

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

VILLE DE MONTPELLIER

RESEAU FERRE DE FRANCE

PROJET DE GARE NOUVELLE
MONTPELLIER « SUD DE FRANCE »



**ENQUÊTE PUBLIQUE PREALABLE
A LA DECLARATION DE PROJET**

(Enquête publique du 22 septembre au 24 octobre 2014)

**RAPPORT, CONCLUSIONS, ET AVIS DU
COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Pierre BALANDRAUD
Commissaire enquêteur

SOMMAIRE

A- RAPPORT

- 1 Préambule.
- 2 La Région Languedoc-Roussillon, La ville de Montpellier, la communauté d'agglomération de Montpellier, les communautés limitrophes (démographie et Grands projets). Le contexte du dossier.
- 3 Les acteurs du projet, la maîtrise d'ouvrage et le titulaire pressenti.
- 4 Le projet.
- 5 La zone d'étude, les études, enjeux et impacts.
- 6 La concertation.
- 7 L'aspect réglementaire.
- 8 L'avis de l'Autorité environnementale (Ae).
- 9 Objet de l'enquête publique.
- 10 Organisation et exécution de l'enquête publique.
 - 10-1 Organisation de l'enquête publique.
 - 10-2 Exécution de l'enquête publique.
 - 10-2-1 Préparation.
 - 10-2-2 Publicité.
 - 10-2-3 Dossier d'enquête publique.
 - 10-2-4 Les visas du dossier.
 - 10-2-5 Mise à disposition du public.
 - 10-2-6 Permanences du commissaire enquêteur.
 - 10-2-7 Clôture de l'enquête publique.
- 11 Analyse critique du projet par le commissaire enquêteur.
- 12 Participation du public et les observations recueillies.
- 13 Nature des observations.
- 14 Communication des observations à RFF maître d'ouvrage.
- 15 Analyse par le commissaire enquêteur des observations formulées et du mémoire en réponse de RFF.

B- CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

- Préambule.
- Sur la procédure, la constitution du dossier, le projet et le déroulement de l'enquête.
- Sur la participation du public, sur les observations formulées et sur la justification du projet.
- Sur le mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux observations formulées.
- Avis du commissaire enquêteur.

C- ANNEXES

A

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR



Image extraite du dossier du titulaire pressenti

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Chapitre I : PREAMBULE

Le présent dossier a pour objet de présenter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur (C-E dans la suite du texte), sur l'enquête publique qu'il a conduit, conformément à la décision n° E14000013/75 en date du 12 août 2014 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Paris, qui a porté sur le projet de « Gare nouvelle Sud de France » envisagé sur le territoire de la commune de Montpellier.

Ce projet présenté par Réseau Ferré de France (RFF), consiste en la construction d'une gare nouvelle, au Sud de Montpellier, sur la voie ferroviaire nouvelle du contournement Nimes Montpellier (CNM) en cours de construction.

Pour la construction de la gare nouvelle, à réaliser en partenariat public privé, RFF après consultations et analyse des offres présentées dans le respect d'une procédure spécifique a retenu comme « titulaire pressenti » du contrat de partenariat le groupement « ICADE ». Le groupement ICADE, après mise au point d'un contrat de partenariat qui reste à conclure, deviendrait maître d'ouvrage du projet.

Cette gare s'inscrit dans le périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté Oz1 qui inclut en particulier toutes les voiries d'accès à la gare et les réseaux indispensables à son fonctionnement. La ZAC OZ1 sous maîtrise d'ouvrage « Montpellier Agglomération » a été déclarée d'intérêt général par cette collectivité qui a également approuvé le dossier de réalisation et le programme des équipements publics de cette ZAC (délibérations n° 12471 et 12472 du 31 juillet 2014.

Montpellier Agglomération réaliserait également l'extension de la ligne 1 du tramway auquel la gare sera reliée.

Il s'agit donc d'un projet particulier, au Sud de l'agglomération de Montpellier, lié bien sûr directement à la ligne LGV, de contournement Nimes Montpellier (CNM), en cours de construction mais aussi au projet urbain dont la gare nouvelle et ses complémentarités sont un élément majeur. A noter également la construction concomitante en bordure de la LGV du déplacement de l'autoroute A9.

Le projet a été soumis à une enquête publique en vertu des dispositions des articles L.123-1 à L.123-16 du Code de l'environnement et dans les formes prévues par les articles R.123-7 à R.123-23 de ce même Code, articles relatifs à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

L'enquête publique a été prescrite par décision de M. le Président de Réseau Ferré de France en date du 3 septembre 2014.

Le présent rapport d'enquête publique préalable à la déclaration de projet de gare nouvelle par RFF conduit à l'établissement :

- d'un rapport présentant le dossier, son contexte, le déroulement de l'enquête publique ainsi que l'analyse des observations recueillies ;
- de conclusions et d'un avis que le C-E croit devoir émettre à l'égard du projet.

Un troisième volet du rapport d'enquête concerne des annexes, dont notamment la synthèse des observations, la demande de mémoire en réponse établie par le commissaire enquêteur et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux observations.

Chapitre II : LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON, LA VILLE DE MONTPELLIER, L'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER, LES COMMUNAUTES LIMITROPHES ET LE CONTEXTE DU DOSSIER

La Région Languedoc-Roussillon

La Région Languedoc-Roussillon bénéficie d'une situation privilégiée entre l'axe rhodanien et les ouvertures sur la mer et l'Espagne. En effet, la croissance régionale moyenne annuelle est de 1,3% sur la période 1999-2009 soit près du double de la moyenne nationale (0,7%). Elle s'explique par l'attractivité de l'agglomération montpelliéraine et la dynamique de périurbanisation.

La ville de Montpellier et Montpellier agglomération :

La commune de Montpellier et les communes environnantes sont organisées en intercommunalité depuis de très nombreuses années.

La communauté d'agglomération de Montpellier, dotée de très nombreuses compétences, regroupe aujourd'hui 31 communes dont la capitale régionale Montpellier qui est passée de la place de 20^{ème} à celle de 8^{ème} ville de France en moins de 20 ans. Cette communauté d'agglomération est en voie de transformation, sur son périmètre, en Métropole urbaine.

Le rythme de croissance de Montpellier Agglomération, avec 1,5% par an, est 2,5 fois plus rapide que celui enregistré dans des agglomérations comparables par leur taille et leurs caractéristiques socio-économiques. La population de Montpellier (ville centre) a augmenté de 2000 personnes en moyenne chaque année entre 1990 et 1999, et de presque 40 000 habitants entre 1999 et 2012.

Au 1^{er} janvier 2013, les 31 communes de la communauté d'agglomération de Montpellier comptaient 423 842 habitants. En moyenne, depuis une quinzaine d'années, la population s'accroît de 5 600 habitants supplémentaires par an.

Les caractéristiques socio-économiques de Montpellier Agglomération sont celles d'un territoire attractif qui se développe. L'évolution de l'emploi y est dynamique et les créations d'entreprises y sont nombreuses. Les emplois sont fortement concentrés dans Montpellier et ses communes limitrophes, notamment Lattes, Mauguio, Saint Aunés, Saint Jean de Védas, Castelnau le Lez et Pérols (Mauguio et Saint Aunés appartenant à la communauté d'agglomération limitrophe « Pays de l'Or »).

Cette croissance démographique qui perdure et qui augmente a nécessité, ces dernières années, la création de nouveaux quartiers d'habitation et d'activité (Malbosc, Jardins de la Lironde, Port Marianne, Parc Marianne Odysseum ...) et nécessitent aujourd'hui la prévision de nouveaux quartiers et les équipements publics correspondant nécessaires aux besoins des actuels et nouveaux habitants (ZAC OZ Nature Urbaine, programme ODE à la Mer pour le développement Sud de la ville de Montpellier et de l'agglomération, en liaison avec le développement des villes limitrophes de Lattes, Pérols et Mauguio). Le secteur Sud de la ville de Montpellier, où est prévue la construction de la Gare nouvelle, étant un des sites stratégiques inscrits au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) pour le développement de Montpellier Agglomération.

Mauguio et la communauté d'agglomération « Pays de l'Or » :

Au Sud-Est limitrophe de Montpellier, Mauguio est une commune en pleine expansion avec une croissance comparable à celle de Montpellier agglomération. La population

communale qui a doublé en trente ans est estimée aujourd'hui à 17 000 habitants. Mauguio en limite communale au Nord-Ouest jouxte les grands quartiers d'extension de Montpellier, ses limites communales à l'Ouest intègrent les installations de l'aéroport international Montpellier Méditerranée et des zones d'activités. Au Sud le territoire communal intègre l'étang de l'Or et borde la mer méditerranée avec sa station touristique de Carnon.

Mauguio est aussi la ville centre de la communauté d'agglomération dite du « Pays de l'Or ». Cette communauté d'agglomération regroupe 8 communes pour une population totale de 44 081 habitants (chiffres 2012). Agglomération bordant le littoral, avec ses stations touristiques de Palavas les Flots, de Carnon et de La Grande Motte, elle comptabilise environ 200 000 habitants en période touristique. Géographiquement fortement liée à l'agglomération de Montpellier notamment au niveau des déplacements, et des grands équipements « Pays de l'Or agglomération » outre le tourisme, compte de nombreuses zones d'activités, il est le 4^{ème} bassin d'emploi de la région Montpellieraine.

A ce titre « Pays de l'Or agglomération » et la ville de Mauguio sont particulièrement concernés par la construction d'une gare nouvelle toute proche de leurs lieux de vie et d'activités.

La communauté de communes du « Grand Pic Saint Loup » :

Cette communauté de communes concerne un vaste territoire au Nord de Montpellier (36 communes pour une population estimée à 46 000 habitants. Plus urbanisé au sud, ce territoire est marqué au nord et à l'ouest par une forte ruralité et structuré en plusieurs pôles de développement.

L'aire urbaine de Montpellier :

L'aire urbaine de Montpellier (définition INSEE) comptabiliserait 103 communes en 2012 ce qui représente un périmètre bien plus important que l'addition des 3 communautés précédemment évoquées. L'attractivité de la ville Montpellier est donc manifeste sur un très large territoire, qui va de Sète à Lunel en passant par Clermont l'Hérault et Ganges, ce qui entraîne des flux importants de déplacements domicile-travail pour les actifs dont le lieu de travail ne se situe pas dans la commune où ils résident. Les déplacements sont plus nombreux, et les distances parcourues s'allongent. L'accès à la ville centre, malgré le développement des infrastructures de transports et de l'offre en transports collectifs, y compris le transport ferroviaire par TER sur un axe Lunel Sète qui s'est fortement développé ces dernières années, demeure difficile et les embouteillages automobiles sont fréquents.

Parallèlement au fort développement démographique et économique de la ville centre et de l'agglomération, pour faire face aux besoins de toujours plus d'habitants, de nombreux équipements publics et de nombreuses infrastructures ont été réalisés et mis en service. 4 lignes de tramway sont en place et une 5^{ème} envisagée, de nombreux pôles d'échanges multimodaux ont été réalisés, dont un très récemment, à l'initiative de la Région, à Baillargues : interconnexion entre divers modes de transports de déplacement de l'agglomération, en particulier avec le mode ferroviaire qui relie Baillargues à Montpellier ou Lunel en quelques minutes.

Sur le plan de la voirie routière, dans le cadre du dossier voirie d'agglomération (DVA), bien qu'il demeure des bouclages importants en attente de réalisation (Contournement Ouest, liaison Intercantonale Nord en particulier) de nombreux travaux ont été réalisés. Actuellement est en cours le déplacement de l'A9 (A9b) qui aura le bénéfice de libérer les

emprises de l'A9 actuelle pour une transformation future en boulevard urbain avec de nouveaux échanges avec le réseau de voirie d'accès à la ville.

Sur le plan ferroviaire les travaux de construction de la LGV Contournement Nîmes Montpellier sont depuis plusieurs mois engagés.

Le contexte

C'est dans ce contexte de fort développement économique et démographique de la Région, de la communauté d'agglomération de Montpellier, de la ville de Montpellier et de son aire d'influence qu'il a été envisagé par RFF en concertation avec les différents niveaux institutionnels, avec le public et avec le milieu professionnel, la construction d'une gare nouvelle sur le contournement ferroviaire Nîmes Montpellier en cours de réalisation et en liaison avec un projet de développement urbain voulu par l'agglomération de Montpellier et inscrit dans son SCOT (OZ Nature Urbaine).

Au sein de ce vaste secteur OZ Nature Urbaine, une première opération de ZAC : dite ZAC OZ1 a été récemment déclarée « projet d'intérêt général » par délibération du Conseil communautaire Montpellier Agglomération le 31 juillet 2014 qui dans cette même séance a approuvé le dossier de réalisation et le programme des équipements publics de la dite ZAC.

Chapitre III LES ACTEURS DU PROJET, LA MAÎTRISE D'OUVRAGE ET LE TITULAIRE PRESSENTI (extraits du dossier soumis à enquête publique)

La maîtrise d'ouvrage de la gare nouvelle de Montpellier est assurée par **Réseau Ferré de France**.

RFF est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) créé en 1997. Propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français, il a pour mission l'aménagement, le développement, la modernisation du réseau ferré national, dans une logique de développement durable.

RFF assure également la mise en valeur du réseau ferré national, ainsi que la répartition de ses capacités d'utilisation. RFF est maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires nouvelles, y compris les gares nouvelles.

Un courrier de la Direction des Infrastructures, des Transports et de la Mer en date du 3 septembre 2009 a permis d'établir la répartition des rôles entre RFF et la SNCF pour la maîtrise d'ouvrage des gares de voyageurs. Dans ce cadre, les prérogatives de RFF gestionnaire du réseau ferroviaire, portent, depuis, sur la conduite des projets de gare nouvelle. Ce nouveau contexte d'intervention se traduit pour RFF par de nouveaux objectifs :

- renforcer l'accessibilité des territoires ;
- insérer le réseau dans les cadres de vie ;
- inscrire le ferroviaire dans un modèle économique durable et écoresponsable.

Le projet est soutenu et mené de concert entre tous les acteurs publics : Union Européenne, Etat, RFF, Région Languedoc-Roussillon et les agglomérations de Nîmes et de Montpellier (co financeurs du CNM et du projet de gare nouvelle s'il devait se réaliser).

Par ailleurs, dans le cadre d'un contrat de partenariat public privé (PPP), un partenaire privé a été pressenti, il s'agit du groupement ICADE qui réunit principalement un

constructeur régional (l'entreprise François FONDEVILLE) et un cabinet d'architectes parisien (le cabinet Marc MIRMAM). Ce groupement s'il est retenu aura la charge de financer, concevoir, construire et maintenir la gare pour une durée qui selon RFF serait de 15 ans. Il assurerait donc la maîtrise d'ouvrage de la gare nouvelle.

Voir aussi en préambule du mémoire en réponse de RFF (en annexe séparée du rapport d'enquête) la réaffirmation des points fondamentaux qui dirigent les objectifs de RFF.

Chapitre IV LE PROJET : (Selon le dossier soumis à enquête publique et la documentation réunie par le commissaire enquêteur)

- Historique :

Les études de la ligne nouvelle à grande vitesse au-delà de Lyon vers la Méditerranée menées à la fin des années 80 envisageaient le contournement de la métropole montpelliéraine et la création d'une gare nouvelle. C'est pourquoi dès 1995, le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Montpellier a réservé les emprises foncières nécessaires au projet du Contournement de Nîmes et Montpellier et sa gare nouvelle sur le site dit « Méjanelle Pont Trinquat ».

Après avoir été différé en 1995 la LGV Languedoc-Roussillon (Nîmes-Montpellier-Figueras vers Barcelone) est qualifiée de Projet d'Intérêt Général en 2000 afin de préserver un couloir de passage nécessaire à la réalisation de la LGV de l'arc méditerranéen.

En 2005, le projet de ligne nouvelle mixte voyageurs et fret du CNM est déclaré d'utilité publique par décret le 16 mai 2005.

En 2006, le Ministère des Transports demande à RFF d'engager les études de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan.

En 2006 également, l'agglomération de Montpellier approuve son SCOT qui planifie le développement urbain de Montpellier vers la mer à partir du quartier de la future gare de Montpellier constituant une nouvelle centralité urbaine d'échelle métropolitaine, voire européenne.

De mars à juin 2009, le débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) a souligné l'intérêt d'une composante gare pour soutenir la caractéristique innovante de mixité de la ligne nouvelle et la desserte du territoire.

- Les études préalables de la gare nouvelle de Montpellier :

A l'issue du débat public sur la LNMP, les études pour la création d'une gare nouvelle sont poursuivies indépendamment des études de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

- Par décision du Conseil d'Administration du 26 Novembre 2009, RFF a confirmé la desserte de l'agglomération de Montpellier à partir d'une gare nouvelle dès la mise en service du Contournement de Nîmes et Montpellier.
- Deux localisations différentes ont été proposées au débat pour la potentielle gare de Montpellier : le site de Montpellier-Ouest au croisement de la ligne actuelle et du futur Contournement Nîmes Montpellier et le site Montpellier-Est (La Mogère).
- La localisation retenue pour le projet de Gare nouvelle de Montpellier après analyse multicritères a été le site de Montpellier-Est (quartier du Pont Trinquat, à proximité du château de la Mogère et du Lycée Pierre Mendés France).

- En 2009 et 2010, la Communauté de Montpellier Agglomération a lancé l'étude d'une programmation urbaine pour l'aménagement du quartier sud d'Odysseum intégrant le pôle d'échange ferroviaire et a engagé une démarche ECOCITE sous le parrainage ministériel pour une ville durable qui inclut le périmètre de la future gare.
- En cohérence, RFF a engagé en 2010 une démarche de programmation du Pôle d'échange pour une parfaite insertion de l'équipement dans le tissu urbain.

En septembre 2010, une convention de financement des études a scellé les intentions réciproques d'un partenariat entre l'Agglomération de Montpellier et RFF.

- Le 31 juillet 2014 par délibération « Montpellier Agglomération » a déclaré d'intérêt général le projet de ZAC OZ1 et approuvé le dossier de réalisation qui intègre le projet de nouvelle gare ainsi que le programme des équipements publics nécessaires à la desserte de la zone.
- Enfin plus récemment, le 1^{er} octobre 2014 par délibération Montpellier Agglomération a convenu d'une convention de financement (études et travaux) pour la réalisation du franchissement de l'autoroute déplacée (A9b) et pour le franchissement de l'autoroute existante (A9a) avec la société ASF (Autoroutes du Sud de la France).

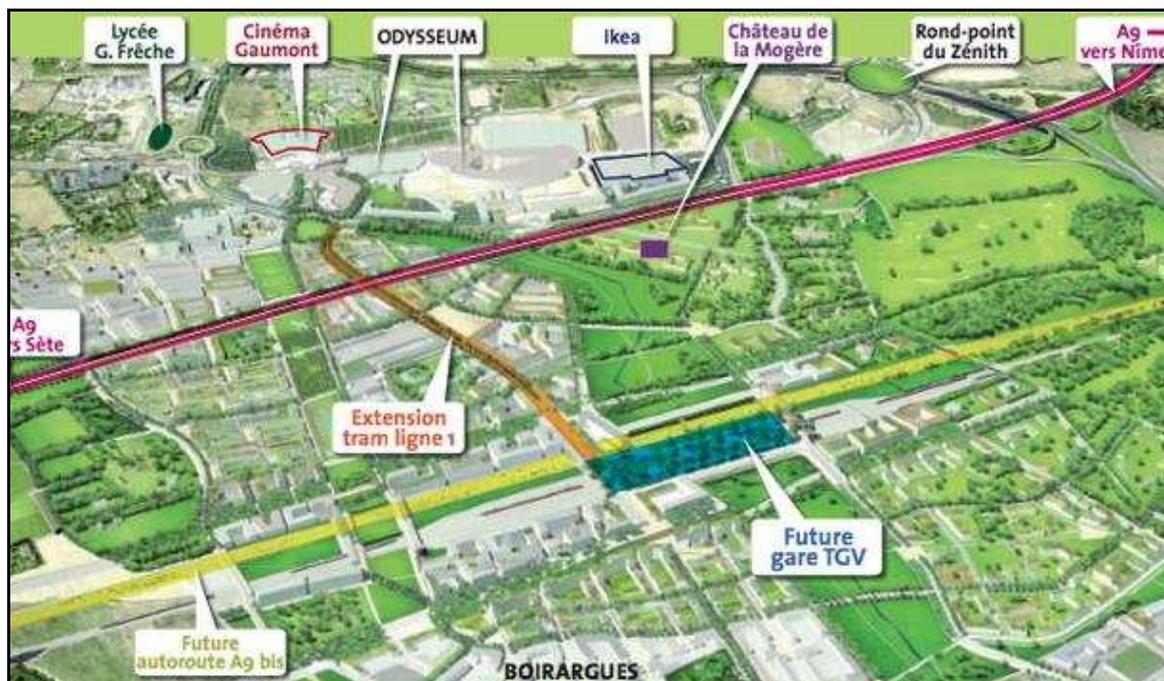
- Situation géographique (lieu retenu pour l'implantation de la gare nouvelle et son environnement):

Le site du projet au sein duquel sera implantée la gare nouvelle Montpellier Sud de France est localisé sur la commune de Montpellier au Sud-Est de la ville, à 500 mètres au Sud du quartier commercial et ludique d'Odysseum, mais proche des limites communales des villes voisines de Lattes et Mauguio.

Le projet s'insère au sein du site « Méjanelle-Pont Trinquat », site stratégique inscrit au SCOT de Montpellier Agglomération. Ce site étant appelé au titre du SCOT et du PLU de Montpellier à accueillir l'important projet de développement urbain « OZ Nature Urbaine » sur une superficie de 350 hectares.

Le projet de ZAC OZ1, (première tranche d'Oz Nature Urbaine) visible en fond de plan, photo ci-après n'est pas réalisé, les terrains sont en chantier pour la construction du déplacement de l'A9 et du CNM. Les autres parcelles sont des terrains naturels en friches ou agricoles.

Ce site est localisé à proximité d'infrastructures de transport importantes de l'agglomération, notamment l'autoroute A9, qui constitue une liaison importante vers l'Espagne et l'aéroport international Montpellier Méditerranée. Ce site est également concerné par les travaux en cours du déplacement de l'A9 et du contournement ferroviaire Nîmes Montpellier sur lequel la construction de la gare nouvelle est envisagée.



Source : internet Google image (en fond de plan, le projet de ZAC OZ1 non réalisés les parcelles non concernées par les actuels travaux du déplacement de l'A9 et du CNM sont soit en friches soit cultivées)

- La gare nouvelle :

Créée comme un véritable pôle d'échange multimodal, la Gare Nouvelle de Montpellier assurera l'interconnexion entre les modes de transports de déplacement de l'agglomération et de la grande distance: Train à Grande Vitesse, transport régional, tramway, bus, piétons, vélos et voitures individuelles.

Située sur la commune de Montpellier, la future gare constituera une construction totalement nouvelle qui viendra s'intégrer au cœur d'un projet urbain d'ensemble nouveau (OZ Nature Urbaine) qui intéresse environ 350 ha. Dans le cadre de ce projet d'ensemble une première opération, sous forme de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC OZ1), couvre une superficie de 60 ha, entièrement située sur le territoire de la commune de Montpellier, dont 30 ha environ en urbanisation nouvelle. La surface de plancher prévisionnelle est estimée à 400 000 m² avec mixité conformément aux orientations du SCOT de Montpellier Agglomération. Ce projet, prévoit la réalisation d'un pôle tertiaire, de logements, de commerces, de services et d'équipements, dans un périmètre où la gare nouvelle est prévue pour tenir une place centrale.

La Gare Nouvelle de Montpellier est une construction neuve sur une ligne neuve dont la réalisation sera conjointe. Les installations ferroviaires doivent permettre d'accueillir les voyageurs issus des liaisons Grande Vitesse nationale et par ailleurs être conçues pour organiser ultérieurement la correspondance de la ligne nouvelle avec les lignes TER et les autres modes de transports et de déplacement.

Sa réalisation comprend la construction d'un bâtiment d'échanges voyageurs et des aménagements extérieurs indissociables de l'équipement et des composantes de l'offre de mobilité.

Au-delà des fonctions ferroviaires, la gare nouvelle de Montpellier est envisagée comme un lieu de passage et de connexion. Cette complémentarité conduit à développer trois fonctions-clés au sein de la gare :

- être un lieu à vivre, ouvert sur la ville en offrant des services et activités adaptés au voyageur et au citoyen ;
- être un équipement durable et évolutif, intégré dans son environnement, dont l'impact est maîtrisé en construction comme en exploitation ;
- être un signe urbain, identitaire et assurant l'accès vers la ville et le réseau de déplacements.

La réalisation de la gare consiste en la mise en relation optimale de toutes les composantes de l'offre de mobilité au centre d'un dispositif commun, permettant d'en faciliter la lisibilité et l'utilisation pour les voyageurs et conjointement d'y développer une attractivité propre créant ainsi un pôle urbain.

En lien avec les projets du CNM dans une première échéance, puis de Grands Projets Sud-Ouest et LNMP, la gare nouvelle s'inscrit dans le développement des liaisons à grande vitesse Ouest-Est du grand sud : Bordeaux, Toulouse, Marseille, PACA, Italie. Ces liaisons généreront une fréquentation qui atteindra, après la montée en charge progressive entre 2017 et 2022 suite à la mise en service de la gare de Nîmes Manduel en 2020, près de 3,3 millions de voyageurs/an.

- Les principales caractéristiques du projet

- Le plan des voies

Le plan des voies de la gare comptera à terme 8 voies dont 6 à quai. Réalisé sur une emprise de 400 m x 90 m, il sera organisé de la façon suivante :

- deux voies passantes sans arrêt dédiées à la grande vitesse (fret et voyageurs), elles seront encadrées ;
- de six voies desservant 3 quais traversant, (un quai central, deux quais latéraux) permettant la succession de trains à grande vitesse à intervalles rapprochés dans chaque sens ainsi que la possibilité de faire arriver des trains régionaux.

Le phasage de la réalisation des voies est prévu de la façon suivante :

- dès la mise en service de la gare nouvelle de Montpellier, 2 voies passantes et 4 voies à quai ;
- à un horizon plus lointain, la réalisation des 2 voies extrêmes au Sud et au Nord

- Le bâtiment des voyageurs

Le plan de voies sera surmonté de la dalle de franchissement des voies réalisée sur la totalité de la largeur du plateau des 8 voies et destinée à recevoir :

- le bâtiment terminal des voyageurs, d'une surface de 4 à 5 000 m² incluant des espaces pour services et commerces liés à la gare et incluant les équipements électromécaniques et fixes d'accès aux quais ferroviaires ;
- les parvis supérieurs d'accès au terminal ;
- la desserte tramway venant du centre-ville ;
- les interfaces des opérations tertiaires qui seront construites ultérieurement ;
- les accès des services de secours ;
- les liaisons de l'inter modalité et cheminements.

Le bâtiment-voyageurs ou Cœur de gare regroupera les espaces de services aux voyageurs (ventes de billets, accueils, information-voyageurs intermodale), les services complémentaires (commerces et services à la personne), les locaux d'exploitation de la gare (équipes commerciales, escales). L'ensemble de l'équipement sera aménagé en totale accessibilité à toutes les personnes et bénéficiera notamment d'un travail approfondi sur l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Il sera conçu en superstructure au-dessus du plan des voies.

- L'accessibilité de la gare nouvelle : (route, transports collectifs, vélos)

Les accès à la gare nouvelle concernent :

- Les accès piétons et modes doux de déplacement ;
- les accès automobiles ;
- les accès transports en commun.

Le réseau viaire sera dimensionné pour permettre l'accès des véhicules particuliers aux espaces de dépose minute et de stationnement.

Les axes majeurs de desserte de la gare nouvelle sont constitués par :

- la liaison structurante vers le nord, la « high street » qui reliera le parvis de la gare nouvelle au quartier Odysseum, et qui a vocation à accueillir les modes de déplacements alternatifs à l'automobile dont la desserte en transport en commun (prolongement de la ligne 1 du tramway depuis Odysseum) jusqu'à la dalle de la gare située sur le plan des voies ferrées ;
- des boulevards urbains à 2 x 2 voies adaptés aux cycles et piétons, qui constituent l'armature viaire du quartier et desservent la gare par le nord et le sud ;
- la desserte par le réseau de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) de l'agglomération de Montpellier (la gare sera desservie par le tramway en prolongeant la ligne 1 au Nord à partir d'Odysseum commune de Montpellier et la ligne 3 au Sud à partir de la RD 21 (communes de Lattes et Pérols).

A l'horizon 2017, la desserte routière de la gare se fera exclusivement par le sud. Par ailleurs la réalisation d'un nouvel échangeur avec l'autoroute actuelle A9 est envisagée ; cependant, les études ne sont pas assez avancées pour prendre en considération cette desserte. Ainsi deux itinéraires routiers doivent être considérés dans un premier temps pour accéder à la gare nouvelle :

- l'un par le nord, depuis le boulevard Pénélope (quartier Odysseum) pour les modes doux ;
- l'autre par le sud (depuis Lattes par la route du Mas Rouge ou par la RD66 et le rétablissement de la route de Vauguières).

- Le stationnement :

Les équipements de l'inter-modalité compris dans la gare nouvelle seront réalisés en fonction de l'offre de transport et de la montée en charge de l'équipement :

- dans un premier temps, des ouvrages de stationnement pour véhicules légers offrant 1 600 places notamment 800 places pour le stationnement de longue durée et 500 places pour les stationnements de courte durée ;

- à terme, il est envisagé la réalisation de 3 000 places de stationnement utiles au pôle d'échanges ;
- 400 places vélos seront également réalisées ;
- le développement des espaces de l'inter-modalité extérieurs à la gare nouvelle (tramway, bus urbains, cars...) seront dépendants de la réalisation du projet urbain.

- Les conditions de réalisation :

La Gare Nouvelle de Montpellier sera réalisée dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé avec RFF, par le biais duquel la conception, la réalisation, la maintenance et le financement de cet équipement, seront confiés à un opérateur de la sphère privée, sur une longue durée. La procédure qui permettra de désigner le titulaire de ce PPP a été initiée par RFF à l'automne 2012, un titulaire a été pressenti (groupement ICADE) lequel pourrait être définitivement retenu après signature d'un contrat de partenariat avec RFF en fin d'année 2014 ou en début d'année 2015.

- Les coûts de réalisation

Le Projet de gare nouvelle de Montpellier fait l'objet d'une Convention de financement de 135 M€ aux conditions économiques de juillet 2011. Conclue le 25 avril 2012 entre l'Etat, RFF, le Conseil Régional Languedoc-Roussillon, les agglomérations de Montpellier et Nîmes, cette convention permet le financement :

- des aménagements de l'infrastructure ferroviaire nécessaires au projet de gare nouvelle de Montpellier, y compris les mesures conservatoires et les travaux préparatoires inclus dans le contrat de partenariat du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier en tranche conditionnelle. Sont exclus du périmètre de la présente convention les mesures conservatoires et travaux préparatoires inclus en tranche ferme dans le contrat de partenariat, qui figurent dans le périmètre de la convention de financement et de réalisation du CNM ;
- du bâtiment-voyageurs et ses investissements connexes, notamment les mesures d'intégration urbaine et les aménagements permettant des liaisons avec les différents modes de transport au sein du pôle d'échanges multimodal.

Cette convention sera complétée par une convention de financement de 7,7 M€ aux conditions économiques de juillet 2011 pour des aménagements complémentaires liés à l'accueil du tramway en gare et la spécificité d'une gare-pont.

- Le début et la durée des travaux :

Les travaux pourraient démarrer début 2015 pour une mise en service en même temps que la ligne LGV fin 2017.

- Evolution future de la gare :

Selon le dossier, la gare qui est projetée aujourd'hui est dimensionnée pour satisfaire largement aux besoins des 3 millions de voyageurs par an estimés en 2020, mais évolutive, elle peut facilement être agrandie et adaptée aux besoins des 10 millions de voyageurs espérés en 2050.



Projet 2017



Evolution future possible

Chapitre V LA ZONE D'ETUDE, LES ETUDES, LES ENJEUX ET LES IMPACTS (Selon le dossier soumis à enquête publique)

• La zone d'étude :

La zone d'étude a été définie au regard des composantes géographiques et urbaines du site. En effet, actuellement les infrastructures existantes (A9 au nord, RD66 à l'est et RD21 à l'ouest) et l'urbanisation existante (quartier de Boirargues au sud) délimitent de façon très nette un ensemble territorial homogène, constitué de surfaces agricoles et viticoles, au centre duquel se trouve le site retenu pour l'implantation de la gare nouvelle.

Elle a été cependant élargie pour traiter certaines thématiques en particulier les aspects faune/flore ainsi que les incidences du projet sur les sites Natura 2000.

La zone d'étude correspond à un périmètre englobant l'espace non-urbanisé situé au sud du quartier Odysseum et constituant la limite urbanisée au sud de la commune de Montpellier, et au nord de la commune de Lattes. Cet espace constitue un espace non bâti partiellement dédié aux activités agricoles.

Les limites est et ouest sont respectivement constituées des infrastructures routières majeures que sont la D66 (ou Avenue Pierre Mendés France) et la D21 (route de Carnon).

La zone d'étude comprend l'intégralité du projet « OZ Montpellier Nature Urbaine » permettant ainsi la prise en compte de l'ensemble des sensibilités, notamment au regard de l'évolution du site et des différents projets urbains à venir sur la zone.

La zone d'étude porte ainsi sur les 350 ha qui sont inscrits dans le projet urbain OZ. Dans cette emprise, un peu plus de 8 ha environ, seront nécessaires pour l'implantation de la gare nouvelle, comprenant le bâtiment voyageurs et ses équipements, notamment un parking transitoire de 1 600 places.

• Les études

Le projet est le résultat d'une succession d'études environnementales et techniques qui ont permis d'affiner progressivement la consistance et les caractéristiques générales de l'opération.

Elles ont ainsi été réalisées entre 2003 et 2013 et ont alimenté les réflexions préalables qui ont servi de support au dossier d'enquête publique et à l'étude d'impact.

La méthodologie générale utilisée a consisté à dresser l'état initial du secteur concerné par le projet et à établir une synthèse des diverses contraintes résultant de ce diagnostic.

L'établissement de l'état initial dans chacun des domaines de l'étude d'impact a été effectué par recueil des données disponibles auprès des différents détenteurs d'information, complété par des analyses documentaires et des investigations de terrain.

- Démarche générale d'évaluation des impacts

Les effets du projet sur l'environnement ont été évalués, en partie grâce à des études spécifiques, (acoustiques, air, santé, trafic...), avec le cas échéant, la prescription de mesures d'insertion.

L'évaluation des impacts du projet d'aménagement de la gare nouvelle a été effectuée suivant une démarche d'analyse des impacts accompagnée de l'élaboration de mesures destinées à supprimer ou atténuer les effets négatifs, ou à défaut, les compenser.

L'identification et l'évaluation des effets, tant positifs que négatifs, ont été effectuées selon des méthodes officielles, quand elles existaient. L'évaluation ayant été quantitative chaque fois que possible, compte tenu de l'état des connaissances et des techniques disponibles, ou à défaut qualitative.

Par ailleurs, d'autres gares nouvelles ayant été récemment mises en services, il a été possible par analogie d'identifier et d'évaluer les effets d'une nouvelle gare sur l'environnement, tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation, tout en prenant en compte les spécificités du site d'implantation de la gare de Montpellier.

Les mesures de réduction ou de compensation des impacts négatifs ont été définies soit par référence à des textes réglementaires, soit en fonction de l'état de l'art et des résultats de la concertation menée par RFF.

- Les principaux enjeux et impacts du projet identifiés, qui se confondent avec ceux du projet de ZAC OZI et aux travaux d'infrastructures de transport CNM et déplacement de l'A9, sont les suivants :

- la qualité de l'air et le bruit avec leurs conséquences sur la santé humaine du fait de l'exposition des populations actuelles et futures de la zone d'étude, notamment celles fréquentant le pôle d'échange multimodal et ses abords, aux effets cumulés des infrastructures, CNM et déplacement de l'A9, en cours de construction ;
- le risque inondation : crues des cours d'eau et ruissellement pluvial ;
- les risques de pollution des eaux superficielles et souterraines ;
- l'impact sur la biodiversité et les continuités écologiques ;
- le paysage au voisinage du site classé du château de la Mogère.

Les différentes études ont été conduites par des bureaux spécialisés, à savoir :

Dossiers et études spécifiques	Bureaux d'études
Etude d'impact Etude hydraulique	SNC Lavalin 19 bd Paul Vaillant Couturier 94 200 Ivry-sur-Seine
Etude Air et Santé	Fluydin 7 bd de la Libération 93200 Saint Denis
Etude acoustique	Acouplus 18 rue Mortillet 38000 Grenoble
Etude paysage	ARCADI 15, rue Jules Vallès 34 200 Sète
Etude écologique	Biotope 22 bd du maréchal Foch BP58 34140 MEZE

L'étude d'impact, après analyse de l'état existant, identifie l'ensemble des enjeux et des impacts du projet sur l'environnement et précise les mesures à mettre en œuvre pour les éviter, les réduire ou les compenser. Cette étude d'impact et son résumé non technique constituant la pièce principale du dossier soumis à enquête publique.

Le risque inondation (présenté ici, car souvent évoqué et repris par les médias durant l'enquête publique) :

Un risque important identifié sur le secteur où doit être édifée la nouvelle gare et ses équipements est le risque inondation défini au Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de Montpellier sur la « Basse vallée du Lez et de la Mosson », qui classe en zone rouge les abords de la Lironde et du Nègue-Cats dans la partie montpelliéraine de leurs cours.

Le règlement du PPRI précise que « sont admis, les équipements d'intérêt général, notamment les infrastructures linéaires et les équipements qui y sont directement liés, lorsque leur implantation est techniquement irréalisable hors du champ d'inondation, ou visant à la protection contre les inondations ».

Les parkings transitoires, puis définitifs réalisés en surface, dans le périmètre du PPRI devront prendre en compte le risque inondation.

Conditions de réalisation du projet :

Le projet de la gare relève des équipements d'intérêt général, et à ce titre il est admis sous conditions par le règlement du PPRI. Lors de sa conception, RFF, veillera à ce que le projet soit conforme au règlement de la zone Rouge du PPRI et aux prescriptions techniques et architecturales imposées. Les aménagements seront réalisés afin de garantir la transparence hydraulique de la gare et la mise en œuvre de mesures compensatoires et de mises en sécurité lors de crues exceptionnelles seront prévues. Un dossier de demande d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau » devra être établi par RFF en vue de son instruction réglementaire par les services de l'Etat.

Un schéma directeur hydraulique, porté par l'agglomération de Montpellier dans le cadre du projet d'aménagement d'ensemble OZ1 et intégrant les aménagements liés aux infrastructures, routières et ferroviaires, a été élaboré et validé par les services de l'Etat. Ce document qui a été joint au dossier d'enquête à titre informatif, serait un document de référence pour l'instruction des demandes d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau » pour l'ensemble des projets à réaliser dans le périmètre du schéma dont celui de gare nouvelle.

Chapitre VI LA CONCERTATION (extrait du dossier soumis à enquête publique)

Au-delà du cadre strictement réglementaire fixé par l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, RFF a engagé une démarche participative de concertation autour du projet de gare, et ce, dès les phases amont du projet.

Cette démarche marque le souhait d'associer la population locale dans la réflexion sur les attentes de la gare nouvelle.

Un « atelier citoyen » a été mis en place permettant d'accompagner les personnes intéressées et volontaires dans leurs réflexions et la formalisation de leurs souhaits quant à la future gare.

Cette démarche s'est effectuée durant l'élaboration du projet technique de la gare qu'elle a enrichi pour une approche plus pragmatique et utilitaire du bâtiment gare.

Dans une démarche itérative d'enrichissement mutuel et réciproque, les démarches de concertation volontaire et réglementaire se sont déroulées dans une même temporalité de façon à s'enrichir réciproquement.

La concertation a permis à la population de s'exprimer autour d'un débat constructif qui a permis de mieux intégrer certaines problématiques d'accessibilité, de circulation et de réorganisation du réseau de transports.

Chapitre VII L'ASPECT REGLEMENTAIRE

7-1) - Principaux textes législatifs et réglementaires à titre indicatif (liste non exhaustive)

- Cadre général : pour la conduite de l'enquête publique
 - ⇒ Articles L.123-1 à L.123-19, du Code de l'Environnement relatifs aux modalités d'exécution de l'enquête publique ;
 - ⇒ Articles R.123-1 à R.123-19 du Code de l'Environnement relatifs aux enquêtes publiques concernant des projets, opérations ou plans susceptibles d'affecter l'environnement ;
 - ⇒ Décision n° E1400013/75 en date du 12 août 2014 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Paris, désignant un commissaire enquêteur et un suppléant ;
 - ⇒ Décision de M. le Président de RFF en date du 3 septembre 2014 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique.
- Textes relatifs à la déclaration de projet pour la gare nouvelle :
 - ⇒ Articles L.126-1 et R.126-1 et suivants du Code de l'Environnement

La déclaration de projet, introduite par l'article 144 de la loi sur la Démocratie de proximité du 27 février 2002 repris par les articles L.126-1 et suivants du Code de l'environnement, concerne les projets publics soumis à enquête publique. La déclaration de projet a pour objet de confirmer l'intérêt général de l'opération et d'y apporter éventuellement des modifications pour prendre en compte l'avis du public et des différentes autorités consultées.

L'article L. 126-1 du Code de l'environnement indique que « lorsqu'un projet public fait l'objet d'une enquête publique, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée ».

- Textes relatifs à l'étude d'impact du dossier :
 - ⇒ Articles L.122-1 à L.122-3-5 et R.122-1 à R.122-15 du code de l'environnement.

En application des dispositions de l'article R122-2 du code de l'environnement, la création de gares de voyageurs et de marchandises, de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux est soumise à étude d'impact. Le dossier étude d'impact correspondant doit être constitué et répondre aux dispositions des articles R.122-4 et R.122-5 de ce même code. L'étude d'impact est soumise à l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. Cet avis doit être joint au dossier d'enquête publique.

Un résumé non technique facilitant la prise de connaissance par le public, des informations contenues dans l'étude d'impact, doit également faire partie du dossier.

- Textes relatifs à l'avis de l'autorité environnementale

⇒ Articles L.122-1, R.122-6 et R.122-7 du code de l'environnement.

L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement est tenue de donner son avis et de le communiquer au pétitionnaire. Dans le cas du présent dossier, qui concerne la construction de la gare nouvelle de Montpellier, l'autorité administrative compétente est le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD). L'avis de l'autorité environnementale doit obligatoirement être joint au dossier d'enquête publique.

- Autres textes législatifs et réglementaires :

De nombreux autres textes relatifs à la protection des milieux naturels, à la protection de la nature, aux infrastructures de transport, à la protection de l'eau, à l'air, à l'utilisation rationnelle de l'énergie, au bruit, au paysage, à la protection du patrimoine, aux incidences Natura 2000 et à l'évaluation socio-économique, s'imposent également à la réalisation de l'étude d'impact et pour la constitution du dossier. L'ensemble de ces textes sont exhaustivement présentés à la pièce A du dossier « notice explicative paragraphe 2.4 » et le commissaire enquêteur a jugé qu'il serait superflus de tous les rappeler dans le cadre de son rapport.

7-2) - Les autres autorisations nécessaires à la réalisation du projet:

Compte tenu des incidences pressenties du projet sur les eaux (eaux souterraines, eaux superficielles, zones inondables en particulier), le projet de gare nouvelle est soumis au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement à une procédure dite « loi sur l'eau ». Le régime à retenir, compte tenu des travaux à réaliser et de la nomenclature, pouvant être celui de l'autorisation ou de la déclaration. Pour le régime déclaration un dossier doit être constitué et transmis en préfecture avant réalisation des travaux qui ne pourront débuter qu'après l'obtention du récépissé préfectoral arrêtant les prescriptions à respecter, sous réserve, cependant, que le projet soit bien déclaré d'intérêt général et que soit obtenu le permis de construire évoqué ci-après. Pour le régime autorisation, un dossier spécifique doit être constitué et soumis au préalable à une procédure d'enquête publique dite « enquête publique loi sur l'eau ».

Conformément aux articles L.421-1 du Code de l'Urbanisme et L.111-1 à 3 du Code de la Construction et de l'Habitation, la réalisation de la gare nouvelle est assujettie à la délivrance d'un permis de construire qui devra être instruit dans les conditions fixées par le Code de l'Urbanisme.

Par ailleurs, la poursuite des études de détail du projet peuvent amener à identifier d'autres procédures qui pourront s'avérer nécessaires.

Chapitre VIII AVIS FORMULE PAR L'AUTORITE COMPETENTE EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT (CGEDD)

L'autorité environnementale consultée sur le contenu de l'étude d'impact du dossier a formulé un avis « délibéré » en date du 23 avril 2014. Dans son avis l'AE rappelle que celui-ci ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

Après avoir rappelé les différents types d'impacts sur la zone d'étude et identifiés les principaux enjeux environnementaux à savoir :

- la qualité de l'air et le bruit avec leurs conséquences sur la santé humaine du fait de l'exposition des populations actuelles et futures de la zone d'étude, notamment celles fréquentant le pôle d'échanges multimodal (PEM) et ses abords, aux effets cumulés de plusieurs infrastructures et autres projets ;
- le risque inondation ;
- l'impact sur la biodiversité et les continuités écologiques ;
- l'accessibilité de la gare et du quartier OZ (300 000 voyageurs par an sont attendus dès 2017 et 3 millions en 2020 concomitamment à l'arrivée de nouveaux habitants et autres occupants du quartier OZ ;
- le paysage au voisinage du site classé du château de la Mogère.

L'AE relevant avoir été saisie à un stade où les caractéristiques physique et fonctionnelles du projet ne sont que très partiellement définies constate que l'étude d'impact présente de ce fait des imprécisions et des lacunes importantes. L'AE recommande donc en premier lieu que l'étude d'impact soit complétée préalablement à l'enquête publique des informations nécessaires à la description du projet, de l'état initial et de l'analyse des impacts associés.

L'AE a recommandé en outre de présenter une analyse précise des effets cumulés, à différentes échéances, des projets autorisés et de l'évolution de l'occupation de la zone d'étude, en lien avec la montée en puissance de la gare, et de présenter les mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser, en lien le cas échéant avec les maîtres d'ouvrage des projets également responsables de ces effets.

Le projet présenté constituant avec le CNM, plusieurs composantes de la ZAC OZ1 et l'extension du tramway T1, un programme d'opérations à réalisation simultanée, une étude d'impact portant sur l'ensemble du programme est donc requise en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement. L'AE recommande de mettre à jour les études d'impact de ces projets, en particulier pour ce qui concerne les composantes directement liées à la création et au fonctionnement de la gare.

L'avis critique de l'AE est intégré au dossier d'enquête publique en introduction du mémoire en réponse de RFF.

Le mémoire, en réponse de RFF, répond point par point à l'ensemble des recommandations de l'AE. L'avis de l'AE et la réponse du maître d'ouvrage, constituent la **pièce G du dossier** soumis à enquête publique.

Chapitre IX OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Pour s'assurer du bien fondé d'un projet, une procédure préalable à la réalisation des travaux a été instituée. Elle est destinée à prouver le caractère « d'utilité publique » ou « d'intérêt général » du projet.

Le but de l'enquête publique est de présenter au public l'intégration du projet dans son milieu d'accueil, et de permettre au plus grand nombre de personnes de faire connaître leurs remarques et d'apporter ainsi des éléments d'information nécessaires à l'appréciation exacte de l'utilité publique du projet.

Régie par des textes législatifs et réglementaires, elle a été diligentée par le Président de Réseau Ferré de France. Après concertation avec les élus, la population, le milieu associatif,

le milieu professionnel, après consultation pour avis de l'autorité environnementale, le projet a été complété par RFF et un dossier a été constitué en vue de l'enquête publique.

C'est ce dossier, qui est mis à la disposition du public en mairies de Montpellier et de Mauguio accompagné d'un registre d'enquête pour recevoir les observations, **et éventuellement contre propositions** afin de permettre à RFF, autorité compétente, de disposer de tous les éléments nécessaires à sa décision.

Elle a également pour objet de vérifier la prise en compte des intérêts des tiers, ainsi que la compatibilité des aménagements et travaux projetés avec la préservation des intérêts environnementaux et paysagers garantis par le Code de l'Environnement.

A l'issue de la procédure d'enquête publique, la gare nouvelle de Montpellier pourrait faire l'objet d'une déclaration de projet (article L.126-1 du Code de l'Environnement)

Chapitre X : ORGANISATION ET EXECUTION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

10-1 Organisation :

Par décision n° E1100013/75 en date du 12 août 2014 Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Paris a désigné M. Pierre Balandraud en tant que commissaire enquêteur chargé de conduire l'enquête publique relative à la construction de la gare nouvelle « Sud de France » de Montpellier et M. Philippe Marchand en tant que commissaire enquêteur suppléant.

Par décision en date du 3 septembre 2014 M. le Président de RFF a prescrit l'enquête publique relative au projet de nouvelle gare cité précédemment.

Cette enquête ouverte le 22 septembre 2014 pour 33 jours consécutifs, a été close le 24 octobre 2014.

10-2 Exécution de l'enquête publique :

10-2-1 Préparation :

Après un premier contact téléphonique lundi 25 août 2014 avec Mme Virginie Wagner chef de projet gare nouvelle, une première rencontre a eu lieu le vendredi suivant entre le C-E et Mme Wagner dans les locaux de RFF. A l'occasion de cette rencontre, après avoir remis un exemplaire complet du dossier au C-E, Mme Wagner a pu faire un rapide historique sur le déroulement des études et des procédures qui ont amené RFF à pouvoir s'engager aujourd'hui dans la procédure d'enquête publique. Dans un second temps Mme Wagner a présenté et commenté au C-E les grandes lignes du projet de gare nouvelle ainsi que le contexte particulier de sa réalisation en raison de son articulation avec plusieurs autres grands projets structurants qui lui sont liés.

A l'occasion de cette rencontre, il a pu être défini conjointement un calendrier souhaitable pour le déroulement de l'enquête publique.

Après plusieurs échanges de mise au point par messagerie électronique, une deuxième rencontre s'est tenue le vendredi 5 septembre 2014 toujours dans les locaux de RFF, le C-E étant reçu par Mme Wagner et par Mme Valérie Durand responsable communication pour RFF.

Cette deuxième rencontre a été l'occasion pour les deux représentantes de RFF de compléter les informations souhaitées par le C-E sur le projet et de confirmer le calendrier et les modalités de l'enquête publique. Il a donc été confirmé entre le C-E et RFF :

- ⇒ les dates d'ouverture et de clôture de l'enquête publique ;
- ⇒ le nombre, les dates, lieux et heures des permanences ;
- ⇒ le contenu de la décision de prescription de l'enquête publique et de l'avis au public ;
- ⇒ les lieux d'affichage de l'avis d'enquête sur le terrain à proximité du lieu de construction de la gare nouvelle.

Le C-E suppléant a été tenu informé de ces formalités de mise en œuvre de l'enquête publique.

Une troisième rencontre a eu lieu le jeudi 11 septembre 2014, le C-E ayant été invité en soirée par RFF à la présentation du projet de gare nouvelle par le titulaire pressenti pour la construction de cette gare (groupement ICADE). Cette présentation étant destinée en premier aux participants de la concertation (ateliers citoyens) en retour sur leurs apports à RFF dans le cadre de la procédure de concertation.

Ces rencontres avec les représentants de RFF, ainsi que la présentation par le groupement ICADE avec supports informatiques et vidéo d'ambiance sur le projet envisagé ont permis au C-E d'avoir une bonne connaissance du projet et de son environnement pour la conduite de l'enquête publique.

10-2-2 Publicité :

Conformément aux dispositions de l'article 5 de la décision de M. le président de RFF la publicité, de l'enquête publique, a été réalisée dans les formes suivantes :

A l'initiative de RFF maître d'ouvrage :

Par deux insertions, dans deux journaux régionaux diffusés dans le département de l'Hérault, à savoir le Midi Libre et la gazette de Montpellier aux dates suivantes :

- 1^{er} avis édition du 6 septembre 2014 pour le Midi Libre et édition du 4 septembre pour la gazette de Montpellier n° 1368).
- 2^{ème} avis édition du 22 septembre 2014 pour le Midi Libre et édition du 25 septembre pour la gazette de Montpellier n° 1371).

Par une publication de l'avis d'enquête sur le site internet de RFF www.rff.fr

Par un affichage de l'avis d'enquête sur 5 panneaux de dimensions (70 cm x 100 cm) disposés en 5 points aux abords des emprises futures du projet, très visibles à partir de la voirie publique.

A l'initiative des municipalités à la demande de RFF :

L'avis d'enquête publique a été affiché dans les 2 communes (Montpellier et Mauguio) aux lieux habituels d'affichage.

MM. les maires de chaque commune ont établi les certificats d'affichage correspondants et les ont transmis à RFF.

En complément des publicités obligatoires a été effectué :

- un avis dans la presse locale « gazette de Montpellier n° 1371 » en date du 25 septembre 2014 sur la base d'un communiqué transmis à la presse par RFF.

En correction d'une « coquille » sur l'avis d'enquête :

Un avis d'enquête rectificatif a été publié dans les journaux « Le Midi Libre » et « La Gazette de Montpellier n° 1371 » en date du 18 septembre 2014

Les panneaux d'affichage en bordure du site d'implantation de la gare ont été doublés d'un panneau complémentaire rectificatif.

Il s'agissait de la correction 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 sur 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*).

➤ Autres compléments de publicité sur la tenue de l'enquête publique :

A l'initiative des journalistes, de nombreux articles, sur le projet de gare nouvelle, reprenant des actions ou des prises de position du milieu associatif ont parus dans les journaux « le Midi Libre » « La Gazette de Montpellier » ou encore « direct plus ». Ces articles qui rappelaient le déroulement de l'enquête, l'identité du commissaire enquêteur et les dates de permanences ont constitué de fait des compléments de publicité significatifs sur la tenue de l'enquête publique.

10-2-3 Dossier d'enquête :

Le dossier d'enquête intitulé : dossier d'enquête publique est un dossier broché composé de 9 pièces :

- ⇒ la pièce A : notice explicative du projet ;
- ⇒ la pièce B : plan de situation ;
- ⇒ la pièce C : plan général des travaux ;
- ⇒ la pièce D : caractéristiques des ouvrages les plus importants ;
- ⇒ la pièce E : appréciation sommaire des dépenses ;
- ⇒ la pièce F : résumé non technique de l'étude d'impact, étude d'impact et incidences Natura 2000 ;
- ⇒ la pièce G : avis de l'autorité environnementale (Ae) et mémoire en réponse de RFF ;
- ⇒ la pièce H : évaluation économique ;
- ⇒ la pièce I : composée de 5 annexes.
 - Annexe 1 : Etude Faune Flore
 - Annexe 2 : Etude air et santé
 - Annexe 3 : Etude acoustique
 - Annexe 4 : Etude paysagère
 - Annexe 5 : Bilan de la concertation

Le résumé non technique de l'étude d'impact a été reproduit en 3 exemplaires supplémentaires afin de le mettre en évidence par rapport à l'ensemble du dossier et faciliter, en cas d'affluence, une consultation simultanée par le public.

Pour mieux la repérer et faciliter sa consultation par le public la pièce G du dossier, avis de l'AE et réponses de RFF aux recommandations, a fait l'objet d'une brochure spécifique plus accessible.

Enfin une dernière pièce est la présentation du projet de gare nouvelle (extrait de l'offre du groupement ICADE à RFF).

Au siège de l'enquête en mairie de Montpellier, une borne électronique interactive a été installée pour permettre une consultation plus pratique et plus ludique du projet.

Par ailleurs :

- un quatre pages en couleur intitulée « Enquête publique mode d'emploi » réalisée par RFF a été mise à disposition du public dans chaque commune. Cette brochure ayant pour but de permettre au public non initié de comprendre l'enquête publique, le contenu du dossier et l'aider à trouver rapidement et facilement les informations souhaitées dans les différentes pièces du dossier.
- un kakémono dans le hall d'accueil de la mairie de Mauguio et un autre dans le hall d'accès à la salle de permanence de Montpellier rappelait les conditions du déroulement de l'enquête publique ainsi que les objectifs de celle-ci.

10-2-4 Le visa des dossiers :

Toutes les pièces et les registres d'enquête ont été contrôlés et paraphés par le C-E le 11 septembre 2014, dans les bureaux de RFF qui en a assuré, par la suite, la transmission dans les communes de Montpellier et de Mauguio où le dossier pouvait être consulté par le public.

10-2-5 Mise à disposition du public :

Le dossier soumis à enquête publique ainsi que les registres d'enquête sont demeurés présents du 22 septembre au 24 octobre 2014 dans les communes de Montpellier et de Mauguio. Un agent RFF en dehors des permanences du C-E est resté présent et disponible en mairie de Montpellier, pour mise à disposition du dossier d'enquête et du registre auprès du public et pour garantir la préservation du dossier. En mairie de Mauguio le dossier et le registre d'enquête sont restés sous la surveillance constante d'un agent communal présent au bureau d'accueil.

10-2-6 Permanences :

Trois d'entre-elles se sont tenues en mairie de Montpellier dans un bureau situé en rez de chaussée proche de l'entrée facilement accessible, toutes facilités ont été données, par la commune de Montpellier, au commissaire enquêteur pour la tenue de ses permanences.

Une permanence s'est tenue en Mairie de Mauguio, un bureau largement suffisant a été mis à disposition du commissaire enquêteur en rez de chaussée proche de l'accueil et facilement accessible pour le public.

Au cours de ces quatre permanences 50 personnes ont rendu visite au C-E

Personnes reçues à l'occasion des permanences :

- 2 au cours de la 1^{ère} permanence le mercredi 24 septembre 2014 à Montpellier ;
- 9 au cours de la 2^{ème} permanence le mardi 7 octobre 2014 à Montpellier ;
- 13 au cours de la 3^{ème} permanence le vendredi 17 octobre 2014 à Mauguio ;
- 26 au cours de la 4^{ème} permanence jour de clôture de l'enquête publique le vendredi 24 octobre 2014 à Montpellier.

Au-delà des permanences et à leur demande, le C-E a reçu sur rendez-vous ou échangé téléphoniquement avec :

- l'association « Mosson coulée Verte » le jeudi 9 octobre 2014 de 14 h 30 à 16 h 15 ;
- l'association FRAPNE LR : membre de France Nature Environnement le jeudi 9 octobre 2014 de 16 h 30 à 18 h 30 ;
- M. Christian DUPRAZ Conseiller Général du Canton des Matelles et Vice-Président de Hérault-Transports le mercredi 22 octobre 2014 de 10 h à 11 h ;
- Mme Clothilde OLLIER maire de la commune de Murles (par téléphone) ;
- M. Pierre BOULDOIRE maire de Frontignan (par téléphone) ;
- M. René REVOL maire de Grabels Vice-Président de Montpellier Agglomération (par téléphone).

10-2-7 Clôture de l'enquête publique :

A l'expiration du délai d'enquête, à l'heure habituelle de fermeture des bureaux en mairie de Montpellier, le registre d'enquête, en application de l'article R.123-18 du code de l'environnement, a été clos par le commissaire enquêteur. Le registre d'enquête tenu en mairie de Mauguio a été récupéré le samedi 25 octobre en début de matinée par le C-E.

Les dossiers, les registres d'enquête ainsi que les lettres qui leur étaient annexés ont été conservés par le C-E. Ces documents ont été remis par le C-E à RFF à l'occasion de la remise de son rapport d'enquête.

Le C-E a établi un procès-verbal de clôture d'enquête et une synthèse des observations qu'il a remise et commentée le mardi 28 octobre 2014 à RFF avec demande de mémoire en réponse.

Le procès-verbal et la synthèse des observations ont été complétés le 31 octobre et le 14 novembre 2014 suite à l'enregistrement de courriers parvenus au C-E après la clôture de l'enquête, 67 courriers ont été pris en compte car postés au plus tard le 24 octobre 2014, cachet de la poste faisant foi et 27 non pris en compte car postés après le 24 octobre.

Chapitre XI : ANALYSE CRITIQUE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SUR LE DOSSIER SOUMIS A ENQUÊTE PUBLIQUE ET SUR LA PROCEDURE

11-1 : Sur la procédure d'enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée durant 33 jours consécutifs, soit 3 jours de plus que la durée minimale du mois prescrite par les règlements en vigueur, dans la plus grande sérénité, sans que le C-E malgré l'affluence et le niveau d'opposition au projet n'ait eu à déplorer le moindre incident.

Sur le plan de l'information, le C-E note que les publications de l'avis d'enquête dans la presse, ainsi que son affichage sur le terrain, ont été effectuées dans les formes et les délais réglementaires. La réalité de l'affichage, a été vérifiée à plusieurs reprises par le C-E

L'affichage de l'avis d'enquête sur les lieux du projet a été effectué par la pose de 5 panneaux rigides de dimensions (70cm x 100cm) aux abords des emprises du projet, très visibles à partir de la voirie publique.

Le C-E s'est assuré de la réalité des affichages en mairies et de la présence des panneaux sur le terrain dès le 5 septembre 2014 (17 jours avant le début de l'enquête) et à pu en vérifier leur maintien à l'occasion de ses déplacements sur le terrain et en mairies les jours de tenue des permanences.

Le C-E considère que l'annonce de l'enquête publique a été bien menée, et qu'elle était en mesure de mobiliser les riverains, la population et les associations soucieux de donner un avis ou de formuler des observations sur ce projet.

11-2 : Sur la portée des concertations et de l'information du public

11-2-1 : Extrait du rapport de la garante de la concertation « gare nouvelle » Madame Laura MICHEL :

L'opportunité de la construction d'une gare nouvelle à Montpellier a été soumise au débat public sur la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) du 3 mars 2009 au 3 juillet 2009. Deux localisations différentes ont été proposées au débat pour la potentielle gare de Montpellier : le site de Montpellier-Ouest au croisement de la ligne actuelle et du futur Contournement Nîmes Montpellier (CNM) et le site Montpellier-Est (La Mogère).

Le compte-rendu du débat public établi par le président de la Commission particulière du débat public (CPDP) du projet de LNMP et le bilan établi par le Président de la CNDP ont été publiés le 25 août 2009. Au vu de ces éléments, dans sa décision du 26 novembre 2009, le Conseil d'administration de Réseau Ferré de France (RFF) a décidé de poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales en permettant la desserte de l'agglomération de Montpellier par une gare nouvelle dès la mise en service du Contournement de Nîmes et de Montpellier. La localisation retenue pour le projet de Gare nouvelle de Montpellier soumis à la présente concertation est le site de Montpellier-Est (quartier de Pont Trinquat, à proximité du château de la Mogère et du Lycée Pierre Mendès France).

11-2-2 : Analyse du commissaire enquêteur sur la concertation :

Au regard du 11-2-1 précédent, l'opportunité d'une gare nouvelle à Montpellier et le choix d'un site d'implantation ont fait l'objet d'une concertation dans le cadre du débat public sur la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. Suite à cette concertation et au bilan qui en a été tiré, l'opportunité d'une gare nouvelle à Montpellier et le choix du quartier de la Mogère Pont Trinquat ont été retenus par RFF.

RFF dans le cadre de ce projet de gare n'a pas souhaité remettre en cause ces deux points déjà arrêtés et a mis en œuvre une procédure de concertation sur le seul projet de gare : quel type de gare pour quels besoins pour la population et les voyageurs.

Les éléments de la concertation ainsi que le bilan de celle-ci dressé par RFF (donné en annexe 5 du dossier d'enquête) attestent du travail réalisé par RFF sur ce dossier, et de l'information donnée au public durant toute la durée de la concertation.

Une des caractéristiques forte de cette concertation a été son pilotage par un garant indépendant, choisi par RFF, avec une démarche collective et progressive basée sur la recherche de quelle gare a-t-on besoin pour la satisfaction des usagers et non pas sur un projet de gare déjà aboutit.

La concertation sur le projet de gare :

Dans le prolongement du débat public engagé en 2009 sur le projet de LNMP qui a mis en évidence la nécessité de création de gares nouvelles, une concertation dite innovante par RFF a été mise en place et menée de mars à juin 2013.

La concertation voulue par RFF pour ce projet comportait 2 volets : un volet réglementaire en application des dispositions du Code de l'Urbanisme (articles L300-2, R300-1 et R300-2) et

un volet volontaire, RFF depuis mai 2011 s'étant doté d'une charte s'appliquant à la concertation laquelle comporte une démarche volontaire et des engagements.

Conformément à l'un des engagements de cette charte, une personnalité indépendante, chargée de veiller au bon déroulement de la concertation a été nommée par RFF, le garant désignée étant Mme Laura MICHEL Maître de conférences en sciences politiques à l'université de Montpellier 1 spécialisée dans l'analyse des politiques publiques et dans le rôle des acteurs non publics dans la gouvernance.

Selon le dossier le dispositif de concertation a été élaboré et mené en partenariat avec tous les acteurs du projet : ville de Montpellier, ville de Lattes, Montpellier Agglomération, acteurs socio-économiques, population.

Les moyens mis en œuvre ont été multiples :

- présence web active et interactive ;
- relations avec la presse avec de nombreux encarts dans les différents journaux locaux et régionaux ;
- diffusion en 5000 exemplaires d'un livret d'information « tout savoir sur la gare nouvelle de Montpellier » (format A5 12 pages) ;
- réunions publiques d'information ;
- enquête questionnaire auprès des futurs utilisateurs ;
- action taxi pour associer les usagers professionnels ;
- concours de dessin (dessine la 2^{ème} gare de Montpellier pour associer les jeunes générations ;
- expositions dans des lieux publics ;
- participation du public par l'intermédiaire d'ateliers citoyens ;
- réunions de travail avec les associations d'usagers.

Les enseignements et un bilan de la concertation ont été établis et sont joint au dossier d'enquête soumis à enquête publique.

11-2-3 : La concertation sur le projet de ZAC OZ1 qui accueille la gare nouvelle de Montpellier :

Le projet de Gare Nouvelle de Montpellier est lié au projet urbain porté par Montpellier Agglomération - OZ Montpellier Nature Urbaine - dont la Gare Nouvelle constitue l'élément central et structurant. Il est à noter l'articulation entre la concertation menée par RFF sur le projet de gare (6 mai - 6 juin 2013) et celle menée par Montpellier Agglomération sur le projet urbain (3 mai - 3 juillet 2013).

11-2-4 : Nouvel extrait du rapport de la garante de la concertation Madame Laura MICHEL Conclusions sur la concertation :

« Du 6 mai au 6 juin 2013 un dispositif de concertation réglementaire sur le projet de gare nouvelle Montpellier Sud de France, ciblé sur une pluralité de publics, a été proposé par Réseau ferré de France. Une offre en direction du grand public (site web, réseaux sociaux, enquête, réunion et forum publics, expositions, concours dessin...) a été relayée par la presse locale. Cette offre a été complétée par une concertation plus ciblée en direction des usagers, des acteurs socio-économiques et des collectivités territoriales concernées par le projet. Si les acteurs institutionnels et les groupes organisés se sont bien saisis de la concertation pour exprimer leurs positions, ce constat est moins vrai pour le grand public qui a certes, pour partie, utilisé les moyens d'information (le site en particulier) mais s'est peu exprimé. Le dispositif volontaire mis en place à travers l'atelier citoyen a donné par contraste les moyens

à des citoyens non mobilisés sur le projet de s'informer en détail, de débattre et de construire un avis sur le projet de gare nouvelle. L'atelier n'a pas vocation à être représentatif au sens statistique du terme de la population de l'agglomération, ni à se substituer à d'autres formes d'expression. La diversité sociologique du groupe a toutefois permis de verser à la concertation une grande diversité d'arguments et de points de vue, via les débats qui ont animé l'atelier citoyen. Ainsi, l'atelier a apporté une forme d'expression complémentaire du public. Au final, la concertation a permis à des publics très différents de s'exprimer. On retrouve cependant un certain nombre d'attentes transversales. L'idée de construire une gare qui, dans son architecture exprime l'identité de Montpellier et respecte son environnement, est récurrente. Les attentes en termes de retombées économiques pour les entreprises et les emplois locaux sont également très présentes. Surtout, la question de l'accessibilité de la gare occupe une place centrale pour tous les publics concertés (liaison tram, A9, vélos, piétons, parkings, accès futurs des TER...). La gare doit être facilement et rapidement accessible par tous les moyens de mobilité et par tout le monde, y compris les personnes à mobilité réduite. Dans cette perspective la connexion de la gare nouvelle au réseau de transport ferroviaire régional est posée par de nombreux acteurs pour l'avenir. Les réponses à cette dernière question restent à préciser, notamment de la part des acteurs institutionnels comme le Conseil Régional. Enfin, l'opportunité et la localisation de la gare ne faisaient pas partie du périmètre de la concertation puisque la question des gares nouvelles et de leur localisation faisait expressément l'objet du débat public diligenté au printemps 2009 par la Commission nationale du débat public sur la LNMP. Pourtant ces questions ont été présentes tout au long de la concertation, que ce soit pour approuver ou au contraire contester le projet de gare nouvelle. Ainsi, les collectivités territoriales ont toutes rappelé leur soutien au projet, présenté comme central pour le développement tant de la Région que de l'Agglomération et de la ville de Montpellier. A l'inverse, des opposants au projet de gare comme la représentation régionale de la FNAUT, ont saisi la concertation pour réaffirmer leurs arguments contre la gare nouvelle dont ils estiment la réalisation si ce n'est inutile, du moins très prématurée, au vu du coût de réalisation de la gare et des trafics prévus. Sur ce point, les nouvelles études de prévision des trafics que RFF s'est engagé à fournir pour l'enquête publique devront apporter une information actualisée ».

Le C-E considérant les fortes oppositions d'un nombre important d'associations au principe même d'une gare nouvelle ou pour le moins sur le choix du site de la Mogère regrette que la concertation conduite sur le projet de gare n'ait pu permettre à RFF d'argumenter et justifier d'avantage l'opportunité de la gare et le choix retenu entre les deux sites Est et Ouest de Montpellier.

Cette concertation sur l'opportunité et la situation de la gare nouvelle ne pouvait plus se faire pendant l'enquête publique.

Ceci étant il faut bien reconnaître que cette concertation préalable sur l'opportunité du projet de gare nouvelle, (bien que vieille de 5 ans) a déjà eu lieu dans le cadre de la commission nationale de débat public (CNDP), qu'un bilan positif en a été tiré et qu'il a été approuvé.

Sur la concertation propre au projet de gare, le C-E a pu noter les efforts importants qui ont été mis en œuvre par RFF pour la meilleure information et participation possible du public.

Il est à relever cependant les fortes interrogations de ce public sur la nature des accès à la gare nouvelle et les connexions au réseau ferroviaire régional.

La concertation concomitante réalisée pour la ZAC OZ1 a constitué également un élément important pour l'information du public sur la relation des deux projets entre eux.

11-3 : Sur l'avis de l'autorité environnementale :

Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'avis de l'AE sur l'étude d'impact a été très critique, celle-ci relevant des insuffisances significatives et des incohérences dans l'ensemble du document. Le C-E ne peut que reconnaître la justesse de l'avis de l'AE, qui s'en aucun doute s'est entourée de toutes les compétences nécessaires pour émettre son avis. Chaque observation ou critique sur l'étude d'impact étant largement explicitée et argumentée avec en référence le rappel des textes législatifs et réglementaires correspondants qui s'appliquent.

Le C-E a constaté, sans porter de jugement sur la qualité des réponses, que RFF a répondu à chacune des observations et critiques formulées par l'AE. Chaque observation ou critique faisant l'objet d'un long développement. De plus a été joint aux réponses de RFF à l'avis de l'AE (à titre informatif pour le public) un CD comprenant : le schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats, le dossier d'enquête publique OZ1, le dossier d'enquête publique DUP CNM, et le dossier d'étude paysagère « château de la Mogère ».

Sur la forme le mémoire en réponse de RFF donné en document séparé était particulièrement bien présenté avec en encadré chaque point évoqué à l'avis de l'AE et ensuite sous une autre couleur, tableaux et schémas à l'appui la réponse de RFF à chacune des observations.

Sur la forme toujours il est apparu au C-E que formellement l'étude d'impact comportait bien les éléments prévus par l'article R122-5 du Code de l'Environnement

11-4 : Sur le dossier soumis à enquête publique

Sur la forme :

Le dossier soumis à enquête publique dans sa composition apparaît comme répondant aux dispositions de l'article R.123-8 du code de l'environnement.

Il est apparu, au C-E, bien structuré, bien illustré, clair et de lecture facile. De plus, une brochure de 4 pages en couleur intitulée « Enquête publique mode d'emploi », réalisée par RFF a été jointe aux registres d'enquête dans les 2 communes (Montpellier et Mauguio). Cette brochure ayant pour but de permettre au public non initié de comprendre l'enquête publique, le contenu du dossier et de l'aider à trouver rapidement et facilement les informations souhaitées dans les différentes pièces du dossier.

Le dossier était, conformément à la réglementation, assorti :

- de la mention des textes qui régissent l'enquête publique, et de l'indication sur la façon dont celle-ci s'insère dans la procédure administrative relative au projet ;
- de l'avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement (AE) sur l'étude d'impact du projet ;
- de la réponse de RFF sur cet avis et observations.

Il était complété par les éléments de la concertation ainsi que par le bilan tiré de celle-ci par le maître d'ouvrage.

Sur le fond :

Le dossier

- précise les enjeux et les objectifs du projet qui consiste à la réalisation d'une gare nouvelle en liaison avec la ligne LGV Contournement Nimes Montpellier et en liaison avec la réalisation programmée d'un nouveau quartier urbain de Montpellier ZAC OZ1 ;

- analyse l'état existant et répertorie les différentes zones de risque et les principales contraintes qui affectent le secteur de la nouvelle gare (zone inondable, proximité du château « classé » de la Mogère, servitudes aéronautiques de l'aéroport de Montpellier) ;
- définit les impacts du projet sur l'environnement, les analyse et fait état des mesures envisagées pour les supprimer, les réduire ou les compenser ;
- comprend une notice explicative et un résumé non technique de l'étude d'impact clairs et accessibles pour un public non averti.

Il a été noté paragraphe 11-3 précédent les insuffisances et incohérences de l'étude d'impact, évoquées par l'AE, que partage le C-E, mais sur lesquelles RFF a apporté de nombreuses réponses jointes au dossier d'enquête. Il faut aussi considérer le projet de ZAC OZ1 qui évoquait et intégrait le projet de gare nouvelle et dont l'étude d'impact n'a pas fait l'objet de critiques négatives de l'AE locale (Préfet du département de l'Hérault). L'AE locale, pour ce projet de ZAC, ayant souligné la bonne qualité de l'étude d'impact ainsi que la prise en compte satisfaisante par le projet des enjeux environnementaux.

Le commissaire enquêteur considère, nonobstant l'avis critique de l'AE sur l'étude d'impact, que le dossier soumis à enquête publique était sur le fond, avec les réponses apportées à l'avis de l'AE, correctement argumenté et que les arguments développés par RFF pourront de ce fait être comparés aux argumentations présentées par les opposants au projet qui nombreux se sont manifestés à l'occasion de l'enquête publique.

Chapitre XII : LA PARTICIPATION DU PUBLIC ET LES OBSERVATIONS RECUEILLIES

La participation du public

La participation du public à l'enquête publique a été très importante, le milieu associatif s'est fortement mobilisé par des actions en ville, distribution de tracts) par des annonces sur leurs sites internet et par des communications reprises par différents journaux (Midi Libre, La Gazette de Montpellier, Direct plu) ce qui a contribué, en parallèle, à une mobilisation du grand public (cf : l'envoi au C-E de 564 courriers type).

18 associations, principalement locales représentant de très nombreux adhérents se sont manifestées.

11 élus (maires, conseillers généraux, députés) ont également apporté une contribution à l'enquête publique.

Au total :

- 50 personnes se sont déplacées pour rencontrer le commissaire enquêteur :
- 87 observations ont été inscrites écrites sur le registre d'enquête publique tenu en mairie de Montpellier ;
- 15 observations ont été inscrites sur le registre d'enquête publique tenu en mairie de Mauguio ;
- 104 courriers ont été adressés au C-E : 102 en mairie de Montpellier 2 en mairie de Mauguio
18 de ces courriers sont des contributions du milieu associatif et 11 du milieu politique (élus)
- 564 courriers types ont été reçus en mairie de Montpellier ;

Les observations inscrites aux registres d'enquête ont été répertoriées : R1 à R102, les lettres adressées au commissaire enquêteur L1 à L104, les courriers type ont été regroupés et répertoriés CT

Quelques personnes ayant doublé leur entretien avec le C-E par un courrier, par un courrier type ou par une inscription aux registres d'enquête, **ce sont environ 770 personnes** qui se sont manifestées au cours de l'enquête.

Chapitre XIII : NATURE DES OBSERVATIONS

Le C-E après avoir constaté que de nombreuses observations conduisaient à une même remarque, les a synthétisées autour de 19 thèmes principaux qui sont les suivants :

Thèmes principaux :

Sur la forme :

1. Dossier inaccessible sur le site internet de RFF.
2. Demande de prolongation de l'enquête publique et demande de réunion publique.
3. Absence d'affichage en ville de l'enquête publique.

Sur le fond :

4. 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).

5. La gare historique est bien située :

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

6. 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.

7. Suppression 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.

8. Nouvelle 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.

9. 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 Tram 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.

10. 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).

11. 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 Nimes 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).

12. 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'auraient abandonné.

13. 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-Cats.

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 »).

14. Partenariat 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.

15. Avis de l'AE :

Évocation 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).

16. LNMP

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.

17. Evaluation socio-économique :

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

18. 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. Évocation 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.

19. Le 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).

Chapitre XIV : COMMUNICATION DES OBSERVATIONS A RFF ET RETOUR DU MEMOIRE EN REPONSE DE RFF

Une première information a été donnée au maître d'ouvrage sur la participation du public, sur le nombre et sur la nature des observations, dès le 27 octobre 2014 par messagerie électronique (transmission de la synthèse des observations et du procès-verbal de clôture d'enquête).

Le procès-verbal de synthèse a été ensuite remis et commenté à RFF dans leurs locaux de Montpellier le mardi 28 octobre. RFF ayant été invité par le C-E à produire, sous quinze jours, un mémoire en réponse sur l'ensemble des observations. Un complément à la synthèse des observations a été communiqué à RFF par le C-E le 31 octobre 2014 pour la prise en compte de courriers reçus après la clôture de l'enquête mais postés au plus tard le jour de clôture (cachet de la poste faisant foi). Aucun de ces courriers n'était de nature à constituer un thème supplémentaire aux 19 thèmes identifiés chapitre XIV précédent.

En date du 14 novembre 2014, RFF a remis au C-E, après le lui avoir commenté son mémoire en réponse aux observations du public. Ce mémoire en réponse, volumineux, est donné dans son intégralité en annexe séparée du présent rapport.

Chapitre XV : ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SUR LES OBSERVATIONS FORMULEES ET SUR LE MEMOIRE EN REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

A) Analyse sur la participation du public et sur le climat de l'enquête

L'enquête publique a connu une forte participation puisque environ sept cent soixante-dix personnes se sont manifestées. Le milieu associatif très réactif, dès l'annonce début septembre 2014, de l'ouverture de l'enquête publique a su mobiliser ses militants et un nombreux public contre le projet de gare qu'ils jugent prématuré et pour le moins mal situé. La participation est montée en puissance tout au long de l'enquête, la majorité des visiteurs et des observations se faisant les 10 derniers jours de l'enquête. Il est à noter également la mobilisation de nombreux élus (Conseillers Généraux, Maires, Députés) contre le projet.

Cette forte participation, qui n'est pas courante pour ce type d'enquête, ne peut être jugée que satisfaisante. Elle est la preuve d'une bonne information sur la tenue de l'enquête publique et sur l'intérêt que pouvait porter le public à ce projet. Elle est à mettre à l'actif du milieu associatif par ses actions militantes (distribution de tracts, actions diverses) et de la presse locale qui par de nombreux articles a contribué à la publicité de l'enquête.

Elle s'est déroulée dans un excellent climat aucun incident, même mineur, ne l'ayant perturbée, le C-E ne pouvant retenir que le bon comportement et la courtoisie des participants.

B) Analyse sur les observations formulées et sur le mémoire en réponse de RFF**Sur la forme :****1. 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.fr.

○ Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E se satisfait pleinement de cette réponse de RFF, qui n'appelle pas d'autres commentaires.

2. 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.

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.

○ Réponse du commissaire enquêteur :

Si une des prérogatives du C-E est de pouvoir prolonger la durée de l'enquête publique et de pouvoir imposer au maître d'ouvrage une réunion publique, encore faut-il qu'il puisse en justifier la raison et motiver sa décision. Pour cela, il ne suffit pas que ces demandes soient demandées par une ou plusieurs personnes, mais qu'il apparaisse clairement au C-E soit :

- *que le public n'ait eu connaissance que tardivement de l'ouverture de l'enquête publique ;*
- *que les conditions d'accès au dossier aient été contrariées ou compliquées ;*
- *que les heures d'ouverture de la mairie soient insuffisantes ;*
- *que le dossier soit mal rédigé et difficilement compréhensible ;*
- *que le C-E se rende compte que manifestement les personnes qui viennent le rencontrer et lui poser des questions sur le dossier à l'occasion des permanences auraient besoin de compléments d'information qu'il ne pouvait lui-même leur donner.*

Pour le C-E, aucune de ces raisons ne pouvait être retenues, au contraire :

Le C-E a pu constater que les demandeurs ont eu connaissance de l'ouverture de l'enquête publique dès la première publication de l'avis d'enquête dans la presse le 6 septembre 2014 soit 17 jours avant son ouverture et qu'ils étaient déjà constitués en collectif inter-associatif en vue d'organiser une mobilisation la plus forte possible contre le projet. Ils disposaient donc à compter de cette date du 6 septembre de 49 jours pour s'organiser et de 33 jours pour consulter un dossier dont ils en connaissaient pour l'essentiel le contenu. S'il est légitime que M. Julier et Mme Coulouma, en particulier, formulent ces demandes et invitent d'autres personnes à faire de même, le C-E pouvait, lui de son côté, considérer que la prolongation de l'enquête ne se justifiait pas, les 33 jours d'enquête étant suffisants pour que le public, très largement informé dès le début de l'enquête, puisse formuler dans les délais réglementaires ses observations.

Dans le même ordre d'idée, le C-E n'a pas jugé utile la tenue d'une réunion publique d'information et d'échange qui n'aurait pu avoir comme objet que la présentation du dossier soumis à enquête. Le C-E a pu constater, à travers les discussions qu'il a eues avec le milieu associatif, mais aussi avec le public en général, leur grande connaissance non seulement du projet de gare nouvelle mais aussi des projets qui lui sont liés CNM, LNMP, trafic TGV pour le ferroviaire mais aussi celui de la ZAC OZI récemment approuvée par Montpellier Agglomération.

Le C-E a eu aussi connaissance de la participation du milieu associatif aux différentes réunions publiques organisées par RFF dans le cadre de la concertation préalable. A l'occasion de ces réunions publiques un débat contradictoire entre les représentants associatifs et RFF a pu avoir lieu, il n'était donc pas opportun de renouveler ce débat qui n'aurait rien changé sur les positions respectives de RFF et des représentants associatifs sur la justification de la gare et sur son emplacement.

Le C-E n'a pas voulu également prendre le risque d'une perturbation possible de l'enquête publique qui s'est bien déroulée avec une contribution courtoise, enrichissante et constructive de tous les participants.

3. 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 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 Mauguio.

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).

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).

○ Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E se satisfait pleinement de cette réponse, toutes les mesures d'information réglementaires ont été mises en œuvre par RFF. De plus l'information du public sur la tenue de l'enquête publique a été souvent rappelée, dans les médias, à l'initiative de journalistes locaux qui se sont intéressés à ce dossier en écho de l'activité militante du milieu associatif et de certains élus opposés au projet. Voir aussi chapitre XI point 11-1 (page 24 de ce rapport) l'analyse du C-E sur la procédure d'enquête publique qu'il confirme pour ce paragraphe.

Sur le fond :

4. Concertation inadaptée :

Résumé de l'observation :

Elle n'a pas porté sur la justification du projet ni sur sa localisation, l'analyse multicritère pour le choix du site « Mogère » au détriment du site « Saint Jean de Védas » n'est pas objective.

- 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.

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.

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.

○ Le point de vue du commissaire enquêteur :

RFF rappelle les procédures de concertation mises en œuvre depuis de nombreuses années pour un ensemble de projets qui se construisent indépendamment mais se complètent les uns par rapport aux autres (CNM Gares nouvelles, LNMP). Les concertations ont été menées dans le cadre de débats publics avec des garants de la concertation totalement indépendants de RFF, ce qui ne peut être que salué.

Cela a été le cas pour le projet de gare nouvelle qui concerne la présente enquête publique. Une concertation concomitante a également été conduite par Montpellier Agglomération pour le projet de ZAC OZI qui doit accueillir la gare, ce qui est satisfaisant.

Des bilans positifs ont été tirés des actions de concertation, approuvés par la suite par RFF et portés à la connaissance du public. Le C-E considère que les bilans positifs tirés de la concertation, mis en avant, présentés et rappelés présentement dans le mémoire en réponse de RFF sont objectifs et sincères.

Des éléments du mémoire en réponse le C-E retiens que la justification du projet de gare et son implantation souhaitée sur le site de la Mogère-Pont Trinquat sont bien le résultat de procédures de concertation déroulées sur les cinq à dix dernières années et que le temps qui passe, même s'il permet de comprendre des changements d'opinion du public, ne peut justifier que soient remises en causes les décisions prises antérieurement sur les bases desquelles les études et les projets continuent (lentement) d'avancer.

RFF a mis en œuvre pour des coûts certainement élevés des moyens importants de concertation et le C-E pense que cela ne peut être jugé que positif, rassurant

et devrait être de nature à renforcer une bonne image de marque de l'entreprise RFF.

5. La gare historique est bien située :

Résumé de l'observation :

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 Génelot, *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.

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.

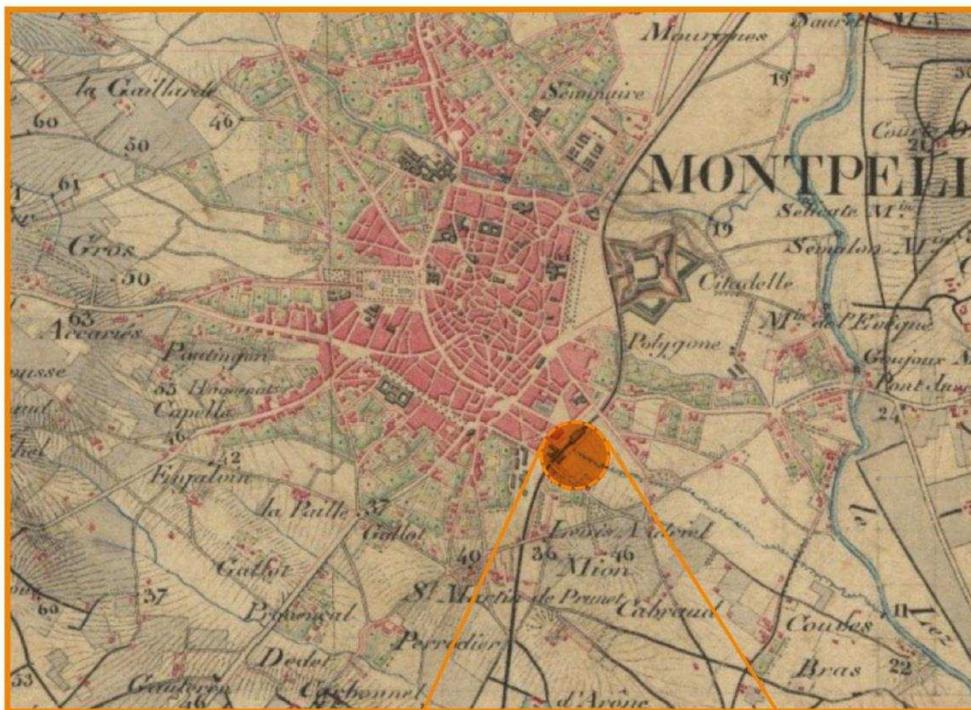
Ainsi, avec une desserte renforcée en mode doux (tramway et vélo), la gare Saint-Roch est une gare du quotidien, tournée vers la courte distance. Les travaux d'aménagement récents en gare pour 56M€ s'inscrivent dans la politique de rénovation des gares par SNCF Gares & Connexions et permettent :

- 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.
- 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

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

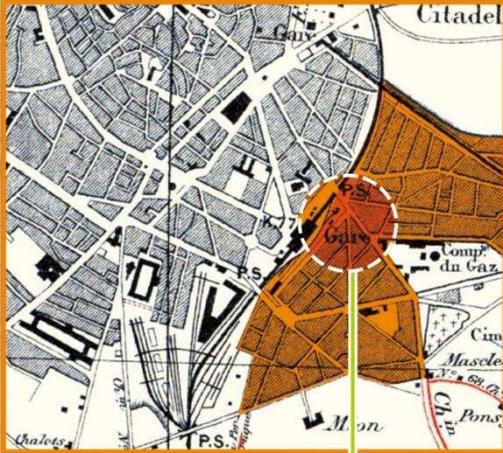
EN 1850, LA GARE DE MONTPELLIER SAINT-ROCH EST EN LIMITE D'URBANISATION



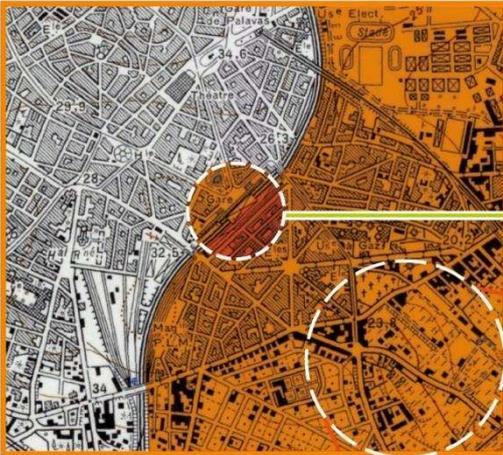
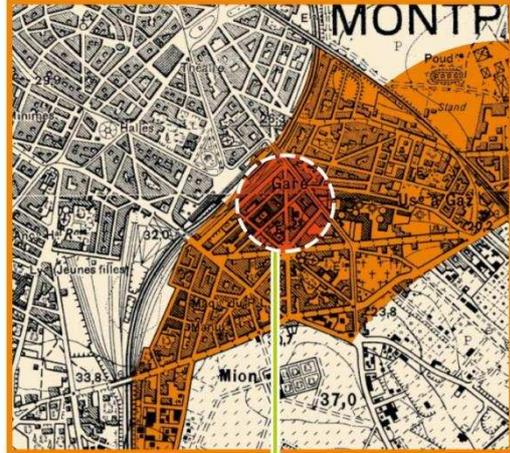
EVOLUTION DE L'URBANISATION AUTOUR DE LA GARE MONTPELLIER SAINT-ROCH DU XIX^e SIÈCLE À AUJOURD'HUI

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.

○ Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E se satisfait pleinement de ces éléments de réponse de RFF, mais tiens à apporter les compléments suivants :

Comme le revendique le public qui s'est manifesté, la gare Saint Roch est bien située en centre-ville facilement accessible par les transports collectifs (4 lignes de Tramway réalisées progressivement depuis l'an 2000) et pour les accès piétons et cycles, tout au moins pour les usagers suffisamment proches de la gare ou des secteurs desservis par le tram. Par contre sa situation en centre-ville est moins satisfaisante pour les usagers se déplaçant en voiture individuelle, embouteillages fréquents pour accéder au centre-ville et difficultés de stationnement.

La nouvelle gare sera manifestement moins bien desservie par le tram dans les premières années de sa mise en service, mais offrira de meilleures possibilités d'accès pour les transports collectifs (sur pneus) et pour les véhicules particuliers. La réalisation des équipements de la ZAC OZI en relation avec la montée en puissance de la fréquentation de la gare permettra de compléter les accès pour les transports en site propre par extension des lignes de tram 1 et puis si possible 3 ainsi que les accès pour cyclistes avec l'aménagement et le maillage de pistes cyclables. La communauté d'agglomération de Montpellier se prononçant en symbiose avec RFF pour la mise en place sur le site de la nouvelle gare pour la réalisation d'un pôle multimodal d'échange d'envergure.

Montpellier Agglomération s'est également engagée (délibérations à l'appui jointes en annexe de ce rapport) pour la réalisation, au fur et à mesure des besoins, des infrastructures nécessaires à un bon fonctionnement de la nouvelle gare.

Tout ne se fera pas en un jour, la nouvelle gare, complémentaire de la gare actuelle Saint Roch ne se construit pas pour 15 ou 20 ans, mais pour de très nombreuses années. Nul doute, vu la forte croissance démographique de la Région (300 000 habitants nouveaux chaque année et 300 000 créations d'entreprises chaque année également) avec la plus grosse partie sur le département de l'Hérault et l'agglomération montpelliéraine, que la nouvelle gare de Montpellier sera très rapidement un équipement central de la future métropole urbaine qui se met administrativement en place en cette fin d'année 2014 et devrait être effective début 2015.

6. La gare historique n'est pas saturée :

Résumé de l'observation :

Récemment rénovée (50 millions d'€) ne sera pas saturée avec le détournement du fret sur le 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 disponibles. 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.

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.

○ Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E se satisfait pleinement de cette réponse de RFF, claire et précise qui se suffit à elle-même et n'appelle de sa part pas d'autres commentaires sauf à penser et à dire que la concomitance des travaux de réhabilitation de la gare Saint Roch avec le projet de gare nouvelle a amené beaucoup de confusion dans l'esprit d'un public non initié et insuffisamment informé et qu'une communication de la SNCF et de RFF plus large sur l'objet des travaux de réhabilitation de la gare Saint Roch aurait été souhaitable.

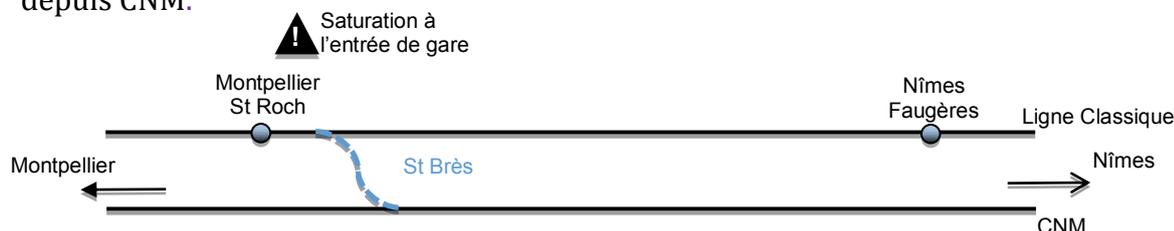
7. Suppression de l'échangeur Est de Saint Brès :

Résumé de l'observation :

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 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 démontre 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.

○ Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E se satisfait de cette réponse de RFF. Il note que les emprises nécessaires sont prévues et que des mesures conservatoires ont été prises pour permettre si nécessaire une réalisation différée de cet échangeur s'il s'avérait qu'il soit utile. Le coût de la gare nouvelle ayant été souvent évoqué par les opposants au projet, il doit être souligné à leur attention que le montant estimé des travaux pour la réalisation de l'échangeur de Saint Brès est d'un ordre de grandeur sensiblement équivalent à celui du projet de gare.

8. Nouvelle gare excentrée :

Résumé de l'observation :

Loin du centre-ville, tributaire d'un projet de ZAC lui aussi contesté, en zone 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.

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

- Réponse RFF :

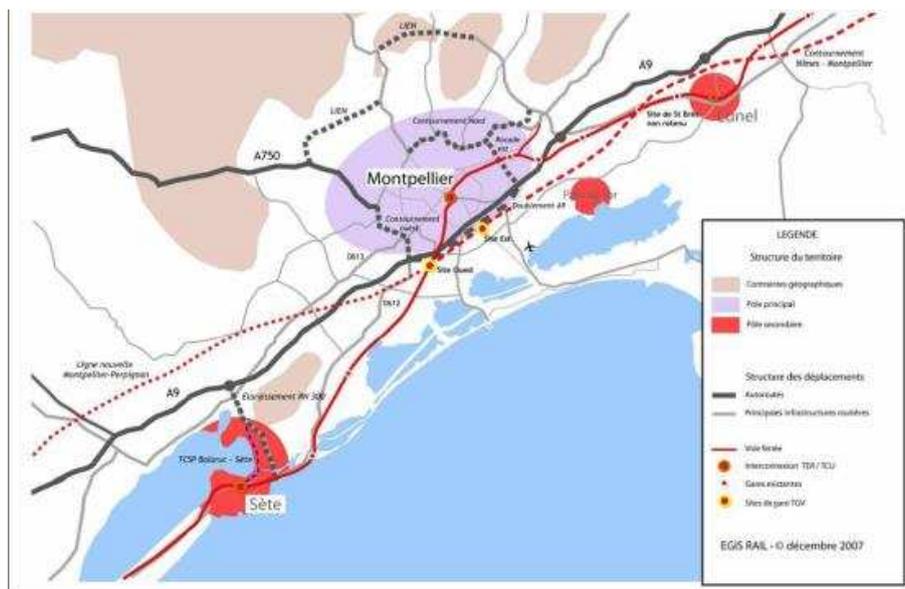
Le projet de la gare nouvelle Montpellier est situé sur le Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier.

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.



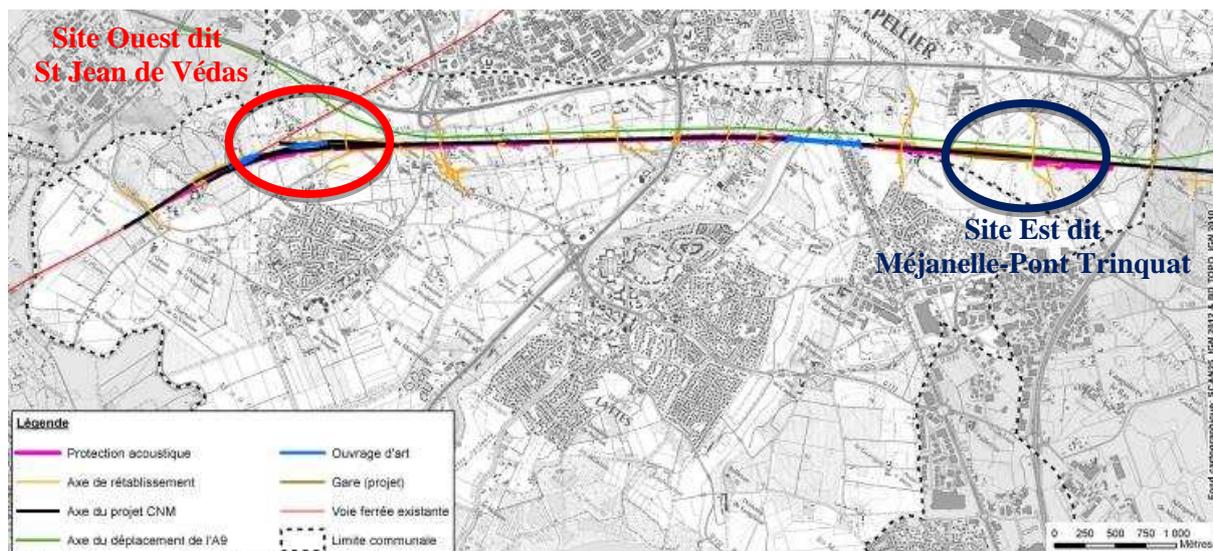
Le CNM se raccorde à la ligne classique à l'ouest de Montpellier, au niveau de Maurin, comme présenté au décret d'utilité publique de mai 2005.

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.

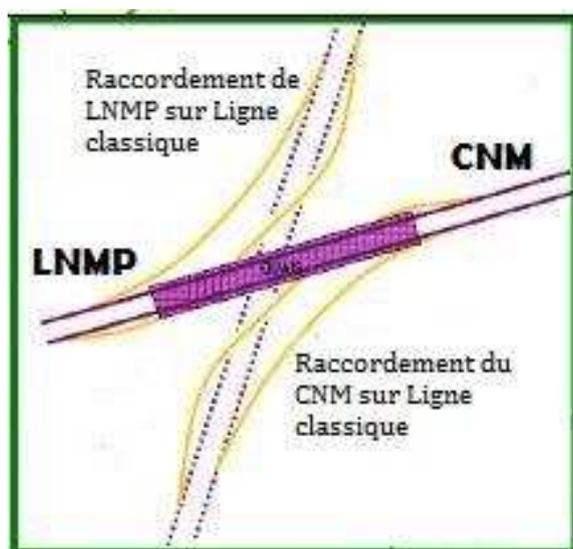


Sites étudiés pour la gare nouvelle à Montpellier sur le CNM (raccordement de Lattes)

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 montpelliéraine 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.



Schématisation 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 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.

○ Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E se satisfait de cette réponse de RFF. L'analyse multicritère faite par RFF précisée au dossier d'enquête et rappelée ci-avant lui apparaît objective et sincère. Cette analyse n'est pas partagée par le collectif associatif d'opposition au projet de gare nouvelle sur un critère, que ce collectif juge essentiel à savoir la situation de la gare hors connexion entre les deux lignes CNM et ligne actuelle.

Le C-E reconnaît qu'une implantation de la gare à l'intersection des 2 lignes aurait été un plus significatif, mais qu'il ne peut être aujourd'hui :

- fait un retour de 15 ans en arrière pour rechercher d'autres alternatives ;
- remis en cause les acquis d'une large concertation ;
- remises en cause les décisions prises au fil du temps au vu des nombreuses études réalisées et des nombreux engagements fermes (notamment financiers) difficilement réversibles pris par de nombreux partenaires associés au projet.

Voir en complément éléments de réponse point 9 suivant « accès nouvelle gare »

9. Accès nouvelle gare :

Résumé de l'observation :

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 ;

⇒ 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 Oc'Via) 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.

○ Le point de vue du commissaire enquêteur :

La réponse conjointe de RFF et Montpellier Agglomération est pour le C-E satisfaisante, les accès à la nouvelle gare ont bien été réfléchis et prévus. Des délibérations ont été adoptées et des conventions signées. Elles sont pour information plus complète communiquées en annexe du présent rapport d'enquête. Les craintes et incertitudes évoquées par les opposants au projet sur le principe des accès ne paraissent plus fondées et devraient être apaisées.

10. Coûts excessifs et non budgétisés par aucune collectivité territoriale :

Résumé de l'observation :

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)

Leur réalisation (hors rétablissements de voirie dus par les maitres 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.

○ Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E se satisfait pleinement de cette réponse de RFF, de nombreux coûts sont précisés et leur financement prévu. Les délibérations prises par Montpellier Agglomération pour la réalisation de la ZAC OZI confirment la prévision et la volonté de réaliser les premiers équipements indispensables à la réalisation de la gare et à son fonctionnement ainsi qu'à l'urbanisation future du secteur.

Madame Isabelle GIANIEL Vice-Présidente de Montpellier Agglomération déléguée aux transports et à la mobilité et Monsieur Yves NURIT fonctionnaire de cette collectivité (DGS adjoint) sollicités par le C-E pour une rencontre lui ont verbalement confirmé les nombreux engagements pris y compris la desserte de la nouvelle gare dès sa mise en service en 2017 par des navettes « Bus » et par une extension du réseau cyclable.

Pour l'échéance 2020 ils lui ont communiqué un document précisant la desserte de la gare par le prolongement de la ligne 1 du Tram, sans en avoir évoqué le financement, le coût étant estimé aux environs de 40 millions d'€.

2020 c'est demain 40 millions c'est beaucoup d'argent, il est donc urgent que les élus prévoient rapidement les conditions de financement de cette extension de la ligne 1 du Tram pour laquelle ils se sont engagés par délibération du 27 juillet 2013.

11. Justification du projet :

Résumé de l'observation :

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.

• 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.

○ Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E partage le point de vue de RFF.

Bien que la gare actuelle Saint Roch bénéficiera dès la mise en service du CNM d'une augmentation de ses capacités (par la déviation du transport marchandises sur le CNM) pour recevoir davantage de trains de voyageurs, elle devrait être, compte tenu de l'évolution du trafic voyageurs estimé à 17 millions par an à l'horizon 2050, à courte échéance saturée puisque limitée, selon les chiffres communiqués au C-E par des responsables SNCF qu'il a souhaité rencontrer, aux environs de 9 millions de voyageurs par an.

Le C-E qui a également rencontré Mme Marie MEUNIER-POLGE Vice-Présidente de la région déléguée aux transports et intermodalités ainsi que M. Fabrice LEVASSORT Directeur des transports et des communications au Conseil Régional et M. Jean-Romain BRUNET Conseiller politique du Président de Région Damien ALARY a pu constater qu'ils tenaient exactement le même discours et étaient sur les mêmes positions que RFF dans ses éléments de réponse. Ce qui confirme la volonté du Conseil Régional, de RFF et de Montpellier Agglomération comme il a été vu précédemment de travailler ensemble et de tout mettre en œuvre pour la meilleure complémentarité entre les 2 gares :

Saint Roch gare du quotidien pour recevoir davantage de trains régionaux grâce à la libération de sillons et à la politique des transports régionaux menée par le Conseil Régional ;

Sud de France face à l'ouverture du marché ferroviaire à l'Europe et à la concurrence comme gare « porte d'entrée » du territoire pour la grande vitesse et les très longs parcours.

12. ZAC Oz1 :

Résumé de l'observation :

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'auraient 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 » 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 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 60 ha dont 30 ha à urbaniser, par :

- la création de la ZAC par délibération n° 11928 du Conseil Communautaire du 29/10/2013 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 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 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 méditerranée 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 îlots 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 présents sur le site : Château de la Mogère, Mas de Brousse, Mas Rouge, Mas de Comolet, Mas de Bearegard...

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 maître 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.

○ Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E se satisfait pleinement de cette réponse de RFF, claire, précise et complète se suffisant à elle-même. Il ne fera pas de commentaires sauf à rappeler que la ZAC OZI est bien un projet souhaité et validé par Montpellier Agglomération et par la ville de Montpellier (voir délibérations du 31 juillet 2014). De nombreuses personnes opposées au projet de gare annonçaient cette ZAC comme abandonnée, manifestement leurs déclarations étaient erronées. Sur le plan « projet démesuré » sans vouloir revenir sur l'enquête publique de la ZAC OZI, le C-E constate qu'elle représente effectivement une superficie de 60 hectares mais que la moitié de cette superficie environ 30 hectares « secteur du Nègue-Cats » seront aménagés en parc public.

Il est nécessaire aussi de rappeler que depuis le début des années 2000, le dynamisme démographique de l'agglomération reste fort avec 5 600 habitants supplémentaires en moyenne chaque année et qu'il est bien nécessaire de prévoir des extensions de l'urbanisation. Comme définit au SCoT, le secteur de la ZAC OZI est l'un des sites stratégiques retenu pour l'urbanisation future de l'agglomération montpelliéraine. Il est donc logique de le voir aujourd'hui concerné par des procédures d'urbanisation.

13. Inondabilité de la zone :

Résumé de l'observation :

La ZAC OZI, 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.

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).

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.

A. 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, Oc'Via, 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 valide 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 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.

○ Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E se satisfait de cette réponse de RFF.

Cependant il pourrait être utile de procéder à une révision du PPRi de Montpellier à minima pour le secteur bassin versant du « Nègue-Cats » dont l'approbation remonte à une dizaine d'années. Cette révision aurait l'avantage de l'actualiser au regard des dernières réglementations qui s'imposent notamment en ce qui concerne le réchauffement de la planète et le changement climatique (les événements pluvieux de très forte intensité ayant touchés durement la région de Montpellier fin septembre et début octobre ayant légitimement inquiété de nombreuses personnes qui sur ce thème ont interpellé le C-E).

D'autre part le C-E attire l'attention des services de l'Etat et de la communauté d'agglomération sur la contribution de l'association « Mosson coulée Verte » qui a produit un document « analyse critique du schéma directeur hydraulique du bassin Nègue-Cats ».

L'association « Mosson Coulée Verte » a fait savoir au C-E qu'elle a communiqué à la communauté d'agglomération de Montpellier, accompagnée de commentaires, copie de son analyse critique du schéma.

Le C-E souhaite que les services de Montpellier Agglomération ainsi que les services de l'Etat concernés examinent avec beaucoup d'attention cette contribution de l'association « Mosson Coulée Verte ». Contribution basée sur leur expérience et sur leur constat de sinistres observés dans des secteurs récemment urbanisés où à priori tout avait été prévu pour qu'il n'y en ait pas.

14. Partenariat public privé :

Résumé de l'observation :

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.

- Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E se satisfait pleinement de cette réponse de RFF qui rassure sur le respect des procédures et sur les conditions qui seront celles d'attribution du contrat de partenariat.

Il faut cependant souligner que cette observation ne porte pas sur l'intérêt général du projet et que ne relevant pas de l'actuelle procédure d'enquête publique ne peut être notée que comme hors sujet.

15. Avis de l'Ae :

Résumé de l'observation :

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 : (le mémoire en réponse de RFF est illustré de cartes (source SRCE. LR) présentant les sous-trames Milieux agricoles, Trame Verte Trame Bleue non reprises ci-après : voir annexe séparée : mémoire en réponse complet de RFF)

A. Hydraulique et risque inondation

Cf. Eléments de réponse apportés dans ce mémoire au chapitre 13 : 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 de Mauguio (Etang de l'Or), les Etangs palavasiens et l'Etang de l'Estagnol. Les impacts du projet 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 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, présentés au mémoire complet de RFF donné en annexe séparée du rapport)

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 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.

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'Agriion 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.

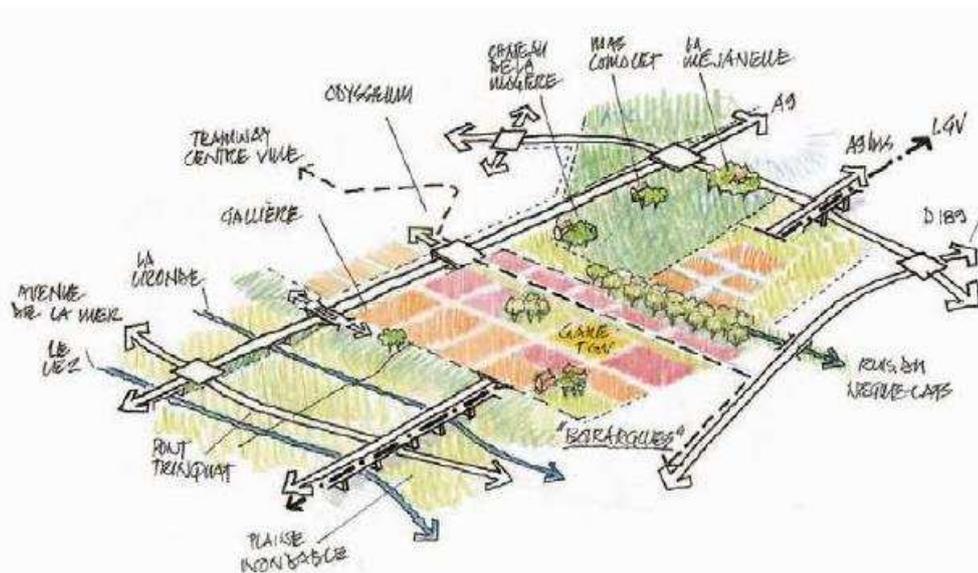
Dans le cadre de la réalisation coordonnée du doublement de l'autoroute A9 et de la ligne ferrée à grande vitesse, il est prévu de réserver, sur ce site, les emprises nécessaires à l'implantation future d'une nouvelle gare TGV. Si cet équipement ne fait l'objet, aujourd'hui, d'aucune programmation de 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

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

⇒ **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.

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 survenues 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.

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.

○ Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E se satisfait pleinement de ces éléments de réponse. RFF reprend l'ensemble des thèmes évoqués à l'avis de l'AE puis par le public dans ses observations.

RFF actualise et complète les premières réponses faites à l'AE avant ouverture de l'enquête publique.

Il ressort clairement des éléments de réponse présentés par RFF, que l'ensemble des projets (CNM, DDA9 ZAC OZI et projet de gare) prennent bien en compte les principales problématiques environnementales. Que l'ensemble de ces projets sont compatibles, respectueux et cohérents avec les plans et documents d'urbanisme opposables (SRCE, PDU, PPRi, SCoT et PLU). Que l'ensemble des procédures réglementaires ont été respectées et correctement mises en œuvre.

16. La LNMP :

Résumé de l'observation :

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.

- Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E se satisfait pleinement de cette réponse de RFF, claire et précise qui se suffit à elle-même et n'appelle pas de sa part d'autres commentaires.

17. Evaluation socio-économique :

Résumé de l'observation :

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.

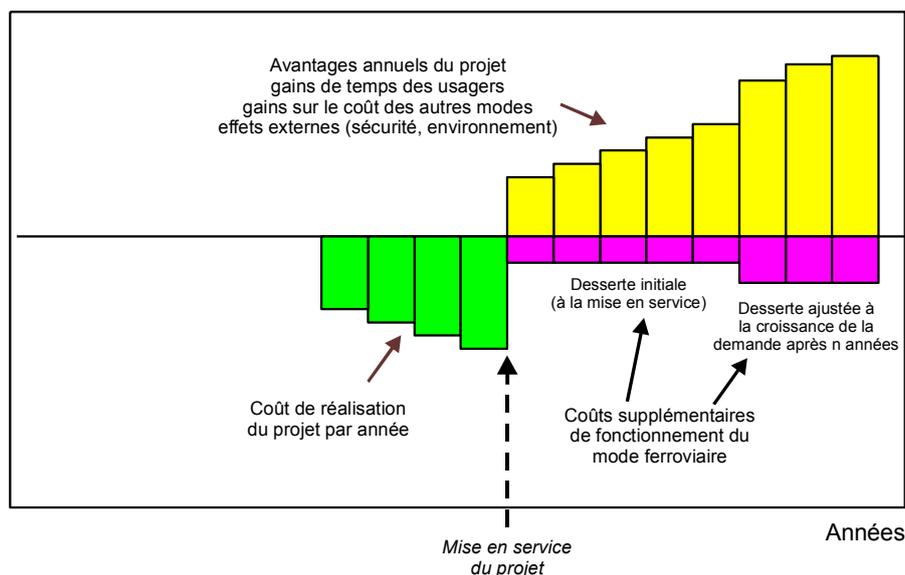
L'instruction-cadre recommande aussi de préciser l'impact des projets sur l'ensemble de ces catégories d'acteurs, de bénéficiaires. Doivent être également précisés les effets externes non affectés aux groupes ci-dessus.

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).

⇒ **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.

⇒ **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 :

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

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).

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.

⇒ **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.

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.

⇒ 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 :
 - le gestionnaire d'infrastructure (RFF ou les autres gestionnaires d'infrastructure, dans le cas d'une gestion déléguée),
 - les autorités organisatrices des transports (région, opérateur historique SNCF),
 - les exploitants ferroviaires (opérateur historique SNCF, autres opérateurs ferroviaires),

- 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.

- Le point de vue du commissaire enquêteur :

S'agissant d'un thème particulier demandant un niveau de compétence spécifique en matière économique que n'a pas le C-E, celui-ci se contentera d'observer que RFF répond de manière complète à l'observation de l'association « La Fabrique Citoyenne » en rappelant les conditions réglementaires sur les modalités de l'évaluation socio-économique d'un projet définies par le ministère des Transports, lesquelles détaillent de manière précise les méthodes et paramètres à appliquer et utiliser pour les calculs, garantissant ainsi une comparabilité de l'évaluation faite des projets.

L'analyse socio-économique du projet vraisemblablement réalisée par un économiste confirmé et établie selon la méthodologie imposée par le ministère des transports, confirmée et précisée, dans la présente réponse de RFF, peut, d'un point de vue du C-E, être jugée sincère et satisfaisante.

18. Déficits exploitation SNCF suppression de lignes :

Résumé de l'observation :

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 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.

○ Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E se satisfait pleinement de cette réponse de RFF, qui répond avec précision à la question posée.

19. Le coût de l'annulation éventuelle du projet :

Résumé de l'observation :

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.

○ Le point de vue du commissaire enquêteur :

Le C-E prend acte de cette réponse, il est évident que RFF a engagé de nombreux frais en vue de la réalisation de la gare et que sa non construction entraînerait une perte sèche de plusieurs millions d'€ qui au final, RFF étant un établissement public, seraient à la charge du contribuable. Le report de sa construction de quelques années, réalisation concomitante avec la gare de Manduel par exemple, entraînerait aussi comme le précise RFF dans son dernier paragraphe, outre le risque de perdre une partie des subventions, un surcoût conséquent lié à la construction de la gare sur une ligne en exploitation et non plus sur une ligne en cours de construction.

Une perte sèche de quelques millions d'€ pour RFF en cas d'abandon complet du projet représente le risque à prendre pour toute entreprise si le projet souhaité ne peut être déclaré d'intérêt général. Le montant des frais engagé ne pouvant être à lui seul un élément suffisant pour forcer l'utilité publique d'un projet.

Par contre une même perte pour le seul report de quelques années doit pouvoir être analysée différemment et justifier si toutes les autres conditions sont réunies une réalisation anticipée du projet, sous réserve que celui-ci, puisse être déclaré d'intérêt général.

RFF n'évoque pas, dans sa réponse, les conséquences financières qui pourraient être à la charge de la communauté d'agglomération de Montpellier en cas d'abandon ou de report du projet.

Cependant, le président de la communauté d'agglomération de Montpellier a fait savoir publiquement et à plusieurs reprises qu'un report de réalisation du projet entraînerait pour sa communauté des pénalités et surcoûts importants qui doivent impérativement être évités. Voir délibération de la CAM n° 12474 du 31/07/2014, jointe en annexe au rapport, très explicite à ce sujet.

Etabli à Lattes le 24 novembre 2014
Le commissaire enquêteur
Pierre Balandraud

B



Image extraite du dossier d'enquête publique

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

1) Préambule sur l'historique du projet et sur les engagements de Montpellier Agglomération envers ce projet :

Le projet de gare nouvelle pour Montpellier lié au CNM et à la LNMP au lieu-dit « La MOGERE » est évoqué depuis de très nombreuses années par le milieu politique (Maire de Montpellier, Président de Montpellier Agglomération, Président du Conseil Régional) ainsi que par le milieu professionnel. En cette fin d'année 2014 il peut être observé que tout a été mis en place au fil des ans pour que cette gare nouvelle puisse se réaliser, en effet :

- le SCOT de Montpellier agglomération approuvé le 17 février 2006 a défini ce secteur Mogère Pont Trinquat comme un des 11 sites stratégiques retenu pour le développement de l'agglomération ;
- le PLU de la commune de Montpellier a été mis en compatibilité avec le SCOT ;
- une ZAC, sur ce secteur de la Mogère, dénommée ZAC Oz1 a été créée par délibération du 29 octobre 2013 puis (après enquête publique) approuvée par le Conseil communautaire le 31 juillet dernier 2014 ;
- le programme d'équipement de cette ZAC a été également, à cette même date, approuvé ;
- une convention d'aménagement a été contractée avec la SAAM pour l'aménagement de la ZAC (24 septembre 2013) ;
- une convention de financement avec ASF, pour la réalisation du franchissement de l'autoroute déplacée et pour étude du franchissement de l'autoroute existante, a été arrêtée par délibération du conseil communautaire en date de 1^{er} octobre 2014 ;
- un prolongement de la ligne 1 du tramway est envisagé. Son programme de réalisation pour la desserte de la gare nouvelle a été approuvé par délibération de la CAM n°11738 du 25/07/2013

Enfin, la délibération n° 12474 du 31 juillet 2014 de Montpellier Agglomération rappelle la dépendance entre la réalisation de la nouvelle gare de « Montpellier Sud de France » et la réalisation de la ZAC OZ1, ainsi que les engagements de la CAM sur la réalisation de ces 2 projets.

Le C-E a souhaité ce préambule pour éclairer le lecteur sur le fait que depuis de nombreuses années tout a été programmé et organisé, à travers le SCoT, le PDU de l'agglomération et le PLU de Montpellier pour un développement au Sud de la ville en direction des secteurs urbanisés des communes littorales de Lattes et Pérols dans le prolongement des extensions urbaines de Port Marianne, du Millénaire et d'Odysseum en y intégrant les grandes infrastructures que sont le CNM, le déplacement de l'A9 et la nouvelle gare TGV.

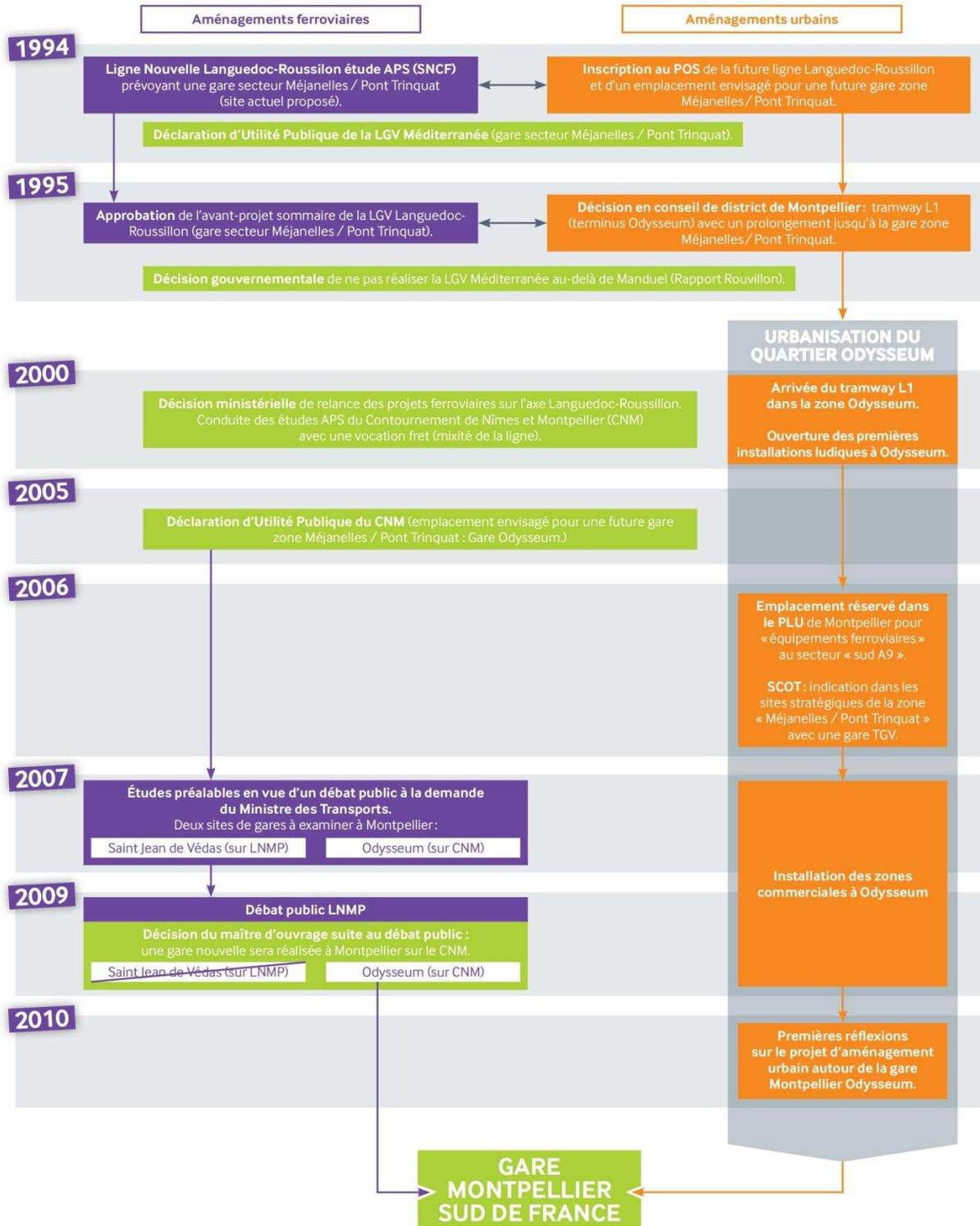
Voir page suivante, logigramme sur l'historique du projet (extrait du mémoire en réponse de RFF sur les observations).

La délibération de Montpellier Agglomération du 31 juillet 2014 étant quant à elle particulièrement explicite sur la relation de la ZAC OZ1 avec le projet de gare nouvelle sur la limitation des engagements de la CAM à ceux déjà pris sur ces 2 projets et sur les raisons qui ont motivé la CAM à approuver le dossier de réalisation de la ZAC OZ1.

Logigramme historique du projet de gare nouvelle (Extrait du mémoire en réponse de RFF aux observations)

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.



2) Conclusions du C-E sur la procédure, la constitution du dossier et le déroulement de l'enquête publique :

Sur la présentation de l'enquête publique

Le projet de gare nouvelle a été soumis à enquête publique au titre des dispositions de l'article L.123-1 du Code de l'Environnement, sur la base d'un dossier constitué et présenté par RFF, en vue de le soumettre à l'avis du public, afin de recueillir ses appréciations, suggestions, observations, voire contre-propositions et permettre à RFF de disposer de tous les éléments nécessaires à sa décision.

Sur la constitution et la conformité du dossier :

Sur la forme :

Le dossier soumis à enquête publique dans sa composition était conforme aux dispositions de l'article R.123-8 du code de l'environnement.

Il est apparu, au C-E, bien structuré, bien illustré, clair et de lecture facile.

Sur le fond :

Le dossier précise les enjeux et les objectifs du projet qui consiste à la réalisation d'une gare nouvelle en liaison avec la ligne LGV Contournement Nimes Montpellier et avec la réalisation programmée d'un nouveau quartier urbain de Montpellier ZAC OZ1.

Sur les modalités de l'enquête publique :

Le dossier d'enquête a été déposé dans les mairies de Montpellier et de Mauguio, Montpellier étant le siège de l'enquête où pouvaient être adressées au C-E toutes les correspondances liées à ce projet de gare nouvelle.

L'enquête publique a été conduite par Pierre Balandraud commissaire enquêteur désigné par décision n° E14000013/75 du 12/08/2014, de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Paris.

L'enquête a été menée dans les conditions définies par les articles R.123-1 à R.123-23 du code de l'environnement relatifs à la démocratisation des enquêtes publiques, et précisées par la décision du Président de RFF en date du 03 septembre 2014.

La préparation de l'enquête, s'est mise en place à partir de 3 réunions dans les locaux de RFF. La première réunion lundi 25 août 2014 pour une première présentation du projet et pour l'organisation administrative de l'enquête publique. La deuxième le vendredi 5 septembre pour des échanges (questions réponses) sur le dossier étudié par le commissaire enquêteur, et la dernière le jeudi 11 septembre 2014 pour la présentation du projet de gare nouvelle par le titulaire pressenti pour la construction de cette gare (groupement ICADE).

Les mesures de publicité obligatoires ont été réalisées conformément aux dispositions de la décision du Président de RFF (décision du 3 septembre 2014)

L'enquête publique s'est déroulée du 22 septembre au 24 octobre 2014 inclus soit une période de 33 jours consécutifs et a donné lieu à 4 permanences 3 en mairie de Montpellier et 1 en mairie de Mauguio. La durée de l'enquête a dépassé de quelques jours la durée minimum légale prévue par les textes.

Un dossier et un registre d'enquête sont restés disponibles et sous surveillance dans chacune des 2 mairies concernées.

Aucun incident même mineur n'est venu troubler le déroulement de l'enquête.

La mise en œuvre de l'enquête publique, sa préparation, son organisation et son déroulement ont été présentés en détail au chapitre X (pages 20 à 24) du présent rapport d'enquête, il n'est pas utile de les rappeler ici.

Le commissaire enquêteur considère que les procédures réglementaires ont été respectées, que la préparation et l'organisation de l'enquête publique ont bien été réalisées en concertation entre RFF et le C-E et que l'enquête s'est déroulée dans d'excellentes conditions.

Voir également chapitre XI du rapport d'enquête (pages 24 à 29)
« Analyse critique du commissaire enquêteur sur le dossier soumis à enquête publique »,
que le C-E confirme ici dans cette partie Conclusions et Avis.

3) Conclusions du C-E sur la participation du public et sur les observations :

Sur la participation du public :

La participation du public a été très importante. Le milieu associatif, le public, des élus se sont en grand nombre manifestés.

- 50 personnes se sont déplacées pour rencontrer le C-E ;
- 87 observations ont été inscrites écrites sur le registre d'enquête publique tenu en mairie de Montpellier ;
- 15 observations ont été inscrites sur le registre d'enquête publique tenu en mairie de Mauguio ;
- 104 courriers ont été adressés au C-E : 102 en mairie de Montpellier 2 en mairie de Mauguio. 18 de ces courriers sont des contributions du milieu associatif ou syndical et 11 du milieu politique (élus)
- 564 courriers types ont été reçus en mairie de Montpellier ;

Quelques personnes ayant doublé leur entretien avec le C-E par un courrier, par un courrier type ou par une inscription aux registres d'enquête, **ce sont environ 770 personnes** qui se sont manifestées au cours de l'enquête.

Le C-E a pu constater une forte participation du public du milieu associatif et d'élus. Cette participation ne peut être considérée que comme satisfaisante, dans le sens où elle reflète un intérêt du public pour un projet qui le concerne directement et enrichissante par les apports de ce public au travers de ses observations.

Sur les observations :

Tout d'abord compte tenu de la nature des observations formulées et des questions posées, le C-E a tenu pour compléter sa connaissance du dossier à rencontrer différents services et personnalités, c'est ainsi qu'il a rencontré ;

Madame Isabelle Gianiel Vice-Présidente de Montpellier Agglomération et Monsieur Yves Nurit Directeur Général des Services adjoint à la CAM ;

Monsieur Guy Lessoile chef du service Eau et Risques à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer ;

Monsieur Bernard Duthoit directeur stratégie et développement SNCF (direction déléguée aux grands travaux SNCF) et monsieur François Quetin (direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation) ;

Mme Marie MEUNIER-POLGE Vice-Présidente du Conseil Régional déléguée aux transports et intermodalités, Monsieur Jean-Romain BRUNET Conseiller Politique du Président du Conseil Régional M. Damien ALARY, Monsieur Fabrice Levassort directeur des transports et Communications au conseil régional Languedoc Roussillon et M. Nicolas DOURLENS direction des transports.

Ces rencontres lui ont permis de mieux appréhender :

- l'implication et les engagements de Montpellier Agglomération pour ce projet de gare nouvelle ;
- la vision du transporteur SNCF sur l'opportunité du CNM, sur la réhabilitation de la gare historique Saint Roch, sur sa capacité d'accueil actuelle, sur ses limites à moyen terme, sur le trafic ferroviaire estimé pour le moyen et le long terme, les besoins futurs pour la métropole montpelliéraine et les complémentarités des 2 gares ;
- la vision du Conseil Régional sur le développement du trafic ferroviaire sur le plan Européen, National et Régional, sur l'ouverture du marché ferroviaire à l'Europe, sur les atouts de la nouvelle gare « Sud de France » comme porte d'entrée du territoire et sur la politique de la Région en tant qu'autorité organisatrice des transports pour poursuivre le développement du transport ferroviaire régional en jouant sur les complémentarités des 2 gares Saint Roch et Sud de France ;
- les contraintes hydrauliques, le zonage inondation, la réglementation PPRi du secteur du Nègue-Cats, les procédures « loi sur l'eau » à venir sur ce secteur et le contenu du schéma directeur hydraulique élaboré, présenté par la CAM et validé par les services de l'Etat.

* * * * *

Les observations étant nombreuses et similaires, elles ont été après analyse réparties en plusieurs thèmes sur lesquels RFF interrogé a produit un mémoire en réponse. Les thèmes recensés englobent la totalité des observations émises par le public, les associations et les élus qui ont dû trouver, chacun pour ce qui le concerne, dans la première partie du rapport, la réponse de RFF à leur observation, critique ou inquiétude et le point de vue du C-E sur chacun des thèmes évoqués.

Le tout a été développé chapitre XV pages 33 à 78 du rapport.

Le C-E confirme dans ses présentes conclusions son point de vue donné chapitre XV du rapport.

Il rappelle cependant pour l'essentiel :

Sur la forme :

- que la procédure d'enquête publique a été régulière et que malgré des demandes répétées, rien ne justifiait à ses yeux la prolongation de l'enquête publique et la tenue d'une réunion publique ;

- qu'antérieurement, des mesures de concertation et de débat public ont été mises en œuvre dans le cadre des projets de CNM et LNMP, que les bilans tirés de ces actions de concertation ont été positifs et approuvés par RFF ;
- que les mesures de concertation mises en place pour le présent de projet de gare nouvelle, bien qu'elles n'aient pas satisfait certaines associations, ont été conséquentes, que la concertation garantie par une « Garante » lui est apparue sincère et qu'elle s'est conclue par un bilan positif également approuvé par RFF.

Sur le fond :

Risque inondation

- que les inquiétudes sur l'inondabilité de la zone pouvaient être levées du fait de l'existence d'un PPRi dont les prescriptions ne peuvent qu'être respectées et de l'existence d'un schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats élaboré par la communauté d'Agglomération qui conclut à une réduction du risque inondation pour le secteur aval du bassin versant. Le parc du Nègue-Cats pour une superficie de 30 hectares présentant aussi l'avantage d'être envisagé comme un élément phare structurant du quartier OZ et un ouvrage de gestion des crues à l'échelle de la totalité du bassin versant.

Le C-E ayant cependant attiré l'attention des services de l'Etat et de la CAM sur l'ancienneté du PPRi du Nègue-Cats qui mériterait certainement d'être révisé et sur une analyse critique du schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats faite par l'association « Mosson coulée Verte » qui mériterait d'être examiné. Cette analyse critique a été communiquée avec ses commentaires par l'association à la CAM ;

En tout état de cause, le C-E a considéré, dans ses points de vue, que les procédures « loi sur l'eau », qui restent à mettre en œuvre aussi bien pour la ZAC OZ1 que pour le projet de gare nouvelle, instruites par les services de l'Etat garantissent que rien ne pourra être autorisé s'il demeure un risque d'aggravation du risque inondation ou si le projet ne prend pas en compte les prescriptions réglementaires qui s'imposent (PPRi en particulier).

Réhabilitation de la gare Saint Roch :

- que les travaux de réhabilitation de la gare historique Saint Roch souvent évoqués n'ont porté que sur l'amélioration de l'accueil et sur le confort des voyageurs et ne pouvaient en aucun cas concerner une augmentation de la capacité d'accueil de trains en gare ni éviter en raison de l'évolution du trafic estimé à moyen terme sa saturation ; Il y a eu manifestement confusion au niveau du grand public, qui n'a pas eu forcément les bonnes informations sur la nature et l'objet des travaux et qui s'est davantage interrogé sur leur montant et sur leur comparaison avec les coûts du projet de nouvelle gare.

Sur la volonté de la CAM à réaliser le projet de ZAC OZ1 :

- que malgré des interrogations nées au lendemain des élections municipales il est manifeste aujourd'hui que la CAM s'est résolument prononcée en faveur du projet et qu'elle a pris toutes les décisions nécessaires pour le faciliter (cf de très nombreuses délibérations sur la réalisation de la ZAC OZ1 et sur les accès à la future gare). Le C-E considère caricatural de dénoncer ce projet de nouvelle gare comme gare betteraves. Sa situation à quelques centaines des zones urbaines de Montpellier et de Lattes, de l'aéroport international Montpellier Méditerranée et à quelques kilomètres des zones touristiques bâties du littoral

montpelliérain devrait en faire sur les 15 à 20 années à venir avec le développement de l'urbanisation environnante un pôle attractif central.

Sur les préoccupations environnementales :

- que les préoccupations environnementales ont dans leur ensemble correctement été prises en compte dans le présent dossier, mais aussi et surtout par les projets précédemment autorisés avec des avis de l'autorité environnementale locale satisfaisants (CNM déplacement de l'A9 et ZAC OZ1). Le C-E considère que les problématiques concernant les consommations de terres agricoles, la zone inondable, les corridors écologiques, les trames vertes et bleues et le paysage, y compris la prise en compte du voisinage du château classé de la Mogère, ont été présentées à l'occasion des précédents dossiers et que les mesures de suppression, de réduction ou de compensation des impacts éventuels ont été validées par les autorités compétentes. Dans son mémoire en réponse RFF, fait bien ressortir que le projet est cohérent et respectueux des réglementations environnementales qui le concerne. (*Voir annexe séparée mémoire en réponse de RFF paragraphe 2.12 pages 43 à 53*) ;

Sur le plan du paysage dans une démarche similaire à la démarche hydraulique, il doit être noté l'avis favorable de la Direction Régionale des Affaires Culturelles et de l'Architecte des Bâtiments de France (avis du 24 juillet 2013) sur la mise au point d'un plan de référence (OZ Montpellier-paysage du château de la Mogère du 05/07/2013) admis et approuvé sous réserve évidemment qu'il soit bien mis en œuvre par les différents porteurs de projets.

Sur les nuisances acoustiques liées au CNM et au déplacement de l'A9 mais accentuées par la gare, il doit être noté un engagement important de la CAM qui a demandé d'une part aux maîtres d'ouvrage de CNM et du déplacement de l'A9 (Oc'Via et ASF) de renforcer leurs dispositifs de protection acoustique et d'autre part la décision de la CAM dans le cadre du projet urbain de réaliser une « pièce urbaine » formant une enveloppe acoustique autour des deux infrastructures afin de juguler leurs impacts cumulés par la création d'immeubles écrans accueillant des activités en vitrine sur les grands axes de communication.

Sur les corridors écologiques les trames vertes et les trames bleues, RFF dans son mémoire en réponse justifie le projet de gare qui n'intercepte ni la trame bleue ni la trame verte au regard du Schéma Régional de Cohérence Ecologique actuellement mis en ligne sur le site de la DREAL.

Le C-E considère sur la problématique enjeux environnementaux, que ceux-ci ont bien été évalués et pris en compte et que les associations environnementales (FRAPNE, ACNAT LR en particulier) qui font part légitimement de leurs inquiétudes se sont « trompés » d'enquête publique. Leurs observations auraient mérité d'être formulées et examinées pendant l'enquête publique sur la ZAC OZ1. On ne peut aujourd'hui raisonnablement revenir sur les dispositions d'aménagement de cette ZAC qui a été avec son programme d'équipements publics approuvée par la CAM et pour laquelle une concession d'aménagement a été concédée à la SAAM.

Sur la situation du projet de gare ne permettant pas un raccordement ferroviaire direct entre le CNM et la ligne historique :

- que l'absence de raccordement direct entre les 2 lignes, bien que regrettable, n'est pas rédhibitoire, le C-E engage toutefois Montpellier Agglomération à poursuivre sa réflexion

sur la mise en place de liaisons, en transport collectif, rapides et confortables entre les 2 gares ;

L'historique du projet donné en préambule de ces conclusions montre déjà qu'en 1994, il y a 20 ans il était annoncé une éventualité de gare nouvelle à la Mogère. Ensuite tout s'est mis en œuvre dans cette perspective avec un déroulement de procédures lourdes, compliquées et de nombreuses études souvent onéreuses. Bien que le C-E soit convaincu que d'autres sites, éventuellement plus favorables, (à l'intersection des 2 lignes : Saint Jean de Védas, mais aussi pourquoi pas Saint Brès) auraient pu être envisagés, il ne lui paraît pas possible aujourd'hui de faire un « bond » en arrière, de remettre en cause des partenariats qui fonctionnent, des autorisations et des subventions acquises et des engagements fermes pris par de nombreux partenaires. Le projet de gare nouvelle s'est inscrit dans un calendrier sur du long terme, il arrive aujourd'hui à son terme, il est souhaité et validé par les nombreux partenaires que le C-E a souhaité rencontrer (Etat, Région, Montpellier Agglomération, SNCF), son financement est prévu et des subventions acquises. Il serait déraisonnable de penser aujourd'hui que tout puisse être annulé pour recommencer.

Sur la réalisation du projet de gare pour une mise en service fin 2017

- que le projet ne pouvait attendre l'échéance de 2020 (mise en service de la gare de Manduel). Surcoûts liés à la construction de la gare alors que le CNM serait en exploitation trop importants ; Voir à nouveau la délibération de la CAM n° 12474 du 31 juillet 2013.

Il est évident qu'en attente de la mise en service de la gare de Manduel la nouvelle gare n'aura qu'une faible activité 2 TGV par jour dans les 2 sens soit 4 TGV. Plus quelques trains transversaux (Eurocités), le chiffre total estimé selon les dires de certaines personnalités compétentes de la SNCF, de RFF ou de la Région rencontrées étant de 8 à 10 trains par jours correspondant à 300 000 voyageurs en moyenne par an pendant la phase transitoire. Il y aura bien une période où il pourra être dénoncé une gare « fantôme », mais les trois premières années seront vite passées, rappelons que la nouvelle gare ne se construit pas pour quelques années mais pour une très longue durée.

Par contre il est impératif que la nouvelle gare de Manduel se construise et soit mise en service dans les délais annoncés, RFF doit tout mettre en œuvre et se mobiliser avec les partenaires concernés pour le respect du calendrier.

Sur le financement des travaux et les partenariats :

- que le financement des travaux et les partenariats sont prévus: l'Etat qui contribue à hauteur de 45M€, Réseau Ferré de France à hauteur de 45M€ et les collectivités territoriales à hauteur elles aussi à hauteur de 45 M€ (Conseil régional du Languedoc-Roussillon, 32,175M€, Montpellier Agglomération, 11,825M€ et Nîmes Métropole, 1M€) ;

Sur la justification du projet :

- pour le C-E, le projet se justifie par la forte croissance démographique de la Région Languedoc-Roussillon, de l'Hérault et en particulier de l'agglomération montpelliéraine. La croissance démographique de la Région est la plus forte de France.

Il se justifie par l'augmentation du trafic ferroviaire estimé à l'horizon 2020 aux environs de 12 millions de voyageurs par an et par la capacité de la gare Saint Roch limitée à 9 millions

de voyageurs. Il se justifie par la politique régionale pour le développement du transport ferroviaire régional qui a explosé : multiplié par 4 depuis la prise de compétence par la Région et qui devrait encore se développer avec le TER à 1 euro. Pour exemple il peut être cité la réussite du pôle multimodal de Baillargues qui a multiplié par 4 aux heures de pointe le nombre de TER s'arrêtant à Baillargues.

La gare nouvelle libèrera de nouveaux sillons pour augmenter encore le cadencement des TER sur la ligne actuelle. Cette possibilité étant retenue aussi bien par la SNCF que par la Région justifie encore davantage la nouvelle gare.

La gare nouvelle Sud de France, porte d'entrée du territoire, comme le disent les représentants du Conseil Régional, devrait aussi favoriser le développement économique de la future métropole Montpelliéraine en permettant le passage plus fréquent des trains à grande vitesse. Paris sera à 3 heures de TGV.

Le pôle d'affaires pensé autour de la gare et le site choisi proposent en effet une situation favorable avec la liaison à l'autoroute A9 et les transports en commun (tramway et bus). La gare nouvelle de Montpellier bien qu'éloignée sera ainsi connectée à la gare Saint-Roch et à l'aéroport international Montpellier Méditerranée par les transports collectifs existants, puis avec l'extension des lignes 1 puis 3 du tramway qui n'est pas très éloignée. Des parkings suffisants ainsi qu'un maillage des voies cyclables et piétonnes sont prévus pour permettre à l'ensemble des voyageurs d'accéder facilement à la gare.

Pour le C-E, il n'y a pas d'éléments majeurs pour formuler un avis défavorable au projet et il ne convient pas de remettre en cause son implantation géographique annoncée sur le site de la Mogère depuis de très nombreuses années, situation validée à l'issue de procédures de concertation.

4) Conclusions du C-E sur le mémoire en réponse de RFF :

Le C-E considère que le mémoire en réponse communiqué par RFF est particulièrement complet et documenté dans les réponses qu'il apporte, de manière exhaustive et parfois illustrée, à chacun des thèmes qui ont été identifiés.

Sur le fond, il constate qu'elles sont partagées aussi bien par la communauté d'agglomération de Montpellier que par le Conseil Régional Languedoc-Roussillon et que cela le conforte dans l'avis, que l'étude du dossier et son propre examen des observations l'amenaient à formuler.

Mais surtout, à travers le questionnement qui correspond aux interrogations inscrites sur les registres d'enquête et par courriers - simplement synthétisées par le C-E - RFF maître d'ouvrage apporte au public, qui les a formulées, une réponse explicite et formelle à chacun des points soulevés.

Sur les problèmes environnementaux

Zone inondable, consommation des terres agricoles, paysage corridors écologiques trames vertes trames bleues, nuisances acoustiques etc.....

Les informations complémentaires apportées par RFF, manifestement nécessaires, devraient être de nature à apaiser les inquiétudes logiquement exprimées, par les associations environnementales passionnées et soucieuses de la préservation de leur cadre de vie et de leur environnement.

Sur la justification du projet :

Les informations complémentaires données par RFF et considérées comme satisfaisantes par le C-E devraient pouvoir convaincre un certain nombre d'opposants qui n'avaient peut-être pas une véritable connaissance du projet. Pour bon nombre d'autres, en particulier le collectif associatif d'opposition à la gare nouvelle, certaines associations d'usagers, de consommateurs et d'élus qui ont développés des arguments en totale opposition par rapport à ceux de RFF, il demeurera des interrogations importantes qui vont persister, cette partie du public ne croyant pas à une importante évolution du trafic ferroviaire, à la saturation ferroviaire en gare Saint Roch et à la complémentarité future des 2 gares à moyen terme.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

- **Après avoir étudié le dossier** et constaté que celui-ci était complet et régulier ;
- **Après avoir vérifié** le respect de la procédure de mise en œuvre de l'enquête publique conformément à la réglementation et aux dispositions de la décision de M. le Président de Réseau Ferré de France en date du 3 septembre 2014 ;
- **Après avoir examiné et analysé** les observations formulées par le public ;
- **Après avoir examiné** le mémoire en réponse de RFF ;
- **Après s'être entretenu avec** : les services de l'Etat, des représentants de la SNCF, des représentants de Montpellier Agglomération, des représentants du Conseil Régional ;
- **Considérant** que l'enquête publique, préalable à la déclaration de projet pour la nouvelle gare de Montpellier « Sud de France » envisagée commune de Montpellier lieu-dit « La Mogère-Pont Trinquat » s'est déroulée dans de bonnes conditions ;
- **Vu** le mémoire en réponse de RFF sur la synthèse des observations établie par le C-E ;
- **Vu** le dossier soumis à enquête publique.

**LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR EMET
UN AVIS FAVORABLE
A LA DECLARATION DE PROJET
Pour le projet de gare nouvelle envisagé par RFF
Au lieu-dit « la Mogère Pont Trinquat »
COMMUNE DE MONTPELLIER**

Etabli à Lattes
Le 24 novembre 2014
Le commissaire enquêteur
Pierre Balandraud

C



Image : source internet google image (travaux en cours CNM)

ANNEXES AU RAPPORT

- Annexe 1 : Convocation RFF et courrier de transmission
- Annexe 2 : procès-verbal de clôture de l'enquête publique
- Annexe 3 : Synthèse des observations
- Annexe 4 : Mémoire en réponse de RFF (donné en annexe séparée)
- Annexe 5 : Délibérations de la communauté d'agglomération de Montpellier

ANNEXE 1

Pierre BALANDRAUD
23 Plan du Mas De Cocon
34970 LATTES
Tél: 04 67 42 69 82
Portable : 06 17 04 36 62
E-mail : pierre.balandraud@wanadoo.fr

Lattes le 27 octobre 2014

A

Monsieur le Président de Réseau Ferré de
France

A

L'attention de Mme Virginie WAGNER
Direction Régionale Languedoc Roussillon
185 Rue Léon BLUM
B-P 9252 34043 Montpellier Cedex 1

Objet: Enquête Publique préalable à la
déclaration de projet de la gare
nouvelle Sud de France sur le
territoire de la commune de
Montpellier.

Réf : Décision du Tribunal Administratif de
Paris n° E14 000013/75 du
12/08/2014.
Votre décision du 3 septembre 2014

Monsieur le Président,

Conformément à la décision n° E14000013/75 du 12/08/2014, de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Paris et aux dispositions de votre décision du 03 septembre 2014 j'ai conduit l'enquête publique préalable à la déclaration de projet de la gare nouvelle Sud de France sur le territoire de la commune de Montpellier.

Suite à mon dernier contact avec votre représentante Mme Virginie Wagner, j'ai l'honneur de vous confirmer qu'une réunion se tiendra dans vos locaux au 185 Rue Léon BLUM à Montpellier le :

Mardi 28 octobre à 13 heures 30

Au cours de laquelle il vous sera communiqué, conformément aux dispositions de l'article R.123-18 du code de l'environnement, les observations recueillies au cours de cette enquête.

Je vous prie de croire monsieur le président à l'expression de mes respectueuses salutations.

Le commissaire enquêteur

Pierre BALANDRAUD

Pierre BALANDRAUD
23 Plan du Mas De Cocon
34970 LATTES
Tél: 04 67 42 69 82
Portable : 06 17 04 36 62
E-mail : pierre.balandraud@wanadoo.fr

Lattes le 27 octobre 2014

A

Monsieur le Président de Réseau Ferré de
France

A

L'attention de Mme Virginie WAGNER
Direction Régionale Languedoc Roussillon
185 Rue Léon BLUM
B-P 9252 34043 Montpellier Cedex 1

Objet: Enquête Publique préalable à la déclaration de projet de la gare nouvelle Sud de France sur le territoire de la commune de Montpellier.

Réf : Décision du Tribunal Administratif de Paris n° E14 000013/75 du 12/08/2014. Votre décision du 3 septembre 2014.

PJ : Annexe : Synthèse des observations formulées et procès-verbal de clôture d'enquête publique avec copie intégrale des observations écrites formulées par le public et des courriers reçus par le commissaire enquêteur.

Monsieur le président,

Conformément à la décision n° E1400013/75 du 12/08/2014, de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Paris et aux dispositions de votre décision du 03 septembre 2014 j'ai conduit l'enquête publique préalable à la déclaration de projet de la gare nouvelle Sud de France sur le territoire de Montpellier.

Cette enquête ouverte le lundi 22 septembre 2014 s'est terminée le vendredi 24 octobre 2014. Elle s'est déroulée sans incident et a connu une très forte participation du public, du milieu associatif et d'élus.

Au cours des 33 jours d'enquête j'ai :

- reçu 50 personnes à l'occasion de la tenue de mes 4 permanences ;
- constaté 87 observations écrites sur le registre d'enquête publique tenu en mairie de Montpellier ;
- constaté 15 observations écrites sur le registre d'enquête publique tenu en mairie de Mauguio ;
- reçu 91 courriers en mairie de Montpellier siège de l'enquête ;
- reçu 511 courriers types en mairie de Montpellier ;
- reçu 2 courriers en mairie de Mauguio ;

Sur les courriers reçus 18 émanent du milieu associatif et 11 d'élus locaux.

Je vous communique donc en conséquence, en accompagnement de ce courrier :

- le procès-verbal de clôture d'enquête ;
- une synthèse des observations formulées par le public le milieu associatif et les élus ;
- la copie intégrale des observations écrites formulées au cours de l'enquête (registre d'enquête, courriers).

Conformément aux dispositions de l'article R.123-18 du code de l'environnement, je vous invite à m'adresser, dans un délai maximal de 15 jours, à compter de la date de réception du présent courrier, vos observations éventuelles au regard de chacun des thèmes évoqués à la synthèse des observations.

Je vous prie de croire monsieur le président à l'expression de mes respectueuses salutations.

Remis, à Mme Wagner le
28/10/2014 dans les locaux de RFF
Languedoc-Roussillon
185 Rue Léon BLUM Montpellier

Pour le directeur de Réseau Ferré de France Direction des Grands Projets Mme Virginie Wagner. Pris connaissance le 28 octobre 2014	Le commissaire enquêteur Pierre BALANDRAUD
---	---

PROJET DE GARE NOUVELLE SUD DE FRANCE COMMUNE DE MONTPELLIER

Enquête publique préalable à la déclaration de projet gare nouvelle Sud de France
sur la commune de Montpellier
Articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-19 du Code de l'environnement

I

PROCES-VERBAL DE CLÔTURE D'ENQUÊTE

L'**enquête publique**, relative au projet de gare nouvelle Sud de France sur la commune de Montpellier **s'est déroulée**, du 22 septembre 2014 au 24 octobre 2014, **dans de bonnes conditions**, aucun incident même mineur n'est venu perturber le bon déroulement de l'enquête.

➤ **Les mesures de publicité :**

I- Publicités obligatoires :

Les mesures de **publicité** de l'enquête publique dans 2 journaux régionaux, en mairies de Montpellier et de Mauguio, à proximité du terrain d'assiette du projet et sur le site internet de RFF ont été réalisées conformément aux prescriptions de la décision du président de RFF du 03 septembre 2014, à savoir :

➤ **Parution de l'avis d'enquête dans deux journaux régionaux diffusés dans le département de l'Hérault :**

Les parutions ont eu lieu dans les journaux « le Midi Libre » édition du 06/09/2014 et « La Gazette de Montpellier n° 1368 », édition du 04/09/2014 pour le 1^{er} avis, et dans ces mêmes journaux édition du 22/09/2014 dans « le Midi Libre » et édition du 25/09/2014 dans « la Gazette de Montpellier n° 1371 » pour le 2^{ème} avis.

➤ **Affichage de l'avis d'enquête sur le site du projet (du 06/09/2014 au 24/10/2014 inclus) :**

L'avis d'enquête sur panneaux rigides de format 100 cm x 70 cm environ, écritures en noir sur fond jaune, (dimensions supérieures aux prescriptions réglementaires) a été affiché en 5 emplacements à proximité du site d'implantation du projet directement visibles à partir de la voirie publique.

Le commissaire enquêteur s'est assuré à plusieurs reprises de la réalité de ces affichages, d'abord le 6 septembre 2014 (17 jours avant l'ouverture de l'enquête) puis à plusieurs reprises au cours de celle-ci.

➤ Mise en ligne sur le site internet de RFF (à compter du 04/09/2014) :

L'avis d'enquête a été mis en ligne sur le site internet de RFF dès le jeudi 04 septembre 2014 soit plus de 15 jours avant le début de l'enquête.

A l'initiative des municipalités :

L'avis d'enquête publique a été affiché dans les 2 communes (Montpellier et Mauguio) aux lieux habituels d'affichage.

MM. les maires de chaque commune ont été sollicités pour établir les certificats d'affichage correspondants.

En complément des publicités obligatoires a été effectué :

- un avis dans la presse locale « gazette de Montpellier n° 1371 » en date du 25 septembre 2014 sur la base d'un communiqué transmis à la presse par RFF.

En correction d'une « coquille » sur l'avis d'enquête :

Un avis d'enquête rectificatif a été publié dans les journaux « Le Midi Libre » et « La Gazette de Montpellier n° 1371 » en date du 18 septembre 2014

Les panneaux d'affichage en bordure du site d'implantation de la gare ont été doublés d'un panneau complémentaire rectificatif.

Il s'agissait de la correction 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 sur 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*)

➤ Complément de publicité sur la tenue de l'enquête publique :

A l'initiative des journalistes, de nombreux articles, sur le projet de gare nouvelle, reprenant des actions ou prises de position du milieu associatif ont parus dans les journaux « le Midi Libre » « La Gazette de Montpellier » ou encore « direct plus ». Ces articles rappelant le déroulement de l'enquête, et même parfois l'identité du commissaire enquêteur et des dates de permanences.

⇒ **La mise à disposition du dossier d'enquête auprès du public :**

Un dossier complet et un registre d'enquête sont restés disponibles pendant toute la durée de l'enquête publique en mairies de Montpellier et de Mauguio, dans chaque mairie un kakémono attirait l'attention du public et rappelait les conditions du déroulement de l'enquête publique. En mairie de Montpellier en complément du dossier papier une borne interactive permettait une consultation électronique de toutes les pièces du dossier. Sur Montpellier un agent RFF est resté disponible durant toute la durée de l'enquête pour la surveillance du dossier et du registre d'enquête, et leur bonne mise à disposition auprès du public. En mairie

de Mauguio les fonctionnaires communaux affectés à l'accueil étaient disponibles pour veiller à la bonne mise à disposition du dossier auprès du public, ainsi que pour la surveillance du dossier et du registre d'enquête.

Copie des observations formulées par courriers adressés au C-E en mairie de Montpellier, siège de l'enquête, ont été, dès réception, systématiquement faites et jointes au registre d'enquête.

⇒ **La tenue des permanences :**

Trois d'entre-elles se sont tenues en mairie de Montpellier dans un bureau situé en rez de chaussée proche de l'entrée facilement accessible, toutes facilités ont été données, par la commune de Montpellier, au commissaire enquêteur pour la tenue de ses permanences.

Une permanence s'est tenue en Mairie de Mauguio, un bureau largement suffisant a été mis à disposition du commissaire enquêteur en rez de chaussée proche de l'accueil et facilement accessible pour le public.

Au cours de ces quatre permanences 50 personnes ont rendu visite au C-E

Personnes reçues à l'occasion des permanences :

- 2 au cours de la 1^{ère} permanence le mercredi 24 septembre 2014 à Montpellier ;
- 9 au cours de la 2^{ème} permanence le mardi 7 octobre 2014 à Montpellier ;
- 13 au cours de la 3^{ème} permanence le vendredi 17 octobre 2014 à Mauguio ;
- 26 au cours de la 4^{ème} permanence jour de clôture de l'enquête publique le vendredi 24 octobre 2014 à Montpellier.

Au-delà des permanences et à leur demande, le C-E a reçu sur rendez-vous ou échangé téléphoniquement :

- l'association « Mosson coulée Verte » le jeudi 9 octobre 2014 de 14 h 30 à 16 h 15
- l'association FRAPNE LR : membre de France Nature Environnement Fédération le jeudi 9 octobre 2014 de 16 h 30 à 18 h 30
- M. Christian DUPRAZ Conseiller Général du Canton des Matelles et Vice-Président de Hérault-Transports le mercredi 22 octobre 2014 de 10h à 11 h
- Mme Clothilde OLLIER maire de la commune des Matelles (par téléphone).
- M. Pierre BOULDOIRE maire de Frontignan (par téléphone).
- M. René REVOL maire de Grabels Vice-Président de Montpellier Agglomération (par téléphone).

⇒ **La clôture du registre d'enquête :**

A l'expiration du délai d'enquête, à l'heure habituelle de fermeture des bureaux en mairie de Montpellier, le registre d'enquête, en application de l'article R.123-18 du code de l'environnement, a été clos par le commissaire enquêteur. Le registre d'enquête tenu en mairie de Mauguio a été récupéré le samedi 25 octobre en début de matinée par le commissaire enquêteur.

Les dossiers, les registres d'enquête ainsi que les lettres qui leur étaient annexés ont été conservés par le commissaire enquêteur. Ces documents seront remis par le commissaire enquêteur au maître d'ouvrage (RFF) à l'occasion de la remise de son rapport d'enquête.

Le commissaire enquêteur a établi le présent procès-verbal de clôture d'enquête avec liste des courriers reçus au siège de l'enquête en complément des inscriptions portées aux registres d'enquête.

Il a parallèlement établi une synthèse des observations qui sera remise et commentée le mardi 28 octobre 2014 à RFF avec demande de mémoire en réponse.

Le vendredi 31 octobre, contacté par la municipalité de Montpellier, le commissaire enquêteur a été informé de l'arrivée de nombreux courriers après la clôture de l'enquête publique, entre le 27 et le 30 octobre. Le commissaire enquêteur les a récupérés et ajoutés aux courriers précédemment reçus.

⇒ **La participation du public :**

- 50 personnes se sont déplacées pour rencontrer le commissaire enquêteur ;
- 87 observations ont été inscrites écrites sur le registre d'enquête publique tenu en mairie de Montpellier ;
- 15 observations ont été inscrites sur le registre d'enquête publique tenu en mairie de Mauguio ;
- 104 courriers ont été adressés au C-E : 102 en mairie de Montpellier 2 en mairie de Mauguio
18 de ces courriers sont des contributions du milieu associatif et 11 du milieu politique (élus)
- 564 courriers types ont été reçus en mairie de Montpellier ;

Les observations inscrites aux registres d'enquête ont été répertoriées : R1 à R102, les lettres adressées au commissaire enquêteur L1 à L104, les courriers type ont été regroupés et répertoriés CT

Quelques personnes ayant doublé leur entretien avec le C-E par un courrier, par un courrier type ou par une inscription aux registres d'enquête, **ce sont environ 770 personnes** qui se sont manifestées au cours de l'enquête.

Courriers reçus en mairie de Montpellier à l'attention du commissaire enquêteur

- L 1 : Lettre de M. BOUCHET Jean-Claude en date du 23 septembre 2014.
- L 2 : Lettre recommandée avec accusé de réception, en date du 26 septembre 2014, de M. MONESTIER Jean 19 avenue Jean Jaurès 66270 Le SOLER.
- L 3 : Lettre de Mme HEINTZ en date du 12 octobre 2014.
- L 4 : Lettre de Mme Annie CABURET en date du 22 septembre 2014.
- L 5 : Lettre de M. Christian DHOOSCHE non datée remise au C-E le 07/10/2014.
- L 6 : Lettre de M. Guenzo MARTI en date du 1 octobre 2014.
- L 7 : Lettre de Mme Marie-Noël de Visscher en date du 3 octobre 2014.
- L 8 : Lettre de Mme Catherine BOUTRY en date du 8 octobre 2014.
- L 9 : Lettre de M. Gérald DAURAT non datée.
- L10 : Lettre de M. Marcel KLEPFISCH non datée.

- L11 : Lettre de M. Jean BASCLE en date du 20 octobre 2014.
L12 : Lettre de M. DANIEL Noël en date du 11 octobre 2014.
L13 : Lettre de M. BONNEFONT en date du 9 octobre 2014.
L14 : Lettre de Mme GELBERT Eva en date du 8 octobre 2014
L15 : Lettre de M. PEYRAC Guillaume non datée.
L16 : Lettre de M. DAURA Aurélien en date du 9 octobre 2014.
L17 : Lettre de M. BROSSARD Michel en date du 10 octobre 2014.
L18 : Lettre de Mme COULOUMA Annie en date du 20 octobre 2014.
L19 : Lettre de M. ROUSSET non datée.
L20 : Lettre de Mme MARTINEZ Elisabeth en date du 15 octobre 2014.
L21 : Lettre de M. BOULIES David non datée.
L22 : Lettre de M. LENORMAND Michel en date du 15 octobre 2014.
L23 : Lettre de Mme ZEMOR Michèle en date du 13 octobre 2014.
L24 : Lettre de Mme RAUX Hélène en date du 14 octobre 2014.
L25 : Lettre de M. ALIZON Samuel en date du 10 octobre 2014.
L26 : Lettre de Mme HONORAT Hélène en date du 7 octobre 2014.
L27 : Lettre de M. WOLF non datée.
L28 : Lettre de Mme AUSCHER Isabelle en date du 11 octobre 2014.
L29 : Lettre de M. AUGER Damien en date du 20 octobre 2014.
L30 : Lettre de M. MOLINA Bernard en date du 20 octobre 2014.
L31 : Lettre de M. CAUSSE Pierre en date du 21 octobre 2014.
L32 : Lettre de Mme MANTION Carolie en date du 21 octobre 2014.
L33 : Lettre de M. COSSUS Simon non datée.
L34 : Lettre de M. YRAVEDRA Germain non datée.
L35 : Lettre de M. DARDEL Bernard en date du 15 octobre 2014.
L36 : Lettre de M. HELARY Jean-Michel en date du 20 octobre 2014.
L37 : Lettre de M. LEMOAL Jean-Jacques en date du 23 octobre 2014.
L38 : Lettre de M. BOULANGER Michel en date du 17 octobre 2014.
L39 : Lettre de M. DEWANDEL Jean-Yves en date du 23 octobre 2014.
L40 : Lettre R/AR de M. MASSERINI Philippe en date du 20 octobre 2014.
L41 : Lettre de Mme LE VAN Anne-Rose en date du 24 octobre 2014.
L42 : Lettre de M. VEDRENNE Jean-Marie en date du 20 octobre 2014.
L43 : Lettre de Mme VEDRENNE Colette en date du 20 octobre 2014.
L44 : Lettre de Mme PUECH Agnès en date du 20 octobre 2014.
L45 : Lettre de Mme ROUAN Marie-Claude en date du 23 octobre 2014 + coupures de presse.
L46 : Lettre de Mme CONIN Bénédicte en date du 20 octobre 2014.
L47 : Lettre de M. CHASSAGNE Jean-Michel en date du 24 octobre 2014.
L48 : Lettre de Mme PUECH Agnès en date du 20 octobre 2014.
L49 : Lettre de M. FAVRE FELIX Michel en date du 24 octobre 2014.
L50 : Lettre de M. NAVARRO Michel en date du 24 octobre 2014.
L51 : Lettre de M. NOURIGAT Luc en date du 24 octobre 2014.
L52 : Lettre de M. BOCABARTEILLE Alain en date du 23 octobre 2014.
L53 : Lettre de Mme BAY Anaïs non datée.
L54 : Lettre de M. FORESTIER François en date du 23 octobre 2014.
L55 : Lettre de M. DURANTIN Jean-François en date du 22 octobre 2014.
L56 : Lettre de Mme BOULIN Chantal en date du 19 octobre 2014.
L57 : Lettre de Mme FAVRE FELIX Sophie en date du 20 octobre 2014
L58 : Lettre de Mme SIOL Yvette en date du 14 octobre 2014.
L59 : Lettre de M. ROCHE Jean-François en date du 17 octobre 2014.

- L60 : Lettre de M. BARCIET Jean en date du 24 octobre 2014.
L61 : Lettre de Mme et M. DOUCET Gilles en date du 14 octobre 2014.
L62 : Lettre de Mme DRAY Lucile en date du 11 octobre 2014.
L63 : Lettre de Mme COULOUMA Elisabeth en date du 12 octobre 2014.
L64 : Lettre de M. BELLO José en date du 21 octobre 2014.
L65 : Lettre de M. PEREZ Ronan en date du 23 octobre 2014.
L66 : Lettre de M. MARTIN Jean-Louis reçue le 21 octobre 2014.
L67 : Lettre de M. SANCHEZ Jean-Paul en date du 22 octobre 2014.
L68 : Lettre de M. HELUWAERT Michel en date du 18 octobre 2014.
L69 : Lettre de M. BOZZOLA Michel en date du 22 octobre 2014.
L96 : Lettre de M. COULOUMA Jean-Paul en date du 23 octobre 2014.
L99 : Lettre de M. DUBREMETZ Jean-François en date du 23 octobre 2014.
L100 : Lettre de Mme BONHOMME Annie et de M. RODRIGUEZ Raymond en date du 21 octobre 2014.
L101 : Lettre de Mme ROCHER Marie-Claude en date du 24 octobre 2014.
L102 : Lettre de Mme MATON Laure en date du 21 octobre 2014.
L103 : Lettre de M. BAUZON Jean-Louis en date du 24 octobre 2014.
L104 : Lettre de M. CLAIR Roger non datée.

Milieu associatif et syndical

- L70 : Lettre d'observations remise par l'association « *Mosson coulée verte* » le jeudi 9 octobre en mairie de Montpellier au commissaire enquêteur.
Plus examen critique du Schéma directeur hydraulique du Nègue-Cats (mémoire M3)
- L71 : Lettre de TGV SUD Territoires-environnement M. GRANDJACQUET en date du 21 octobre 2014.
- L72 : Lettre association VELOCITE en date du 22 octobre 2014.
- L73 : Lettre association coordination Régionale inter-associative LNMP en date du 15 octobre 2014.
- L74 : Lettre association Les Aiguelogues en date du 18 octobre 2014.
- L75 : Lettre Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports en date du 18 octobre 2014 (FNAUT).
- L76 : Lettre d'Éric BOISSEAU représentant régional de la FNAUT en date du 24 octobre 2014.
- L77 : Mémoire d'observations de l'association Action Nature et Territoire Languedoc. Roussillon en date du 14 octobre 2014 remis au C-E le 24/10
- L78 : Mémoire d'observations de l'association FRAPNE, membre de France Nature Environnement, remis au C-E le 24/10.
- L79 : Lettre association Mandarine en date du 23 octobre 2014.
- L80 : Lettre association les Gardiens de la Gardiole en date du 24 octobre 2014.
- L81 : Lettre association CFDT ASSECO en date du 22 octobre 2014.
- L82 : Contribution du syndicat CGT cheminot Montpellier remis au C-E le 24 octobre 2014.
- L83 : Lettre association Melgueil Environnement en date du 17 octobre 2014.
- L84 : Lettre association La Fabrique Citoyenne en date du 23 octobre 2014.
- L85 : Collectif d'opposition à la gare de la Mogère (2 mémoires d'observations remis en cours et en fin d'enquête) mémoires répertoriés M1 et M2.
M1 : étude alternative comparaison des sites Est Mogère et Ouest Saint Jean de Védas
M2 : la gare TGV un projet ancien mais sans justification démontrée.

- L95 : Union locale Pays Grand Biterrois (CFDT) en date du 23 octobre 2014.
L98 : Syndicat des Halles et Marchés, Président de la FADUC et Président du Club Jacques Cœur non datée.

Milieu politique (élus)

- L86 : Lettre de M. VEAUTE maire de Gigean en date du 21 octobre 2014.
L87 : Lettre de madame Clothilde OLLIER maire de la commune de MURLES en date du 23 octobre 2014.
L88 : Lettre de M. MORGO Christophe conseiller général de Mèze et maire de Villeveyrac en date du 23 octobre 2014.
L89 : Lettre de M. CAVARD Christophe et M. ROUMEGAS Jean-Louis respectivement député du Gard et député de l'Hérault en date du 23 octobre 2014.
L90 : Lettre de monsieur DUPRAZ Christian conseiller général du canton des Matelles et Vice-Président de Hérault-Transport en date du 22 octobre 2014.
L91 : Lettre de M. COMMEINHES François maire de Sète et président de la communauté d'agglomération THAU AGGLO en date du 23 octobre 2014.
L92 : Lettre de monsieur REVOL René maire de Grabels et vice-président de la communauté d'agglomération de Montpellier en date du 21 octobre 2014.
L93 : Lettre de M. GUIBAL Michel 1^{er} vice-président du conseil général de l'Hérault, ancien 1^{er} adjoint au maire de Montpellier de 2004 à 2008 et adjoint à l'urbanisme de 2001 à 2005.
L94 : Lettre de Mme BUFFALON Sylvie conseillère générale du IV canton de Montpellier, courrier en date du 24 octobre 2014.
L97 : Lettre de Mme TOUZARD Isabelle maire de la commune de Montpellier, courrier en date du 23 octobre 2014.

Plus 564 courriers type d'opposition au projet de gare nouvelle.

PROJET DE GARE NOUVELLE « SUD DE FRANCE » COMMUNE DE MONTPELLIER

(Enquête publique du 22/09/2014 au 24/10/2014)

PROCES- VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS

PARTICIPATION ET MOBILISATION DU PUBLIC CLIMAT DE L'ENQUÊTE

La participation du public à l'enquête publique a été très importante avec une forte mobilisation du milieu associatif de particuliers et d'élus.

L'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions et sans incidents, les intervenants ont toujours été courtois et respectueux, dans la formulation de leurs observations, avec le commissaire enquêteur. Les 4 permanences ont été tenues conformément aux décisions de l'avis d'enquête. Cependant le commissaire enquêteur a été amené à recevoir en dehors de celles-ci et à leur demande des représentants d'associations et un élu sur rendez-vous :

- Association « Mosson coulée verte ».
- Association « FRAPNE Languedoc-Roussillon » membre de France Nature Environnement.
- M. Christian DUPRAZ Conseiller Général du Canton des Matelles et Vice-Président de Hérault-Transports.

Et échanger téléphoniquement avec :

- Mme Clothilde OLLIER maire de la commune des Matelles.
- M. Pierre BOULDOIRE maire de Frontignan.
- M. René REVOL maire de Grabels Vice-Président de Montpellier Agglomération.

Close le 24 octobre 2014 la participation du public a été la suivante :

- 50 personnes se sont déplacées pour rencontrer le commissaire enquêteur ;
- 87 observations ont été inscrites sur le registre d'enquête publique tenu en mairie de Montpellier ;
- 15 observations ont été inscrites sur le registre d'enquête publique tenu en mairie de Mauguio ;
- 93 courriers ont été adressés au C-E : 91 en mairie de Montpellier 2 en mairie de Mauguio
16 de ces courriers sont des contributions du milieu associatif et 8 du milieu politique (élus)
- 511 courriers types ont été reçus en mairie de Montpellier ;

Quelques personnes ayant doublé leur entretien avec le C-E par un courrier, par un courrier type ou par une, voire 2, inscriptions aux registres d'enquête, **ce sont environ 700 personnes** qui se sont manifestées au cours de l'enquête.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS

Le C-E a d'abord constaté qu'il y avait peu d'observations favorables au projet (3 par courriers et 8 par inscriptions sur les registres). Il a aussi relevé 4 observations de personnes qui ne se prononcent pas (ni pour ni contre). Par déduction il reste donc 174 observations défavorables (courriers et registres) auxquelles il doit être rajouté les 511 courriers type.

Les particuliers, les associations et les élus qui se sont manifestés ont été extrêmement critiques sur de nombreux aspects du projet.

Le C-E relevant que beaucoup d'observations pouvaient conduire à une même remarque, les a donc regroupées autour de 19 thèmes principaux qui sont les suivants :

Thèmes principaux :

Sur la forme :

1. Dossier inaccessible sur le site internet de RFF.
2. Demande de prolongation de l'enquête publique et demande de réunion publique.
3. Absence d'affichage en ville de l'enquête publique.

Sur le fond :

4. 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).

5. La gare historique est bien située :

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

6. 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.

7. Suppression 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.

8. Nouvelle 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.

9. 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.

10. 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)

11. 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 Nimes 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).

12. 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.

13. 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 »).

14. Partenariat 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.

15. Avis de l'Ae :

Évocation 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).

16. LNMP

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.

17. Evaluation socio-économique :

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

18. 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. Évocation 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.

19. Le 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).

Synthèse établie le 25/10/2014

Par Pierre BALANDRAUD
Commissaire enquêteur

* * * * *
* * * *
*

Complément sur la participation du public suite à la réception de courriers après la clôture de l'enquête publique

La municipalité de Montpellier a fait suivre, au commissaire enquêteur des courriers reçus entre le 27 et le 14 novembre en mairie.

Le commissaire enquêteur a retenu les courriers postés au plus tard le 24 octobre (cachet de la poste faisant foi), et n'a pas retenu ceux postés après cette date.

Au total 67 courriers ont été retenus :

- 53 étant des courriers type ;
- 14 des courriers personnalisés dont 4 faisant doublon, car ayant déjà été reçus pendant l'enquête.

27 courriers postés ou remis en mairie après le 24 octobre n'ont pas été ouverts par le commissaire enquêteur qui les a cependant conservés et les remettra à RFF à l'occasion de la remise de son rapport avec les autres courriers et registres d'enquête.

Auparavant par messagerie le commissaire enquêteur a eu communication de l'observation de Mme Sylvie BUFFALON conseillère générale du IV canton de Montpellier.

Les courriers type ont été joints aux 511 précédents ce qui porte leur nombre à : 564

Les courriers personnalisés ont été répertoriés L94 à L104

- L94 : Mme Sylvie BUFFALON conseillère générale IV canton Montpellier ;
- L95 : Union locale CFDT des Pays du Grand Biterrois ;
- L96 : Docteur J.P COULOUMA ;
- L97 : Madame Isabelle TOUZARD maire de Murviel les Montpellier, Vice-Présidente de Montpellier Agglomération ;

- L98 : M. Alain SIMON Président de la Faduc, courrier co-signé par M. Jean-Pierre TOUCHAT Président du syndicat des halles et de M. Gérard BORRAS Président du club Jacques Cœur ;
- L99 : M. Jean-François DUBREMETZ Président de l'association Vélociutat Béziers ;
- L100 : Mme Annie BONHOMME et M. Raymond RODRIGUEZ ;
- L101 : Mme Marie-Claude ROCHER ;
- L102 : Mme Laure MATON ;
- L103 : M. Jean-Louis BAUZON ;
- L104 : M. Roger CLAIR.

Toutes ces nouvelles observations sont défavorables au projet de gare nouvelle, mais s'inscrivent dans les 19 thèmes qui ont été préalablement identifiés à la clôture de l'enquête.

La participation du public est donc suite à ces derniers envois de :

- 50 personnes se sont déplacées pour rencontrer le commissaire enquêteur ;
- 87 observations ont été inscrites sur le registre d'enquête publique tenu en mairie de Montpellier ;
- 15 observations ont été inscrites sur le registre d'enquête publique tenu en mairie de Mauguio ;
- 104 courriers ont été adressés au C-E : 102 en mairie de Montpellier 2 en mairie de Mauguio
18 de ces courriers sont des contributions du milieu associatif ou syndical et 11 du milieu politique (élus)
- 564 courriers types ont été reçus en mairie de Montpellier ;

Ce qui porte le total des personnes s'étant manifesté durant l'enquête publique aux environs de 770.

Complément à la synthèse des observations
établi en 2 temps :

- le 31/10/2014 pour une première réception de courriers entre le 25/10 et le 31/10/2014 ;
- le 15/11/2014 pour une deuxième réception de courriers entre le 31/10 et le 14/11/2014

Par Pierre BALANDRAUD

Commissaire enquêteur

Mémoire en réponse de RFF

Compte tenu de son volume et de son grand nombre
d'annexes, il est donné en document séparé

Délibérations de la communauté d'agglomération de Montpellier

Délibération n° 12471 du 31 juillet 2014

Aménagement et Urbanisme - secteur de la Mogère - déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération d'aménagement de ZAC - mise en compatibilité du PLU de Montpellier.

Délibération n° 12474 du 31 juillet 2014

Aménagement et Urbanisme - secteur de la Mogère - concession d'aménagement OZ Montpellier Nature Urbaine - compte rendu annuel à la collectivité - avenant n°2 à la concession - convention d'avance de trésorerie - avenant n°1 à la convention - approbation

Délibération n° 12549 du 1^{er} octobre 2014

Transports et mobilité - convention de financement de la réalisation du franchissement de l'autoroute déplacée et étude du franchissement de l'autoroute existante avec autoroutes du sud de la France - autorisation de signature

Délibération n° 12471

SEANCE ORDINAIRE DU 31 JUILLET 2014

L'an deux mille quatorze et le trente et un juillet à dix-sept heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. Philippe SAUREL. Nombre de membres en exercice : 92
Etaient présents : M. F. ABERT, Mme L. ACQUIER, M. J.-F. AUDRIN, M. G. BARRAL, Mme V. BARTHAS-ORSAL, Mme M. BODKIN, M. P. BONNAL, Mme S. BOUALLAGA, M. D. BOUMAAZ, M. T. BREYSSE, Mme A. BRISSAUD, Mme R. BUONO, M. R. CAIZERGUES, Mme M. CASSAR, M. G. CASTRE, Mme C. CLARAC, M. R. COTTE, M. C. COUR, Mme P. DANAN, Mme C. DARDE, Mme T. DASYLVA-PEYRIN, M. H. DE VERBIZIER, Mme V. DEMON, Mme A. DESTAILLATS, M. T. DEWINTRE, M. J.-M. DI RUGGIERO, Mme M. DRAY-FITOUSSI, M. A. EL KANDOUSSI, M. J.-N. FOURCADE, M. M. FRAYSSE, Mme J. FRÊCHE, Mme I. GIANIEL, M. J.-P. GRAND, Mme C. JABADO, Mme F. JAMET, Mme S. JANNIN, M. L. JAOU, Mme S. KERANGUEVEN, M. P. KRZYZANSKI, M. G. LANNELONGUE, M. A. LARUE, M. M. LEVITA, Mme C. LÉVY-RAMEAU, Mme E. LLORET, M. J.-M. LUSSERT, M. J. MALEK, Mme C. MARION, Mme I. MARSALA, M. H. MARTIN, M. J. MARTINIER, M. J.-L. MEISSONNIER, M. C. MEUNIER, Mme P. MIRALLES, M. J.-P. MOURE, M. A. MOYNIER, Mme C. NAVARRE, Mme M.-C. PANOS, M. E. PASTOR, M. G. PASTOR, M. Y. PELLET, Mme V. PEREZ, M. E. PETIT, Mme K. PHOUTTHASANG, M. T. QUILLES, M. R. REVOL, M. J.-P. RICO, M. H. ROUILLEAULT, Mme M.-H. SANTARELLI, M. Philippe SAUREL, M. N. SEGURA, M. S. TORTORICI, M. B. TRAVIER, M. J. VERA, M. R. YOUSSEUS, M. L. PUIGSEGUR suppléant de M. R. CALVAT, Mme A. AUBRY suppléant de Mme J. GALABRUN-BOULBES, Mme I. BREDA suppléant de Mme R. ILLAIRE, M. T. VINDOLET suppléant de M. E. PENSO, Mme C. MAVEL suppléant de M. J. RAYMOND . Pouvoir(s) : M. G. BALAZUN à M. A. MOYNIER, M. J.-L. COUSQUER à M. G. BARRAL, M. J. DOMERGUE à M. G. LANNELONGUE, Mme C. DONADA à Mme R. BUONO, M. P. DUDIEUZERE à M. C. MEUNIER, Mme M. FOURCADE à M. J. MARTINIER, Mme I. GUIRAUD à M. E. PETIT, Mme C. HART à Mme J. FRÊCHE, Mme A. YAGUE à Mme M. BODKIN. Excusé(es) : Mme M.-P. PASDELOU, M. J.-L. SAVY, Mme I. TOUZARD Absent(es) : M. M. MAJDOUL

AMÉNAGEMENT ET URBANISME – SECTEUR DE LA MOGÈRE - DÉCLARATION DE PROJET SUR L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT DE ZAC - MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE MONTPELLIER.

Mme S. JANNIN, Vice-Présidente de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, déléguée à l'Aménagement et Urbanisme, rapporte :

Situé sur le territoire des villes de Montpellier et Lattes, entre l'autoroute A9 et le quartier de Boirargues, le site de la Mogère, intitulé « Méjanelle-Pont Trinquat » par le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de l'Agglomération de Montpellier, va accueillir la gare nouvelle dite Montpellier Sud de France, projet lié à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse « Contournement Nîmes Montpellier » (CNM).

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 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».

Par délibération n°11823 du 24 septembre 2013 le conseil communautaire a approuvé la réalisation du projet urbain dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble, dénommée « OZ Montpellier Nature Urbaine », son périmètre et son programme et a décidé d'en confier la réalisation à la SAAM dans le cadre d'une concession d'aménagement. Cette opération d'aménagement d'ensemble prévoit la mise en œuvre des orientations stratégiques identifiées dans le cadre du SCOT pour ce site.

Pour accompagner la mise en service, dès 2017, de la ligne Grande Vitesse (CNM) et de la gare Montpellier Sud de France d'une part, de l'autoroute A9 déplacée d'autre part, la Communauté

d'Agglomération a souhaité la mise en œuvre, dans le cadre de ce projet d'ensemble, d'une première opération dans un cadre maîtrisé sous forme d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) au sens des dispositions L.311-1 et suivantes du code de l'urbanisme autour de la future gare Montpellier Sud de France.

Par délibération n°11928 du 29 octobre 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, le Conseil de Communauté a approuvé le dossier de création de la ZAC OZ 1 autour de la future gare TGV. Le projet couvre une superficie de 60 ha, entièrement situés sur le territoire de la commune de Montpellier, dont 30 ha environ en urbanisation nouvelle.

La surface de plancher prévisionnelle est estimée à 400 000 m² avec mixité conformément aux orientations du SCOT (pôle tertiaire, logement, commerces, services).

Le bilan de l'opération ZAC OZ 1 est estimé à environ 105 209 000 € HT et s'équilibre en dépenses et recettes.

Le coût des travaux d'aménagement est estimé à 56 535 000 € HT. Ces travaux comprennent l'ensemble des travaux de viabilisation à réaliser dans le cadre de la ZAC ; l'ensemble des travaux d'aménagement paysagers dont les aménagements du parc Nègue-Cats nord ; les aménagements spécifiques liés au parc du Nègue-Cats et qui concourent au développement innovant des activités à caractère de loisir urbain ou d'agriculture urbaine ; l'ensemble des travaux hydrauliques.

La réalisation de cette opération s'inscrit en cohérence avec les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la Ville de Montpellier.

Pour autant, l'évolution des dispositions du PLU, sur le périmètre concerné est nécessaire. En effet, le périmètre de l'opération d'aménagement recouvre exclusivement des secteurs de la zone AU0, bloquée, du PLU de la ville de Montpellier approuvé le 2 mars 2006, secteur voué de longue date à l'urbanisation future, qu'il est donc nécessaire de faire évoluer pour permettre la réalisation du projet. Cette adaptation porte plus spécifiquement 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 à aménager ;
- 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 Ile de France, Ville de Montpellier,)

Pour procéder à cette évolution, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a engagé la procédure de mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet, sans DUP, dans le cadre notamment des dispositions des articles L. 300-6, L. 123-14, L. 123-14-2 et R. 123-23-3 du Code de l'Urbanisme.

Par délibération n°11980 du 27 novembre 2013, le Conseil de Communauté de l'Agglomération de Montpellier a approuvé les dossiers en vue de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet portant sur la ZAC OZ 1 et la mise en compatibilité du PLU de Montpellier et a demandé à Monsieur le Préfet l'ouverture de l'enquête publique unique préalable à la déclaration de projet et à la mise en compatibilité du PLU de la Ville de Montpellier.

L'autorité environnementale, dans son avis sur l'évaluation environnementale du dossier de mise en compatibilité de PLU en date du 9 décembre 2013 ne formule aucune observation complémentaire à celui, favorable, daté du 4 octobre 2013 relatif à l'étude d'impact du dossier de création de ZAC. Conformément aux dispositions prévues aux articles L123- 14-2 et R.123-3 relatives à la procédure de mise en compatibilité du PLU, une réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées s'est tenue le 2 décembre 2013.

Selon le procès-verbal de cet examen conjoint, après rappel des enjeux du projet pour le devenir de l'agglomération, de la démarche engagée, des principales orientations du programme et du parti d'aménagement de la ZAC et des adaptations nécessaires au Plan local d'urbanisme, ont été soulignés:

- l'approche novatrice en matière de stationnement dans le cadre de l'Ecocité ;
- le respect des dispositions relatives à la préservation des espaces naturels et patrimoniaux remarquables ainsi que celles relatives au Plan de Prévention des Risques Inondations ;
- l'offre de logements sociaux ;
- l'enjeu de ce site en termes d'intermodalité et d'infrastructures de transport, de création des articulations nécessaires entre le nouveau quartier et les quartiers environnants et de gestion des flux pendulaires et de transit.

Le 17 décembre 2013, Monsieur le Préfet de la région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault a pris un arrêté n°2013-01-2365 en vue de procéder à l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration de projet portant à la fois sur l'intérêt général de l'opération et la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Montpellier avec le projet.

Cette enquête publique s'est déroulée pendant 32 jours consécutifs du mardi 7 janvier au vendredi 7 février 2014 inclus.

Le rapport du commissaire enquêteur, M. Frédéric SZCZOT, établi en date du 6 mars 2014, conclut par un avis favorable sur ce dossier.

Ce rapport du commissaire enquêteur a été transmis à la Communauté d'Agglomération de Montpellier ainsi qu'à la ville de Montpellier par courrier daté du 7 mars 2014 et reçu le 12 mars 2014. Au vu des résultats de l'enquête publique du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur il n'y a pas eu lieu d'apporter de modification au projet.

Conformément aux dispositions de l'article L. 123-14 code de l'urbanisme, la déclaration de projet doit intervenir au terme de la procédure de mise en compatibilité du PLU prévue par l'article L. 123-14-2 du code de l'urbanisme.

Dans ce cadre, conformément aux dispositions de l'article R123-23-3 du code de l'urbanisme la Communauté d'Agglomération a sollicité Monsieur le Préfet en vue de l'approbation de la mise en compatibilité du PLU de Montpellier, compte tenu du délai de deux mois écoulé depuis la communication de l'avis du commissaire enquêteur.

Par arrêté n°2014-01-1269 du 16 juillet 2014 Monsieur le Préfet a approuvé la mise en compatibilité du PLU avec le projet.

Aussi, conformément aux dispositions de l'article L.123-14 du code de l'urbanisme, la Communauté d'Agglomération de Montpellier est amenée à se prononcer sur l'intérêt général de cette opération telle que décrite dans le dossier soumis à enquête (voir annexes à la présente délibération).

Par ailleurs, en application des dispositions prévues par les articles R.123-24 et R. 123-25 du Code de l'Urbanisme, la présente délibération sera publiée au recueil des actes administratifs, elle fera l'objet d'un affichage pendant un mois au siège de l'agglomération et en mairie de Montpellier et mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département. Le dossier peut être consulté au siège de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

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

- prononcer par la présente déclaration l'intérêt général du projet d'opération d'aménagement de la ZAC OZ1 en prenant en considération notamment l'objet de cette opération, son étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale de l'Etat sur cette étude, les avis émis sur le dossier, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur,
- dire qu'il n'y a pas lieu de modifier le projet au vu notamment des avis émis sur le dossier, du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur,
- dire que cette délibération fera l'objet des mesures de publicité prévues ci-dessus,

- autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à la majorité des voix exprimées (deux votes contre).

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte. Certifié Exécutoire Publié le : 05/08/14
Déposé En Préfecture Le : 04/08/14 Numéro de l'acte : 034-243400017-20140731-lmc184707-DE-1-1
Pour extrait certifié conforme à l'original.

La Première Vice-Présidente, SIGNÉ Mme Catherine DARDE.

Annexe à la délibération Note de synthèse relative à l'intérêt général de l'opération ZAC OZ 1
--

I - Justification de l'intérêt général de l'opération

Par délibération n°11823 du 24 septembre 2013 le conseil communautaire a approuvé la réalisation du projet urbain dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble, dénommée « OZ Montpellier Nature Urbaine », son périmètre et son programme et a décidé d'en confier la réalisation à la SAAM dans le cadre d'une concession d'aménagement.

Cette opération d'aménagement d'ensemble prévoit la mise en œuvre des orientations stratégiques identifiées dans le cadre du SCOT pour ce site : anticiper le développement d'un projet urbain ambitieux prenant appui sur la future gare TGV, optimiser la forte valeur de localisation du site pour une offre immobilière tertiaire de niveau européen, au sein d'un projet urbain intégrant 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, boisement) de ce site.

Le projet urbain retenu traduit ces objectifs stratégiques pour le territoire de l'agglomération, dans son parti d'aménagement et sa programmation avec notamment :

- un équilibre entre une urbanisation dense accompagnant la réalisation de la gare nouvelle et la préservation d'espaces naturels et patrimoniaux remarquables, avec 200 ha d'espaces verts aménagés et naturels et 150 ha destinés à l'urbanisation pour une surface de plancher estimé à 1 075 000 m² ;
- une approche visant à intégrer les infrastructures au projet (rapprochement de l'autoroute de la ligne à grande vitesse) pour atténuer leurs impacts cumulés ;
- environ 300 000 m² de surface de plancher destinés à accueillir le développement d'un pôle tertiaire supérieur localisés à proximité de la gare, et enveloppant les infrastructures pour jouer un rôle protecteur pour le quartier tout en bénéficiant de cette localisation privilégiée ;
- 5 000 à 6 000 logements répartis en libre, intermédiaire et social ;
- 78 000 m² de surface de plancher destinés aux commerces de proximité et aux équipements de loisirs, dont l'hôtellerie ;
- des activités mixtes ;
- les nouvelles mobilités, au cœur du projet avec sa desserte par la prolongation de la ligne 1 de tramway, une armature de transports et des aménagements en matière de stationnement et de voirie novateurs, dans le cadre de l'Ecocité, pour favoriser la multimodalité.

Le projet de ZAC OZ 1, son parti d'aménagement et sa programmation tels qu'approuvés par délibération n°11928 du 29 octobre 2013 s'intègrent dans le cadre de l'opération d'aménagement d'ensemble et en constitue une première phase opérationnelle autour de la gare.

Il est intégralement situé sur le territoire de la Commune de Montpellier.

Il couvre une superficie de 60 ha, dont 30 ha environ en urbanisation nouvelle.

La surface de plancher prévisionnelle est estimée à 400 000 m² comprenant :

- 130 000 m² de bureaux complétés par des établissements d'enseignement supérieur, constitutifs du pôle tertiaire supérieur,
- 2000 à 2500 logements familiaux diversifiés (libres, intermédiaires et sociaux) ; une offre de 400 à 500 logements étudiants est prévue pour répondre aux besoins du territoire
- des commerces, services et équipements publics de proximité à destination des usagers et des habitants

Le bilan de l'opération ZAC OZ 1 est estimé à environ 105 209 000 € HT et s'équilibre en dépenses et recettes.

Le coût des travaux d'aménagement est estimé à 56 535 000 € HT. Ces travaux comprennent l'ensemble des travaux de viabilisation à réaliser dans le cadre de la ZAC ; l'ensemble des travaux d'aménagement paysagers dont les aménagements du parc Nègue-Cats nord ; les aménagements spécifiques liés au parc du Nègue-Cats et qui concourent au développement innovant des activités à caractère de loisir urbain ou d'agriculture urbaine ; l'ensemble des travaux hydrauliques.

Les motifs et considérations justifiant de l'intérêt général du projet tel qu'établi sur la base du dossier soumis à enquête publique sont notamment les suivants :

Intérêt général du projet au regard des enjeux économiques, sociaux et environnementaux

Répondre aux enjeux économiques du territoire :

Le secteur du projet est inscrit au rang des onze sites stratégiques du SCOT de l'agglomération de Montpellier visant à anticiper le développement d'un projet urbain ambitieux prenant appui sur la future gare TGV Montpellier Sud de France, de sa connexion au réseau de tramway urbain et de ses accès routiers et autoroutiers et de la proximité de l'aéroport. Il s'agit d'optimiser la forte valeur de localisation que recèle ce site pour le développement d'une offre immobilière tertiaire de niveau européen (quartier d'affaire).

La programmation prévue par la ZAC répond à cet enjeu de développement économique.

Répondre aux enjeux démographiques

Les analyses démographiques menées par l'INSEE mettent en évidence que l'augmentation de la population se poursuit sur le territoire de la ville et de l'Agglomération de Montpellier (et sur le Département de l'Hérault comme sur la Région Languedoc-Roussillon), suivant des taux très nettement supérieurs à ceux des agglomérations comparables. Cette dynamique démographique génère des besoins en logements conséquents évalués, par le PLH (Programme Local de l'Habitat) de l'Agglomération de Montpellier 2013-2018, à 5 000 logements par an. Le PLH impose de programmer ces logements, prioritairement dans les zones déjà urbanisées et dans les zones stratégiques du SCoT, dont fait partie le projet. Ainsi la programmation de la ZAC en matière de logement répond quantitativement et qualitativement aux objectifs du PLH (social, intermédiaire, libre ; locatif ou en accession)

De plus le SCoT prévoit que ces logements soient intégrés dans des quartiers mixtes et « intenses », afin de lutter contre l'étalement urbain en offrant une proximité entre les lieux de travail, d'habitation, de services, d'équipements et les pôles de transports en commun.

Répondre aux enjeux environnementaux

Le projet 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 fait ressortir 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 des enjeux suivants :

Intégration des infrastructures et traitement des impacts cumulés

Le site est fortement contraint par l'empreinte des deux nouvelles infrastructures : l'A9 déplacée et le Contournement Nîmes Montpellier (CNM).

Dans son approche fondatrice, le projet intègre ces deux infrastructures en rapprochant, au droit de la future gare TGV, l'A9 déplacée du contournement Nîmes Montpellier à 23 m (contre lieu 80 m initialement prévu).

Ce rapprochement a été conçu pour assurer au mieux les conditions d'intégration de ces infrastructures à la ville dans leur traversée du quartier de la gare et traiter au mieux leurs impacts cumulés.

Une enveloppe formée par les grands îlots urbains enserre les deux infrastructures ainsi rapprochées. Bâtie au plus près de leur source, elle permet d'éviter la propagation des nuisances acoustiques, vibratoires et visuelles et de la pollution de l'A9 et du CNM.

Ce rapprochement permet également de faciliter les franchissements nord/sud ; ces franchissements, complétés par des axes est-ouest et nord-sud permettent une armature viaire ouverte et souple, s'attachant à effacer autant que possible les coupures liées aux infrastructures et à relier les quartiers existants et futurs de l'Ecocité ; ils permettent d'assurer de meilleures continuités écologiques entre les différents espaces naturels et agricoles au sein du projet.

Aménagements hydrauliques liés à la gestion du risque inondation

Le projet, autour de la gare nouvelle et des projets de grandes infrastructures (A9 déplacée, contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier) se situe sur le bassin versant du Nègue Cats. Ce bassin versant est également concerné par l'opération Ode à la Mer, autre projet stratégique de l'Ecocité situé en aval du projet.

La gestion des risques hydrauliques est en effet un enjeu majeur identifié bien en amont du projet et plus largement dans le cadre de l'Ecocité Montpelliéraine.

La profonde mutation de l'occupation du sol sur le bassin versant du Nègue-Cats et la réalisation des grandes infrastructures (DDA9, CNM et gare TGV) nécessitent la mise en œuvre d'aménagements hydrauliques coordonnés entre les différents projets dans le but d'assurer, entre autres, la protection des secteurs à enjeux existants et à venir sur le périmètre de l'Ecocité.

Dans ce cadre et afin d'assurer la coordination des aménagements hydrauliques liés à l'ensemble de ces opérations, Montpellier Agglomération a réalisé un schéma directeur hydraulique, en partenariat avec tous les porteurs de projet et en concertation étroite avec les services de l'Etat (DDTM).

Ce schéma directeur hydraulique a permis de préciser les débits des crues sur le bassin versant du Nègue-Cats et de dimensionner en conséquence les aménagements hydrauliques à mettre en œuvre pendant toute la durée de réalisation des projets, afin d'assurer :

- la compensation réglementaire des aménagements à réaliser sur le secteur,
- la diminution du risque inondation sur les zones exposées existantes,

- la réduction de la pollution diffuse avant rejet dans le milieu récepteur,
- la coordination de l'ensemble des aménagements hydrauliques liés aux différents projets sur le site.

Le projet prévoit ainsi, avec l'aménagement du parc du Nègue-Cats la réalisation des ouvrages de retenue d'eau (bassins écrêteurs de crues) et le raccordement des futures constructions aux dispositifs de rétention et de dépollution des eaux pluviales (bassins de compensations à l'imperméabilisation).

Mise en valeur des espaces naturels et paysagers de caractère remarquable et préservation de la faune et de la flore.

Le projet d'ensemble a été conçu pour préserver et mettre en valeur les espaces naturels et paysagers de caractère remarquables :

- La plaine inondable de la Lironde à l'ouest,
- La coulée verte du Nègue-Cats au Centre,
- Les espaces viticoles installés sur les coteaux de la Méjanelle au Nord Est.
- L'ensemble des espaces boisés classés constitués autour des nombreux mas patrimoniaux présents sur le site : Château de la Mogère, Mas de Brousse, Mas Rouge, Mas de Comolet, Mas de Beauregard...

Le travail d'intégration des éléments environnementaux dans la conception même du projet a contribué à permettre « l'évitement » des zones à enjeux, concentrées pour la ZAC OZ 1 essentiellement sur le domaine des Brousses qui est conservé dans le cadre du projet.

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 maître 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 1 dans leur environnement urbain, hydraulique, paysager et naturel* ».

Intérêt général du projet au regard des documents de planification, d'urbanisme et d'aménagement du territoire

Le projet urbain répond aux orientations définies par les documents réglementaires de planification, d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

Site stratégique du SCoT, il en traduit les orientations et enjeux qu'il reprend intégralement tel que décrit précédemment.

Il s'inscrit également dans la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération de Montpellier :

- construire la ville des courtes distances,
- accélérer la transition vers de nouvelles mobilités en limitant le réflexe automobile
- déployer une offre de transports intermodale à l'échelle de la métropole

Pour atteindre une part modale de déplacements en modes doux de 65%, le projet de ZAC prévoit :

- une composition articulée autour de la future ligne de tramway avec la prolongation de la ligne 1 de tramway depuis son terminus actuel à Odysseum,
- des aménagements favorisant les modes actifs (hiérarchisation des voies, plan cyclable, politique de stationnement adaptée aux différents usages...)

La réalisation de cette opération s'inscrit également en cohérence avec les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la Ville de Montpellier, à savoir :

- contribuer au développement économique de l'agglomération et à son équipement
- mener une politique de l'habitat pour répondre aux besoins en logement dans le respect de la mixité sociale et urbaine
- maîtriser les déplacements
- prendre en compte l'environnement

Elle correspond également aux orientations spatiales définies pour le secteur « Sud A9 », le désignant comme zone de développement urbain et affirmant la gare, une fois réalisée, comme point de centralité important de l'agglomération montpelliéraine.

Le site est inscrit au rang des zones à urbaniser depuis 1990. Le projet traduit donc les orientations du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Montpellier qui prévoit, dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable et son règlement l'urbanisation future de ce secteur en lien avec la gare TGV et les grandes infrastructures.

Avec la réalisation d'aménagements permettant notamment d'améliorer le fonctionnement hydraulique et la qualité écologique du Nègue Cats, le projet respecte les orientations du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) et Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée.

La programmation de la ZAC s'inscrit enfin dans la mise en œuvre des orientations stratégiques du Programme Local de l'Habitat de l'agglomération approuvé par le Conseil communautaire du 27 novembre 2013 pour répondre aux besoins identifiés sur le territoire.

II Observations et avis émis lors de l'enquête publique et suites données au vu des résultats de l'enquête et du rapport et conclusions du commissaire enquêteur

Un certains nombres d'avis ont été émis lors de l'enquête publique. Ceux-ci ont été majoritairement favorables au projet, notamment quant à sa pertinence économique et environnementale mais un certain nombre d'entre eux ont exprimé des réserves et/ou préoccupations de plusieurs ordres :

- remarques générales :

Concernant la forme de consultation du public, la compétence à agir du maître d'ouvrage, l'opportunité d'une urbanisation nouvelle, la zone choisie pour l'implantation du projet. La communauté d'agglomération intervient sur ce site stratégique du SCoT, au titre notamment de sa compétences en matière « d'aménagement de l'espace » pour enclencher l'aménagement de ce futur quartier, « développement économique » pour favoriser réaliser et promouvoir le pôle d'affaire et équilibre social de l'habitat pour favoriser la mixité sociale. La concertation relative à l'engagement de cette première opération sous forme de ZAC s'est déroulée selon les modalités définies par la délibération du conseil communautaire et en tenant compte de l'enjeu de cette opération majeure.

- transports et plus particulièrement grandes infrastructures :

Notamment dans leurs impacts acoustiques sur la qualité de l'air et la santé humaine ; le projet a été conçu pour intégrer au mieux les infrastructures, éviter la propagation des nuisances cumulées de l'A9 déplacée et de la ligne à grande vitesse

- gare TGV et sa connexion avec la gare St Roch et l'aéroport :

Un des enjeux du projet est d'assurer la continuité entre les différents équipements structurants le territoire, conformément et en application du Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération. Le projet de prolongation de la ligne 1 de tramway depuis son terminus d'Odysseum pour desservir le quartier et la gare répond à cette nécessité. Le projet urbain tient compte également de la nécessité de permettre à terme une connexion de transport en commun en site propre vers l'aéroport.

- impact sur l'environnement concernant particulièrement les aspects hydrauliques, la protection de la biodiversité, des terres agricoles et des paysages :

Ces préoccupations ont été au cœur de la conception du projet, notamment sur le plan de l'hydraulique avec la réalisation d'un schéma directeur mais également en matière d'intégration des éléments de nature, paysage et patrimoine.

- programmation, notamment en termes d'offre de logement :

À cet égard, le projet participe quantitativement et qualitativement, à la mise en œuvre des orientations stratégiques du Programme Local de l'Habitat de l'agglomération de Montpellier pour répondre aux besoins du territoire.

Ainsi, l'opération d'aménagement ZAC OZ 1 représente la mise en œuvre d'une volonté affichée de maîtriser l'urbanisation de ce secteur, ayant fait l'objet de réserves foncières initiées de longue date à cet effet. Le projet s'appuie sur tous les documents de planification urbaine pour répondre aux enjeux de développement durable de ce site stratégique du SCOT.

Porte d'entrée sur la ville et la région, le site bénéficie d'un fort potentiel tirant profit de la qualité de desserte aérienne (aéroport Montpellier méditerranée), ferroviaire (*gare TGV Montpellier Sud de France*) et routière (A9 déplacée et requalification de l'A9 actuelle en contournement urbain).

Le projet permet d'assurer les conditions de desserte et d'intégration urbaine de la gare Montpellier Sud de France à sa livraison en 2017.

Il a été conçu en assurant au mieux les conditions d'intégration de deux grandes infrastructures (A9 déplacée et Ligne à Grande Vitesse) à la ville et traiter au mieux leurs impacts cumulés.

Dans une volonté de mixité urbaine, le quartier permettra de répondre à la forte demande de logements qui s'exprime à Montpellier.

Il a vocation à accueillir de grands espaces naturels et paysagers et permettra la mise en valeur de zones naturelles et patrimoniales attenantes ainsi que de meilleures continuités écologiques.

Il prend en compte de manière spécifique les problématiques de déplacement et de stationnement, en lien avec la démarche Eco-Cité en s'appuyant notamment sur la desserte par le réseau de transport en commun (prolongation de la ligne 1 de tramway) et organisation innovante du stationnement.

Conclusion du commissaire enquêteur et suites :

A l'issue de l'enquête, un procès-verbal de synthèse a été adressé par le Commissaire enquêteur sur lequel un mémoire en réponse a été présenté par la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

Le commissaire enquêteur a considéré que le contenu du dossier et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage étaient suffisants pour répondre à chacune des observations exprimées.

Il a émis, au regard de l'ensemble du dossier, des observations du public et des réponses apportées, un avis favorable sans réserves à la déclaration de projet portant à la fois sur l'intérêt général de l'opération et la mise en compatibilité du Plu de Montpellier avec le projet.

Aussi, au vu des avis, résultats de l'enquête publique, du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur il n'y a pas eu lieu d'apporter de modification au projet tel que décrit dans le dossier soumis à enquête.

Conformément aux dispositions de l'article L.123-14 du code de l'urbanisme, la Communauté d'Agglomération de Montpellier est amenée à se prononcer sur l'intérêt général de cette opération

Délibération n° 12474

SEANCE ORDINAIRE DU 31 JUILLET 2014

L'an deux mille quatorze et le trente et un juillet à dix-sept heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont assemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. Philippe SAUREL. Nombre de membres en exercice : 92
Etaient présents : M. F. ABERT, Mme L. ACQUIER, M. J.-F. AUDRIN, M. G. BARRAL, Mme V. BARTHAS-ORSAL, Mme M. BODKIN, M. P. BONNAL, Mme S. BOUALLAGA, M. D. BOUMAAZ, M. T. BREYSSE, Mme A. BRISSAUD, Mme R. BUONO, M. R. CAIZERGUES, Mme M. CASSAR, M. G. CASTRE, Mme C. CLARAC, M. R. COTTE, M. C. COUR, Mme P. DANAN, Mme C. DARDE, Mme T. DASYLVA-PEYRIN, M. H. DE VERBIZIER, Mme V. DEMON, Mme A. DESTAILLATS, M. T. DEWINTRE, M. J.-M. DI RUGGIERO, Mme M. DRAY-FITOUSSI, M. A. EL KANDOUSSI, M. J.-N. FOURCADE, M. M. FRAYSSE, Mme J. FRÊCHE, Mme I. GIANIEL, M. J.-P. GRAND, Mme C. JABADO, Mme F. JAMET, Mme S. JANNIN, M. L. JAULOU, Mme S. KERANGUEVEN, M. P. KRZYZANSKI, M. G. LANNELONGUE, M. A. LARUE, M. M. LEVITA, Mme C. LÉVY-RAMEAU, Mme E. LLORET, M. J.-M. LUSSERT, M. J. MALEK, Mme C. MARION, Mme I. MARSALA, M. H. MARTIN, M. J. MARTINIER, M. J.-L. MEISSONNIER, M. C. MEUNIER, Mme P. MIRALLES, M. J.-P. MOURE, M. A. MOYNIER, Mme C. NAVARRE, Mme M.-C. PANOS, M. E. PASTOR, M. G. PASTOR, M. Y. PELLET, Mme V. PEREZ, M. E. PETIT, Mme K. PHOUTTHASANG, M. T. QUILES, M. R. REVOL, M. J.-P. RICO, M. H. ROUILLEAULT, Mme M.-H. SANTARELLI, M. Philippe SAUREL, M. N. SEGURA, M. S. TORTORICI, M. B. TRAVIER, M. J. VERA, M. R. YOUSSEUS, M. L. PUIGSEGUR suppléant de M. R. CALVAT, Mme A. AUBRY suppléant de Mme J. GALABRUN-BOULBES, Mme I. BREDA suppléant de Mme R. ILLAIRE, M. T. VINDOLET suppléant de M. E. PENSO, Mme C. MAVEL suppléant de M. J. RAYMOND . Pouvoir(s) : M. G. BALAZUN à M. A. MOYNIER, M. J.-L. COUSQUER à M. G. BARRAL, M. J. DOMERGUE à M. G. LANNELONGUE, Mme C. DONADA à Mme R. BUONO, M. P. DUDIEUZERE à M. C. MEUNIER, Mme M. FOURCADE à M. J. MARTINIER, Mme I. GUIRAUD à M. E. PETIT, Mme C. HART à Mme J. FRÊCHE, Mme A. YAGUE à Mme M. BODKIN. Excusé(es) : Mme M.-P. PASDELOU, M. J.-L. SAVY, Mme I. TOUZARD Absent(es) : M. M. MAJDOUL

AMÉNAGEMENT ET URBANISME – SECTEUR DE LA MOGÈRE - CONCESSION D'AMÉNAGEMENT OZ MONTPELLIER NATURE URBAINE - COMPTE RENDU ANNUEL À LA COLLECTIVITÉ - AVENANT N°2 À LA CONCESSION - CONVENTION D'AVANCE DE TRÉSORERIE - AVENANT N°1 À LA CONVENTION – APPROBATION

Mme S. JANNIN, Vice-Présidente de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, déléguée à l'Aménagement et Urbanisme, rapporte :

Le secteur de la Mogère, situé sur les Communes de Montpellier et de Lattes, est traversé par les deux grandes infrastructures « jumelées » que sont l'autoroute A9 déplacée et le contournement ferré Nîmes-Montpellier (CNM) et constitue aussi et surtout le site d'accueil de la future gare nouvelle *Montpellier Sud de France*.

De ce fait, le SCoT a identifié ce secteur comme un site stratégique en termes d'aménagement du territoire. A ce titre, son aménagement relève de la compétence de l'Agglomération.

Celle-ci est directement impliquée dans la réalisation de ces équipements majeurs, puisqu'elle s'est engagée à participer à près de 100 M€ à la réalisation du CNM, des gares nouvelles de Montpellier et de Nîmes, ainsi qu'à la desserte et à la viabilité de la gare Montpellier Sud de France à travers l'aménagement du secteur. Au total, rappelons que se sont près de 2 000 M€ qu'investissent l'Europe, l'Etat, la Région Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard et les Communautés d'Agglomération de Montpellier et Nîmes-Métropole sur le doublet de lignes (CNM et voie ferrée historique) et sur les deux gares nouvelles.

Dans ce contexte, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a réalisé sur le secteur de la Mogère plusieurs études urbaines destinées à définir sa vocation, a engagé des procédures d'urbanisme et d'aménagement, dont la création d'une 1ère ZAC, dite ZAC Oz 1, et la mise en enquête publique d'un dossier préalable à déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du PLU de la Ville de Montpellier et a contracté une concession d'aménagement avec la SAAM.

Ce projet urbain a toutefois été élaboré dans la perspective d'une mise en service de la gare dès 2017, concomitamment à la mise en exploitation de l'autoroute déplacée et du CNM, sur des hypothèses de fréquentation que RFF a toutefois remis en cause ces derniers mois.

La fréquentation de la gare *Montpellier Sud de France* est en effet étroitement dépendante :

- de la mise en service de la gare de Nîmes-Manduel, qui permettra à une partie des trains voyageurs desservant Nîmes de basculer sur la ligne nouvelle, libérant ainsi 30 % de sillons supplémentaires sur la ligne historique en heure de pointe pour accueillir les trains régionaux (TR),
- et de la future ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), qui prolongera le CNM vers Barcelone.

Constatant que la réalisation de la LNMP et de la gare de Nîmes-Manduel se décalait dans le temps, le Président de l'Agglomération a interpellé l'Etat et RFF, sur les graves incohérences qui pouvaient en résulter, au regard de l'importance des investissements engagés sur le CNM et sur la gare Montpellier Sud de France (près de 2 000 M€), pour une fréquentation réduite à quelques trains par jour à sa mise en service en 2017.

En réponse, 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* ».

À 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.

Les conditions sont donc réunies pour qu'à cette échéance, le territoire métropolitain de Montpellier dans son ensemble dispose d'une connexion optimum à l'échelle sud européenne et que la gare Montpellier Sud de France bénéficie d'une fréquentation à la hauteur des investissements engagés.

Cependant, le Président de RFF a également précisé que la réalisation de la gare de Montpellier ne pouvait plus être décalée à la même échéance (2020), sauf à générer des surcoûts inacceptables, compte tenu des engagements contractuels pris antérieurement pour une livraison de cette gare en 2017, dans le cadre des conventions de cofinancement et de réalisation du CNM et des deux gares nouvelles et surtout du contrat de partenariat que RFF a signé avec Oc'Via pour le CNM.

Dans ce contexte, l'Agglomération n'a d'autres choix que de respecter ses engagements pour assurer la desserte et la viabilité de la gare à livrer en 2017.

Toutefois, ceux-ci doivent être adaptés aux seuls besoins de la gare à cet horizon, dans l'attente de la montée en puissance de sa fréquentation à partir de 2020 sans que ces éléments de desserte ne préjugent des aménagements futurs.

La mise en œuvre du projet Oz ne se justifie donc plus à l'échéance de 2017. Par ailleurs, il convient également de s'assurer de la réalisation de mesures conservatoires sans lesquelles les aménagements ultérieurs seraient beaucoup plus coûteux pour notre Agglomération (notamment s'il faut les réaliser après la mise en services des deux infrastructures), en ayant recours à tous les financements disponibles, notamment les mesures d'accompagnements dues par les maîtres d'ouvrages des deux infrastructures et le contrat de plan Etat-Région (CPER) 2014-2020.

Dans cette perspective, le Président de la Communauté d'Agglomération a obtenu que l'Etat participe au financement d'ouvrages indispensables à la sauvegarde des intérêts du territoire, notamment le franchissement du plan de voies du CNM et le franchissement de l'autoroute déplacée au droit de la gare, à hauteur de 50 %, dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2014-2020.

De même, l'Etat s'est engagé à appuyer les demandes de l'Agglomération vis-à-vis des maîtres d'ouvrages des deux grandes infrastructures, ASF et Oc'Via, pour renforcer les dispositifs de protection acoustique, la mise en cohérence des dispositifs hydrauliques, la mutualisation des aménagements paysagers aux abords du monument historique et site classé de la Mogère...

Il convient notamment de souligner ici que les protections acoustiques et hydrauliques des populations des quartiers environnants, constituent un objectif essentiel auquel la Communauté d'Agglomération de Montpellier est tout particulièrement attachée.

La mise en œuvre de ce double objectif (respecter les engagements pris par l'Agglomération sur la gare et réaliser les mesures conservatoires nécessaires en mobilisant des cofinancements), oblige à finaliser les procédures engagées sur la ZAC Oz 1, pour bénéficier d'un cadre d'intervention juridiquement satisfaisant. Cela nécessite d'approuver :

- la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de la Ville de Montpellier ;
- et le dossier de réalisation de la ZAC Oz 1.

Concernant les constructions, la réalisation du projet urbain initial se limitera à la « pièce urbaine » formant une « enveloppe acoustique » autour des deux infrastructures rapprochées, afin de juguler leurs impacts cumulés par la création d'immeubles-écran accueillant des activités en vitrine sur les grands axes de communication.

Au-delà, le projet Oz sera remis à plat, afin de redéfinir le projet d'aménagement du secteur de la Mogère, 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 cadre de la révision du SCoT de l'Agglomération dont les études sont d'ores et déjà engagées.

Il convient de prendre en considération l'ensemble des évolutions du projet dans le cadre du Compte Rendu Annuel à la Collectivité.

En effet, par délibération du 24 septembre 2013, le Conseil communautaire a confié à la Société d'Aménagement de l'Agglomération de Montpellier (SAAM), la réalisation de l'opération d'aménagement d'ensemble "OZ Montpellier Nature Urbaine" sur les Communes de Montpellier et de Lattes dans le cadre d'une concession d'aménagement d'une durée de 25 ans. Cette concession a fait l'objet d'un avenant n°1, approuvé par délibération du 6 février 2014 du Conseil communautaire, pour intégrer la réalisation d'un hôtel d'entreprises totem du pôle numérique de l'Agglomération.

L'année 2013 a été consacrée à la finalisation des études préalables et l'engagement des études pré-opérationnelles pour un montant de 192 000 €.

Le bilan financier prévisionnel de l'opération est actualisé pour intégrer la décision de suspendre le projet d'aménagement afin de le revisiter, selon les modalités suivantes :

- limitation des travaux dans un premier temps à la desserte et à la viabilité de la gare Montpellier Sud de France et aux mesures conservatoires qui accompagnent la réalisation concomitante pour une livraison en 2017, des grandes infrastructures que sont l'autoroute A9 déplacée et le Contournement ferré Nîmes-Montpellier (CNM) et de la gare à horizon 2017,
- couverture des dépenses d'ingénieries engagées et celles à engager, en lien avec ces travaux,
- réalisation des aménagements et de la commercialisation en phase avec la montée en puissance de la future gare, suivant un projet urbain à revisiter ultérieurement.

Le bilan financier prévisionnel s'établit à 260 643 000 € H.T. en charges et produits. Les produits proviennent des recettes de ventes des terrains viabilisés et des droits et participations de la Communauté d'Agglomération.

En lien avec le décalage de l'opération, un relais de trésorerie complémentaire, sous forme d'avance remboursable de la Communauté d'Agglomération à l'opération d'un montant de 1 500 000 €, est requis en 2014, et fait donc l'objet d'un avenant n° 1 à la convention d'avance de trésorerie.

Le programme prévisionnel des travaux s'élève à 137 530 000 € H.T. La rémunération totale prévisionnelle de l'aménageur s'élève à 25 240 000 € H.T.

Une participation pour les équipements primaires réalisés par l'aménageur doit être versée par la Communauté d'Agglomération de Montpellier ; son montant est porté à 6 081 000 € HT, soit une hausse de 3 054 000 € H.T. liée au décalage dans le temps entre les travaux de viabilité de la gare à réaliser à l'échéance 2017 et l'aménagement du secteur à partir de l'horizon 2020, dont :

- 2 083 000 € H.T. en 2015,
- et 492 000 € H.T. en 2016,

Pour les travaux liés à la desserte et la viabilité de la gare et aux mesures conservatoires qui accompagnent la réalisation des grandes infrastructures. Cette évolution fait l'objet d'un avenant au traité de concession.

A contrario, le montant du fonds de concours, à verser par l'aménageur à la Communauté d'Agglomération de Montpellier, pour les équipements primaires réalisés par cette dernière, est augmenté pour être porté à 14 920 000 € H.T.

Par ailleurs la SAAM a sollicité fin 2013 un nouvel échancier de la rémunération forfaitaire prévue au titre de la concession, ce nouvel échancier ne modifiant pas le total de la rémunération telle que figurant au traité de concession.

Cette situation doit être régularisée par avenant au traité de concession annexé à la présente délibération.

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

- approuver le compte rendu financier de l'opération d'aménagement OZ Montpellier Nature Urbaine, présenté par la SAAM pour l'exercice 2013,
- approuver le bilan financier prévisionnel et le plan de trésorerie actualisés de l'opération d'aménagement, présenté par la SAAM pour l'exercice 2013,
- approuver l'avenant n°2 à la concession d'aménagement relatif à l'échancier de la rémunération forfaitaire et à la réévaluation de la participation de la Communauté d'Agglomération de Montpellier,
- approuver l'avenant n° 1 à la convention d'avance de trésorerie et tout document relatif à cette affaire, - autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à la majorité des voix exprimées (deux abstentions). Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte. Certifié Exécutoire
Publié le : 05/08/14 Déposé En Préfecture Le : 04/08/14 Numéro de l'acte : 034-243400017-20140731-lmc184709-DE-1-1 Pour extrait certifié conforme à l'original.

La Première Vice-Présidente, SIGNÉ Mme Catherine DARDE.

Délibération n° 12549

SEANCE ORDINAIRE DU 1 OCTOBRE 2014

L'an deux mille quatorze et le premier octobre à dix-huit heures, les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont rassemblés au lieu ordinaire des séances, sis 50, Place Zeus à Montpellier, sous la présidence de M. Philippe SAUREL. Nombre de membres en exercice : 92
Etaient présents : M. F. ABERT, Mme L. ACQUIER, M. J.-F. AUDRIN, M. G. BALAZUN, M. G. BARRAL, Mme V. BARTHAS-ORSAL, Mme M. BODKIN, M. P. BONNAL, Mme S. BOUALLAGA, M. D. BOUMAAZ, M. T. BREYSSE, Mme A. BRISSAUD, Mme R. BUONO, M. R. CAIZERGUES, M. R. CALVAT, Mme M. CASSAR, M. G. CASTRE, Mme C. CLARAC, M. R. COTTE, M. C. COUR, M. J.-L. COUSQUER, Mme P. DANAN, Mme C. DARDE, Mme T. DASYLVA, M. H. DE VERBIZIER, Mme V. DEMON, Mme A. DESTAILLATS, M. J.-M. DI RUGGIERO, Mme C. DONADA, Mme M. DRAY-FITOUSSI, M. P. DUDIEUZERE, M. A. EL KANDOUSSI, M. J.-N. FOURCADE, Mme M. FOURCADE, M. M. FRAYSSE, Mme J. FRÊCHE, Mme J. GALABRUN-BOULBES, Mme I. GIANIEL, M. J.-P. GRAND, Mme I. GUIRAUD, Mme C. HART, Mme R. ILLAIRE, Mme C. JABADO, Mme F. JAMET, Mme S. JANNIN, M. L. JAOLU, M. P. KRZYZANSKI, M. G. LANNELONGUE, M. A. LARUE, Mme C. LÉVY- RAMEAU, Mme E. LLORET, M. J.-M. LUSSERT, M. M. MAJDOUL, M. J. MALEK, Mme C. MARION, Mme I. MARSALA, M. H. MARTIN, M. J.-L. MEISSONNIER, M. C. MEUNIER, Mme P. MIRALLES, M. J.-P. MOURE, Mme C. NAVARRE, Mme M.-C. PANOS, Mme M.-P. PASDELOU, M. G. PASTOR, M. Y. PELLET, M. E. PENSO, Mme V. PEREZ, M. E. PETIT, Mme K. PHOUTTHASANG, M. T. QUILES, M. J. RAYMOND , M. R. REVOL, M. J.-P. RICO, M. H. ROUILLEAULT, Mme M.-H. SANTARELLI, M. Philippe SAUREL, M. N. SEGURA, M. S. TORTORICI, Mme I. TOUZARD, M. B. TRAVIER, M. J. VERA, Mme A. YAGUE, M. R. YOUSOUS, Madame A. THIBAULT suppléant de M. A. MOYNIER. Pouvoir(s): M. T. DEWINTRE à Mme E. LLORET, M. J. DOMERGUE à M. G. LANNELONGUE, Mme S. KERANGUEVEN à M. C. COUR, M. M. LEVITA à M. A. EL KANDOUSSI, M. J. MARTINIER à Mme M. FOURCADE, M. E. PASTOR à M. C. MEUNIER, M. J.-L. SAVY à Mme M.-P. PASDELOU.

TRANSPORTS ET MOBILITÉ – CONVENTION DE FINANCEMENT DE LA RÉALISATION DU FRANCHISSEMENT DE L'AUTOROUTE DÉPLACÉE ET ÉTUDE DU FRANCHISSEMENT DE L'AUTOROUTE EXISTANTE AVEC AUTOROUTES DU SUD DE LA FRANCE - AUTORISATION DE SIGNATURE

Mme I. GIANIEL, Vice-Présidente de la Communauté d'Agglomération de Montpellier, déléguée aux Transports et Mobilité, rapporte :

Le sud de l'Agglomération de Montpellier fait aujourd'hui l'objet de plusieurs grands projets d'infrastructure dont le déplacement de l'autoroute A9 par Autoroutes du Sud de la France (ASF), concessionnaire pour le compte de l'Etat.

Le rétablissement des circulations de part et d'autre de l'autoroute déplacée, au droit du pôle multimodal Montpellier Sud de France, doit être prévu pour ne pas enclaver ce secteur et permettre un lien avec la Ville et ses évolutions futures. Il en est de même pour le franchissement de l'A9 actuelle.

D'autre part, une réalisation de l'ouvrage déplacée après la mise en service de cette dernière, induirait des surcoûts considérables liés aux contraintes d'intervention sur une autoroute en exploitation. ASF, exploitant de l'autoroute A9 et concessionnaire de l'autoroute A9 déplacée, est l'opérateur le plus pertinent pour étudier concomitamment les deux ouvrages de franchissement dans le respect des contraintes liées à l'exploitation d'une autoroute en service et celles d'une autoroute en construction. Il est donc proposé de confier à ASF les études de ces ouvrages ainsi que la réalisation de l'ouvrage de franchissement de l'A9 déplacée dans le cadre des travaux en cours afin d'en minimiser le coût.

La convention proposée a pour objet de définir les conditions financières dans lesquelles la Communauté d'Agglomération de Montpellier participera à la conception de ces ouvrages et à la réalisation de l'ouvrage sur l'A9 déplacée.

ASF assurera l'ensemble des prérogatives et responsabilités inhérentes à la maîtrise d'ouvrage, à l'exception du financement du projet (études et travaux), dont la charge incombe intégralement à la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

La Communauté d'Agglomération de Montpellier s'engage à assurer le financement de ces études et travaux pour un montant indicatif prévisionnel de 6 millions d'euros H.T., soit 7,2 millions d'euros T.T.C., hors acquisitions foncières.

L'Agglomération de Montpellier sollicitera toutes les subventions possibles pour ces travaux notamment dans le cadre du futur Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2014/2020 et du 3ème appel à projets TCSP.

Les travaux seront engagés après accord formel de la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Ce coût sera ensuite précisé après attribution des marchés de travaux sur la base d'un rapport à remettre par ASF à la Communauté d'Agglomération de Montpellier. Le coût définitif sera établi à l'achèvement des opérations.

Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet seront effectuées par la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

L'ouvrage réalisé restera propriété de l'Etat qui en assurera l'entière gestion et les équipements de surface seront remis à la Communauté d'Agglomération de Montpellier, gestionnaire.

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

- approuver le projet de convention de financement avec ASF,
- demander à l'État et à la Région Languedoc Roussillon d'intégrer cette question dans les financements du Contrat de Plan État-Région (CPER) pour la période 2014-2020 ;
- dire que les crédits nécessaires sont inscrits au budget de la Communauté d'Agglomération au chapitre 908,
- autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier à signer tout document relatif à cette affaire.

A l'issue d'un vote à main levée, la présente délibération est adoptée à l'unanimité. Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte. Certifié Exécutoire Publié le : 14/10/14 Déposé En Préfecture Le : 14/10/14 Numéro de l'acte : 034-243400017-20141001-lmc184082-DE-1-1 Pour extrait certifié conforme à l'original.

Le Président, SIGNÉ M. Philippe SAUREL.