

## IMPACTS PERMANENTS DU PROJET ET MESURES POUR EVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER CES IMPACTS

Thèmes	Impacts permanents	Mesures mises en place	Modalités de suivi
	<i>milieu humain</i>		
Bruit	<p>Les effets du projet en phase exploitation sont avant tout liés aux gênes acoustiques et vibratoires susceptibles d'être produites par le passage des trains.</p> <p>Une étude acoustique et vibratoire, sur la base de mesures in situ et d'une modélisation, a été réalisée.</p> <p>Celle-ci a montré :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- que le projet n'entraînera pas d'évolution significative (supérieure à 2 dB(A)) du niveau sonore ;</li> <li>- que les niveaux vibratoires mesurés actuellement au passage d'un train n'ont pas mis en évidence de gêne vibratoire. Les vibrations générées par les TGV supplémentaires seront équivalentes à celles générées par les TAGV actuellement en circulation.</li> </ul>	<p>Suite à la campagne de mesure complémentaire, le calage du modèle sera affiné et le respect des engagements pris à la création de la ligne seront vérifiés.</p> <p>Si les niveaux sonores à terme, à 2m en avant des façades, dépassaient ces engagements, un renforcement de l'isolation de façade serait réalisé si l'isolement actuel est insuffisant.</p>	<p>RFF propose de faire des mesures de bruit plus rapprochées à l'issue des travaux que ce qui est indiqué dans l'étude d'impact :</p> <p>des mesures de bruit en façade des bâtiments riverains (10 points de mesures sur l'air d'étude aux mêmes emplacements ou à proximité de ceux utilisés pour l'étude d'impact initiale) afin de vérifier le respect de la réglementation seront réalisées un an après la mise en service, puis tous les 2 ans jusque 5 ans après la mise en service.</p>

### Déclaration de projet du 31 décembre 2014 concernant l'opération en gare nouvelle de Montpellier – Sud de la France sur le site de La Mogère-Pont Trinquat à Montpellier

#### Le Président de Réseau Ferré de France,

Vu les articles L. 2111-9 et suivants du code des transports ;  
 Vu le décret n 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;  
 Vu la délibération du conseil d'administration de Réseau ferré de France en date du 6 juin 2013 portant délégation de pouvoirs au président et fixant les conditions générales des délégations au sein de Réseau ferré de France ;  
 Vu le code de l'environnement, notamment les articles L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants, L. 123-1 et suivants, R. 123-1 et suivants, L. 126-1 et R. 126-1 à R. 126-4 ;  
 Vu le décret n2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue aux articles L.122-1 et L. 122-7 du code l'environnement ;  
 Vu l'avis de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable du 23 avril 2014 ;  
 Vu le bilan de la concertation L. 300-2 relative au projet de gare nouvelle à Montpellier qui s'est déroulée du 6 mai au 6 juin 2013 ;  
 Vu la décision du président du tribunal administratif de Paris du 12 août 2014 portant désignation du commissaire enquêteur ;  
 Vu la décision du président de Réseau ferré de France du 3 septembre 2014 portant ouverture de l'enquête publique du projet de la gare nouvelle « Montpellier-Sud de France » ;  
 Vu le dossier d'enquête publique, le rapport, les conclusions motivées et l'avis favorable du commissaire enquêteur du 24 novembre 2014.

#### Considérant les éléments suivants :

#### I. INTERET GENERAL DE L'OPERATION

##### 1. Présentation globale du projet :

Ce projet consiste en la construction d'une gare nouvelle, au Sud de Montpellier, sur la ligne ferroviaire nouvelle du contournement Nîmes-Montpellier (CNM) en cours de construction.

Dans un 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, il a été envisagé par RFF en concertation avec les différents acteurs 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. 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.

Située sur la commune de Montpellier, la future gare constituera une construction totalement nouvelle.

#### 2. Description du projet

Les principales caractéristiques du projet sont :

- Le plan de voies

Le plan de voies de la gare comptera à terme huit voies dont six 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 trois quais (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, deux voies passantes et quatre voies à quai ;
- à un horizon plus lointain, la réalisation des deux 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 huit voies et destinée à recevoir :

- le bâtiment terminal des voyageurs, d'une surface de 4 à 5 000 m<sup>2</sup> 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'intermodalité 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 viarie sera dimensionné pour permettre aux véhicules de transports collectifs d'effectuer leur service dans les espaces dédiés, aux véhicules particuliers d'accéder aux espaces de dépose minute et de stationnement et aux modes de déplacement doux d'accéder aisément aux espaces de stationnement spécifiques qui seront réalisés à cet effet.

- Le stationnement :

Les équipements de l'intermodalité 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 ;

### 3. Adéquation du projet aux objectifs d'intérêt général

Le projet de création de la gare nouvelle sur le site de La Mogère - Pont Trinquat à Montpellier vise à répondre à l'intérêt général suivant :

- Réaliser une gare nouvelle, afin de tenir compte de l'échéance de saturation de la gare Saint-Roch, comprenant la construction d'un bâtiment d'échanges voyageurs et des aménagements extérieurs indissociables de l'équipement pour chaque composante de l'offre de mobilité, permettant d'assurer l'accueil à Montpellier des liaisons ferroviaires bénéficiant des performances de la ligne nouvelle du Contournement de Nîmes-Montpellier, notamment un gain de temps allant jusqu'à 20 minutes par exemple pour les relations Paris-Montpellier, avec une fréquentation qui atteindra à terme près de 3,3 millions de voyageurs par an. Le doublet de gares (gare historique Saint-Roch, gare nouvelle) ainsi constitué sur un doublet de lignes (ligne classique, ligne nouvelle CNM) permettra d'accompagner le développement de l'ensemble des services ferroviaires (grandes lignes, services régionaux, fret) sur l'axe languedocien déjà particulièrement chargé entre Nîmes et Montpellier, notamment pour la desserte d'une agglomération en forte croissance démographique. Conçue comme un véritable pôle d'échange multimodal, la gare nouvelle de Montpellier assurera l'interconnexion entre les modes de déplacement de l'agglomération et de la grande distance : trains à grande vitesse, transport régional, tramway, bus, piétons, vélos et voitures individuelles. Les installations ferroviaires de la gare nouvelle permettront d'accueillir les voyageurs des liaisons nationales à grande vitesse et par ailleurs réserveront la possibilité d'organiser des correspondances entre les trains grandes lignes et des services TER.

- Assurer les fonctions de gare en tenant compte de son environnement : 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.

## II. PROCEDURES ADMINISTRATIVES MENEES DANS LE CADRE DU PROJET

Les procédures administratives menées pour la réalisation du projet de la gare nouvelle de Montpellier sur le site de La Mogère - Pont Trinquat sont les suivantes.

### 1. Concertation préalable au titre de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme

La concertation au titre de l'article L. 300-2 s'est déroulée du 6 mai au 6 juin 2013.

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.

Le bilan de la concertation a été établi le 17 octobre 2013.

### 2. Etude d'impact

Une étude d'impact a été réalisée et détaille les différents impacts du projet sur l'environnement. L'Autorité environnementale du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable a émis un avis délibéré sur le projet adopté lors de sa séance du 23 avril 2014 – Avis délibéré n°Ae 2014-28/ n° CGEDD 009686-01. Un mémoire complémentaire à l'étude d'impact tenant compte des recommandations de l'Autorité environnementale a été joint par RFF au dossier d'enquête publique.

## III. CONCLUSION DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET CONDITIONS DE LA POURSUITE DU PROJET PAR RESEAU FERRE DE FRANCE

La déclaration de projet pour le projet de la gare nouvelle sur le site de La Mogère - Pont Trinquat à Montpellier s'inscrit dans le cadre des dispositions de l'article L. 126-1 du code de l'environnement. Ce dernier prévoit que lorsqu'un projet public de travaux d'aménagement ou d'ouvrage ne donnant pas lieu à déclaration d'utilité publique fait l'objet d'une enquête publique, l'établissement public responsable du projet doit se prononcer sur l'intérêt général de l'opération projetée.

L'enquête publique s'est déroulée du 22 septembre au 24 octobre 2014 inclus dans les conditions arrêtées par la décision relative à son ouverture. A l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur a établi un rapport relatant son déroulement, l'expression du public en synthétisant les observations recueillies et les réponses apportées par RFF.

Le rapport du commissaire enquêteur comprenant notamment ses conclusions motivées et son avis favorable au projet ont été remis à RFF le 24 novembre 2014. Il a été publié sur le site internet de RFF et adressé à la préfecture de l'Hérault ainsi qu'aux communes de Montpellier et Mauguio, conformément aux dispositions réglementaires applicables.

Faisant suite à l'avis du commissaire enquêteur, RFF décide d'engager les travaux conformément à l'opération présentée à l'enquête publique.

#### Décide :

**Article 1<sup>er</sup>** : Est déclaré d'intérêt général, au sens de l'article L. 126-1 du code de l'environnement, le projet de gare nouvelle à Montpellier sur le site de La Mogère - Pont Trinquat, conformément au dossier soumis à l'enquête publique<sup>1</sup>.

**Article 2** : Conformément aux dispositions de l'article R. 122-14 du code de l'environnement, les mesures destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible,

compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits sont détaillées en annexe à la présente décision.

Le suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine sera réalisé par « RFF » ou, le cas échéant, par le titulaire du contrat qui serait chargé de la réalisation de la gare nouvelle. Un bilan de la réalisation des mesures prévues à l'alinéa qui précède sera réalisé préalablement à la mise en service de la gare nouvelle et sera complété à l'issue de la réalisation des voies extrême nord et sud. En phase d'exploitation des bilans des mesures prévues seront réalisés à l'issue d'une première période de cinq ans. Un bilan de suivi de l'exploitation sera réalisé dans un délai de cinq ans à l'issue de la mise en service des deux voies à l'extrême au sud et au nord. Ces bilans auront pour but d'évaluer l'adéquation des mesures aux objectifs poursuivis.

**Article 3** : La présente décision sera affichée en mairie de Montpellier, en mairie de Mauguio et publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Hérault ainsi qu'au Bulletin Officiel de Réseau ferré de France consultable sur site internet (<http://www.rff.fr>). Le public pourra consulter le texte de la décision à la direction régionale Languedoc-Roussillon de Réseau ferré de France (185, rue Léon-Blum 34000 Montpellier) et au siège de Réseau Ferré de France (92 avenue de France 75013 Paris).

Fait à Paris, le 31 décembre 2014  
SIGNÉ : Jacques RAPOPORT

<sup>1</sup> Le dossier d'enquête publique peut être consulté auprès de la direction régionale Languedoc-Roussillon de RFF et au siège de RFF

#### Annexe Déclaration de Projet : Tableau de synthèse récapitulatif des Impacts/Mesures

Les effets ont été examinés en phase travaux et en phase exploitation. Les effets temporaires et permanents, directs et indirectes, positifs et négatifs ont été examinés et présentés dans le dossier d'enquête publique.

Les mesures d'évitement ont été systématiquement recherchées dans le cadre du projet. Ne sont indiquées ci-après que les mesures de réduction et de compensation, lorsque l'évitement n'a pas été possible et qu'un impact est à prendre en compte.

Phase Travaux		
Thématiques	Effets / Impacts	Mesures et suivi
Milieu physique	Sol, relief	Mesures de réduction : les terrassements se limiteront aux travaux nécessaires à la réalisation des aménagements extérieurs de la gare. Des espaces de stockage, nécessaires au dépôt des terres devront être définis. Ils seront installés de façon temporaire. Mesures d'accompagnement : réutilisation des terres de bonne qualité dans les terrassements ou en vue de l'implantation d'espaces verts ; optimisation de la recherche d'un équilibre entre les volumes de terrains déblayés et ceux remblayés.
	Hydrogéologie Eaux souterraines Eaux superficielles	Impacts temporaires : risques de pollution accidentelle liés aux installations de chantier (pollution par rejets directs d'eaux de lavage, d'eaux usées, mauvaise gestion des déchets, pollution par des incidents de chantier (lors de l'approvisionnement en hydrocarbures, en cas de fuites d'engins...)  Mesures de réduction préventives : mise en place d'une collecte efficace des eaux de ruissellement du chantier, kit de dépollution placé dans les véhicules de chantier, signalétique de chantier précisant les interdictions en matière d'entretien et d'approvisionnement des engins, mise en place d'un plan d'alerte et de secours pour les risques de pollution accidentelle en chantier.  Contrôle et suivi de la mise en place et du respect des mesures (Plan Assurance Environnement).  Mesures en cas de pollution accidentelle : application des modalités des plans de secours établis en liaison avec les SDIS, enlèvement immédiat des terres souillées, utilisation des techniques de dépollution des sols et des nappes dans les zones à faible coefficient de perméabilité pour bloquer la progression de la pollution et la résorber, dépollution des eaux de ruissellement par écrémage, filtrage avant rejet  Les mesures seront également détaillées et précisées en fonction de la définition plus avancée du projet pour le dossier Loi sur l'Eau à venir.

Phase Travaux			
Thématiques		Effets / Impacts	Mesures et suivi
Risques naturels	Inondation	Impacts temporaires : présence de l'aléa inondation et zone rouge PPRI	Mesures de réduction : adaptation du chantier compte tenu de l'aléa inondation. Modalités à préciser dans le dossier Loi sur l'Eau, en accord avec le règlement du PPRI et toute disposition alors en vigueur ainsi que dans le respect des mesures fixées par l'administration compétente
	Séisme, mouvements de terrain	Pas d'impacts temporaires ou permanents.	Pas de mesure spécifique
Milieu naturel	Natura 2000	Pas d'incidence 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).	Pas de mesure spécifique
	Zonage réglementaire (hors N2000) et d'inventaires	Pas d'impact sur les sites concernés par un zonage réglementaire ou d'inventaires situés à proximité du projet gare.	Pas de mesure spécifique
	Habitat naturel, faune, flore Continuités écologiques	Impacts temporaires : le dérangement des espèces (présence d'engins et bruit généré par le chantier) ; - l'émission de poussières (circulation des engins) ; les risques de pollution liés aux travaux, aux installations de chantier ; la destruction d'habitats naturels et d'espèces floristiques (hors espèces protégées). Impacts permanents : les destructions d'habitats et d'espèces animales ou végétales dans l'emprise requise par la réalisation des travaux de l'infrastructure ; destructions et dégradations des habitats d'espèces en cas de pollution pendant le chantier.	Mesures de réduction : - Planification des travaux en fonction des exigences écologiques des espèces afin de limiter le dérangement et d'éviter le risque de destruction d'un maximum d'individus d'espèces ; - suivi pendant la phase chantier par un écologue ; - Délimitation rigoureuse des emprises de chantier - Suppression de la contamination par des espèces envahissantes et autochtones -- Lutte contre les pollutions : un balisage des secteurs à préserver de la circulation des engins et une identification des différentes zones du chantier et de leur destination ainsi que la définition de l'organisation des pistes et sens de circulation; la définition d'un plan d'intervention en cas de pollution accidentelle stipulant.
Patrimoine et Paysage	Monument historique, sites inscrits/classés	Pas d'impact en phase chantier	
Milieu humain	Documents de planification et d'urbanisme	SDAGE et SAGE : le projet s'inscrit dans une démarche d'aménagement compatible avec les orientations du SDAGE et du SAGE. De ce fait, il est compatible avec le SDAGE et la SAGE.  SRCE : le SRCE est en cours d'élaboration. Selon les indications disponibles dans la version 3, le projet de la gare nouvelle n'est pas positionné sur l'un des espaces Trame verte Trame Bleue à éviter prioritairement (respect de la logique d'évitement). 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. SCOT de l'agglomération de Montpellier : le projet est compatible avec le SCOT (diagnostic du PADD, DOG). PDU : le projet de gare nouvelle est en cohérence avec le PDU. Le projet incite à la multimodalité et encourage l'utilisation des transports en commun au profit de l'automobile. PLU de Montpellier : Le projet de la gare nouvelle est compatible avec le PLU.	
	Servitudes	Le projet n'est pas de nature à avoir des effets sur les différents types de servitude qui s'applique sur le site d'implantation retenu (servitude d'utilité publique au regard de la protection des monuments historiques, servitudes aéronautiques de dégagement liées à la proximité de l'aéroport de Montpellier et à son cône d'envol).	

Phase Travaux			
Thématiques		Effets / Impacts	Mesures et suivi
	Réseaux	Actuellement aucun riverain n'est présent dans le site d'implantation de la gare nouvelle. Le chantier de la gare nouvelle ne nécessitera pas de déviations de réseaux techniques (eau, gaz, etc.). Ceux-ci auront déjà été réalisés dans le cadre des travaux de construction de la plateforme ferroviaire de CNM.	La desserte générale de la gare nouvelle en réseaux secs et humide, s'effectuera par le Nord. Des raccordements sont prévus dans les dalles au-dessus de l'A9b et du CNM pour permettre l'alimentation de la gare nouvelle.
	Développement de l'urbanisation et foncier	Pas d'impact en phase chantier.	
	Activités et équipements	Impacts positifs pour les activités économiques et l'emploi.	
	Activités agricoles et viticoles	Pas d'impacts fonciers sur les activités agricoles autres que ceux déjà induits par la réalisation de la plateforme ferroviaire et du projet urbain	Mesures d'accompagnement : respect des emprises, maintien des circulations agricoles existantes par des aménagements provisoires, en cohérence avec les rétablissements créés pour le projet CNM, limitation des émissions de poussières.
Milieu humain	Transports, trafic et déplacements	Les impacts des travaux de la gare nouvelle sont limités aux axes de circulation. Ils seront temporaires et de faible importance en raison du faible réseau existant dans la zone d'étude. Cependant l'organisation du chantier devra permettre aux usagers d'en ressentir le moins d'effets possibles. Ces impacts sont liés à d'éventuelles dégradations de la voirie, ainsi que des rallongements de parcours, voire des coupures momentanées. Les principales nuisances dans le cadre d'un tel chantier, sont la dégradation du réseau, la dégradation ou salissures de voiries, les coupures d'accès durant le chantier, réduction de la circulation.	Mesures de réduction : mise en place d'itinéraires de chantier en concertation avec les communes concernées par le projet et la Communauté d'Agglomération ; maintien des voiries traversées en état de propreté permanent ; mise en place au besoin, de déviations, pour assurer la continuité de la circulation.
	Acoustique	Nuisances sonores pendant la phase chantier	Mesures de réduction des nuisances sonores dues au chantier : engins et matériels conformes aux normes en vigueur (possession des certificats de contrôle), fonctionnement des engins de chantier autorisé uniquement les jours ouvrables (du lundi au samedi, selon les périodes légales de travail, (sauf situation exceptionnelle).  Les riverains seront informés par voie de presse ou affichage en mairie. Un suivi du niveau sonore pour être réalisé pendant la phase chantier par l'entreprise qui réalisera les travaux.
	Air et Santé	Impact temporaire : la qualité de l'air pourra être plus affectée lors des opérations de terrassement (émissions de poussière lors des décapages ou de la mise en œuvre de matériaux), du fait de la circulation des engins sur les accès (émissions de gaz d'échappement, envol de poussière par roulage), ou à l'occasion de l'épandage de liant hydraulique (chaux par exemple) lors du traitement des matériaux à forte teneur en eau.	Mesures de réduction des impacts : arrosage des pistes, notamment par vent fort et temps sec pour limiter les envols de poussières ; éviter les opérations de chargement et de déchargement de matériaux par vent fort ; vitesse limitée dans les zones sensibles à la poussière ; utilisation de véhicules aux normes et contrôle régulier de leur respect.
	Qualité de vie, confort des usagers et riverains	Effets temporaires et directs : les principaux impacts durant cette période seront : des impacts sonores (bruit des engins de terrassement circulation, chargement, déchargement...) ; des risques de vibrations pour les structures riveraines causées par le passage et le fonctionnement des engins de terrassement et de compactage ; des risques pour les eaux et pour les milieux aquatiques (production de matières en suspension, risques de pollution accidentelle lors de la réalisation des ouvrages de franchissement des cours d'eau, risque de pollution lors de l'épandage de chaux pour le traitement des matériaux de remblai, risque de perturbation des écoulements superficiels) ; risque de poussière.	Mesures de réduction des impacts :  Lors de l'exécution des travaux, les entreprises prendront toutes les précautions nécessaires pour éviter la pollution de l'air liée aux poussières, notamment par l'arrosage des emprises si nécessaire. De même, les mesures visant à réduire le risque de pollution accidentelle avec les dispositifs adaptés seront à prendre.  Il sera mis en œuvre un tri sélectif des déchets, et acheminement vers des filières de valorisation ou d'élimination dûment autorisées conformément à la réglementation.

		Phase Exploitation	
Thématiques		Effets / Impacts	Mesures et suivi
Milieu physique	<b>Sol, relief</b>	Pas de modification significative du relief.	En l'absence d'impact résiduel permanent significatif, aucune mesure n'est mise en œuvre.
	<b>Hydrogéologie, eaux souterraines</b>	Pas d'impact permanent sur les eaux souterraines en dehors risque de pollution accidentelle.	
	<b>Eaux superficielles</b>	Impacts temporaires et permanents : modification de l'écoulement des eaux superficielles avec les aménagements extérieurs de la gare (en particulier parkings)  Impacts temporaires : risque de pollution chronique d'origine routière sur les accès et parkings  Impacts permanents liés à la mise en activité de la gare : les voyageurs et personnes circulant dans le bâtiment de la gare nouvelle généreront des eaux usées, par les sanitaires, les éviers, etc.	Mesures de réduction : limitation des surfaces imperméabilisées pour les parkings avec revêtement spécifique, évacuation des eaux de ruissellement de la gare par des rigoles intégrées à l'ouvrage, sans traitement préalable (eaux de toiture). Mesures de compensation : bassins, noues dont le dimensionnement sera à préciser dans le cadre du dossier Loi sur l'eau.  Mesure de réduction liée à la pollution domestique : raccordement du bâtiment de la gare au réseau d'eaux usées communal ou intercommunal existant à réaliser. Les eaux usées s'écouleront vers la station d'épuration de Montpellier. .
Risques naturels	<b>Inondation</b>	Le bâtiment voyageur est conçu en superstructure, au-dessus de la plateforme ferroviaire du CNM et n'aura pas d'incidence en tant que tel sur l'écoulement du Nègue-Cats. Seuls les parkings, conçus en remblais s'inscrivent dans le champ d'expansion des crues du Nègue-Cats et sont concernés par l'aléa inondation. Le projet de la gare nouvelle entrainera une imperméabilisation de sols.	L'ensemble des mesures d'accompagnement hydraulique pour rétablir l'écoulement du Nègue-Cats (branche principale) est prévu dans le cadre des projets d'infrastructures CNM et A9b. Il est prévu la mise en œuvre d'ouvrages hydrauliques afin d'assurer la continuité des écoulements de la branche principale du Nègue-Cats. L'ensemble des maîtrises d'ouvrages des différents projets s'est associé pour le traitement collectif des surfaces imperméabilisées et de la réalisation d'ouvrage hydrauliques permettant le stockage des eaux de ruissellement. A ce titre, des bassins (bassin d'écrêtement, bassins multifonctions, ..) seront mis en œuvre pour permettre de stocker les eaux de ruissellement liés à l'imperméabilisation des surfaces.  Mesure de réduction : 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. Une étude hydraulique spécifique sera réalisée par le titulaire du contrat de partenariat de la gare nouvelle. Il sera présenté dans le cadre du Dossier attendu au titre de la Loi sur l'eau du projet de gare.
	<b>Séisme, mouvements de terrain</b>	Présence d'une zone de sismicité 2 « sismicité faible »	Respect de la réglementation parasismique en vigueur (articles R.563-3 et suivants du Code de l'environnement) dans la conception.
Milieu naturel	<b>Natura 2000</b>	Pas d'incidence 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).	En l'absence d'impact, pas de mesure spécifique.
	<b>Zonage réglementaire (hors N2000) et d'inventaires</b>	Pas d'impact sur les sites concernés par un zonage réglementaire ou d'inventaires situés à proximité du projet gare	En l'absence d'impact, pas de mesure spécifique
	<b>Habitat naturel, faune, flore</b>	Pas d'impact du projet gare sur des espèces protégées avérées Pas de consommation supplémentaire d'habitats par le projet en comparaison avec la phase chantier.  Risque de dérangement des espèces (bruit, lumière) lié à l'activité de la gare (impacts indirects).  Impacts permanents sur un faible linéaire du cours d'eau le Nègue-Cats avec la réalisation des aménagements (parkings, ouvrages hydrauliques). Risque destruction d'habitat ou d'espèce en cas de pollution	Choix adapté des espèces pour l'aménagement des différents espaces végétalisés  Mesures de réduction du dérangement des espèces à intégrer dans la conception du projet : Optimisation de l'éclairage pour minimiser ses nuisances (couleur de l'éclairage, orientation du faisceau). Les mesures d'accompagnement pour favoriser le maintien d'espèces à proximité s'inscrivent dans les mesures des projets d'infrastructures du secteur. Le suivi écologique est mené dans ce cadre.  Mesures de génie écologique, de restauration du tracé et du gabarit adapté aux caractéristiques du cours d'eau afin qu'il conserve son équilibre morpho dynamique.

		Phase Exploitation	
Thématiques		Effets / Impacts	Mesures et suivi
	<b>Continuités écologique</b>	Le site d'implantation de la gare n'intercepte pas la Trame verte et bleue identifiée dans le SRCE en cours d'élaboration. Impacts permanents sur un faible linéaire du cours d'eau le Nègue-Cats avec la réalisation des aménagements (parkings, ouvrages hydrauliques) : altération potentielle de cette continuité.	Mesures de génie écologique, de restauration du tracé et du gabarit adapté aux caractéristiques du cours d'eau.
<b>Patrimoine et Paysage</b>	<b>Monument historique, sites inscrits/classés</b>	Impacts permanents sur le paysage. La perception par les riverains du projet : la gare amènera un changement du paysage aux côtés des autres infrastructures. La perception du paysage par l'utilisateur. La qualité des vues depuis les axes de communication influera alors directement sur le jugement que le visiteur se fera de l'endroit. La gare en s'implantant sur le plateau agricole modifiera l'ambiance paysagère du site.  Les principaux impacts concernent le paysage du château de la Mogère, qui en qualité de monuments historiques bénéficie d'un périmètre de protection de 500 mètres autour de la propriété Pas d'impact direct sur les coteaux de la Méjanelle, sur la plaine de la Lironde et les coteaux de la Lironde.	Mesure de réduction et de compensation : Une convention d'études a été passée entre les différents maîtres d'ouvrage des projets du secteur et a donné lieu à des échanges avec les services de l'Etat. Elle détermine les éléments à prendre en compte dans la réalisation de leurs projets pour assurer les conditions de préservation et de valorisation de la qualité paysagère et patrimoniale du site de la Mogère. Elle permet de mutualiser les mesures compensatoires. Le titulaire du contrat de partenariat respectera les principes retenus, en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France, 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.
<b>Milieu humain</b>	<b>Documents de planification et d'urbanisme</b>	SDAGE et SAGE : le projet s'inscrit dans une démarche d'aménagement compatible avec les orientations du SDAGE et du SAGE. De ce fait, il est compatible avec le SDAGE et la SAGE.  SRCE : le SRCE est en cours d'élaboration. Selon les indications disponibles dans la version 3, le projet de la gare nouvelle n'est pas positionné sur l'un des espaces Trame verte Trame Bleue à éviter prioritairement (respect de la logique d'évitement). 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. SCOT de l'agglomération de Montpellier : le projet est compatible avec le SCOT (diagnostic du PADD, DOG). PDU : le projet de gare nouvelle est en cohérence avec le PDU. Le projet incite à la multimodalité et encourage l'utilisation des transports en commun au profit de l'automobile. PLU de Montpellier : Le projet de la gare nouvelle est compatible avec le PLU.	Respect des dispositions des documents de planification et d'urbanisme.
	<b>Servitudes</b>	Le projet n'est pas de nature à avoir des effets sur les différents types de servitude qui s'applique sur le site d'implantation retenu (servitude d'utilité publique au regard de la protection des monuments historiques, servitudes aéronautiques de dégagement liées à la proximité de l'aéroport de Montpellier et à son cône d'envol).	Le projet respectera et intégrera les servitudes d'utilité publique dès la phase de conception, ne nécessitant par conséquent aucune mesure compensatoire. Les dispositions suivantes seront prises de façon à ne pas interférer avec les servitudes existantes : l'épannelage du projet sera limité à 54 NGF pour prendre compte des servitudes aéronautiques de dégagement fixant la nature et la hauteur maximale des constructions dans la zone ; le projet détaillé sera soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France. Un avis favorable de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) au cours de l'examen du permis de construire de la gare nouvelle, sera requis pour permettre la réalisation du projet.
	<b>Réseaux</b>	Pas d'impacts sur les réseaux existants.	Pas de mesure spécifique
	<b>Développement de l'urbanisation</b>	La gare nouvelle aura des effets positifs sur le développement de l'urbanisation en cohérence avec les recommandations actuelles en termes d'urbanisme durable.	Pas de mesure spécifique
	<b>Activités et équipements</b>	La gare et ses aménagements seront un vecteur dynamique de développement d'équipements, d'activités et d'emplois.	Pas de mesure spécifique

Phase Exploitation			
Thématiques		Effets / Impacts	Mesures et suivi
	<b>Activités agricoles et viticoles</b>	La gare nouvelle s'inscrit dans la continuité des aménagements réalisés dans le cadre de CNM. Le projet de la gare ne générera pas d'impacts fonciers sur les activités agricoles autres que ceux déjà induits par la réalisation de la plateforme ferroviaire et du projet urbain, car le projet ne nécessite l'acquisition d'aucune emprise foncière supplémentaire.	Pas de mesure spécifique
<b>Milieu humain</b>	<b>Transports, trafic et déplacements</b>	Les impacts de la nouvelle gare de Montpellier sur les déplacements et les transports peuvent être considérés comme positifs (valorisation de l'intermodalité). Impacts temporaires et permanents sur le trafic routier sur les accès de la gare : les modélisations de trafic montrent des difficultés à prévoir à long terme sur ces accès.	Mesure : L'étude de solutions en lien avec un projet urbain sera à effectuer afin de proposer des adaptations du réseau pour en garantir sa fluidité et la bonne irrigation de la gare.
	<b>Acoustique</b>	La contribution de la gare à l'ambiance acoustique et vis-à-vis de la réglementation du bruit de voisinage reste très en-deçà des valeurs réglementaires. L'impact de la gare elle-même sur le niveau sonore global des deux périodes réglementaires (7h-22h) et (22h-7h) est négligeable.	Pas de mesure spécifique pour la gare en elle-même.
	<b>Air et Santé</b>	Le fonctionnement du bâtiment gare en lui-même n'aura pas d'effets directs sur la qualité de l'air. C'est le trafic induit par les voiries d'accès au site de gare qui entrainera un effet local indirect du projet sur la qualité de l'air.	Pas de mesure spécifique pour la gare en elle-même.