

BORDEREAU DE PIÈCES JOINTES

RECOURS POUR EXCÈS DE POUVOIR de Michel JULIER c/ SNCF Réseau,

contre la déclaration de projet, en date du 31 décembre 2014, par laquelle SNCF Réseau (alors nommée « Réseau Ferré de France », ou « RFF ») a déclaré d'intérêt général, au nom de l'article L.126-1 du code de l'environnement, le projet de gare nouvelle Montpellier – Sud de France sur le site de La Mogère – Pont Trinquat à Montpellier.

1. Décision attaquée : déclaration de projet, et annexes, du 31 décembre 2014 (8 pages)
2. Preuves de l'intérêt à agir de Michel JULIER
3. Mémoire n°1 du Collectif Mogère (21 pages)
4. Domicile de M. Balandraud : documents du service de la publicité foncière (3 pages)
5. Distances entre les contre-propositions et le domicile de M. Balandraud
6. Extraits des conventions de financement du 25 avril 2012 (4 pages)
7. Avis n° 20143392 du 02 octobre 2014 de la CADA
8. Lettre du 12 février 2014, de l'Autorité Environnementale, au directeur des infrastructures de transport, copies à RFF et au Préfet de l'Hérault (2 pages)
9. Avis du 23 avril 2014 de l'Autorité Environnementale sur la nouvelle gare TGV (16 pages)
10. Décision du 19 février 2014 de l'Autorité Environnementale sur l'extension de la première ligne de tramway de Montpellier vers la nouvelle gare TGV (4 pages)
11. Déclaration publique du président de l'Agglomération de Montpellier, 13 juin 2014
12. Extrait du projet de révision du PPRI (version 2013) de la commune Lattes

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>	
	<p>Les impacts permanents sont les suivants :</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"> - que le projet n'entraînera pas d'évolution significative (supérieure à 2 dB(A)) du niveau sonore ; - 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. 	<p>des mesures de bruit en façade des bâtiments riverains (30 points de mesures sur 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>	
Bruit		<p>façades, des assaies des engagements, du renforcement de l'isolation de façade serait réalisé si l'isolement actuel est insuffisant.</p>	

Copie de la décision attaquée

**PIÈCE
n° 1
M. JULIER**

➔ **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 n 2009-496 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 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'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^{er} : 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 publique¹.

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

¹ 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	Sol, relief	Pas de modification significative du relief.	En l'absence d'impact résiduel permanent significatif, aucune mesure n'est mise en œuvre.
	Hydrogéologie, eaux souterraines	Pas d'impact permanent sur les eaux souterraines en dehors risque de pollution accidentelle.	
	Eaux superficielles	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	Inondation	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.
	Séisme, mouvements de terrain	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	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).	En l'absence d'impact, 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	En l'absence d'impact, pas de mesure spécifique
	Habitat naturel, faune, flore	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.

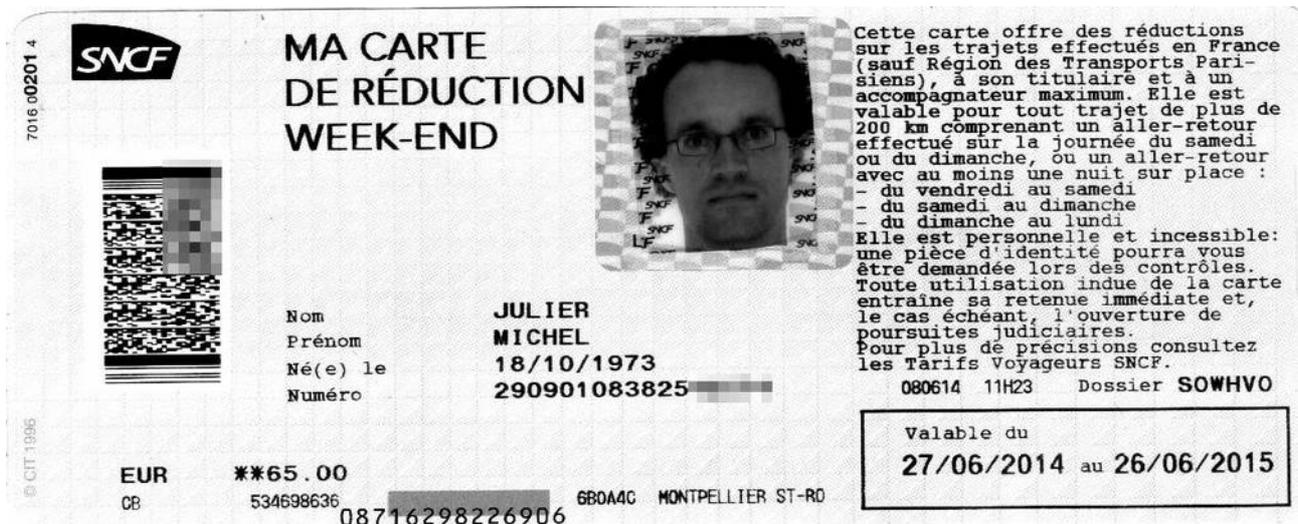
		Phase Exploitation	
Thématiques		Effets / Impacts	Mesures et suivi
	Continuités écologiques	Le site d'implantation de la gare n'intercepte pas la Trame verte et bleue identifiée dans le SRCE en cours d'élaboration. Impacts permanents sur un faible linéaire du cours d'eau le Nègue-Cats avec la réalisation 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.
Patrimoine et Paysage	Monument historique, sites inscrits/classés	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.
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.	Respect des dispositions des documents de planification et d'urbanisme.
	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).	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.
	Réseaux	Pas d'impacts sur les réseaux existants.	Pas de mesure spécifique
	Développement de l'urbanisation	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
	Activités et équipements	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	
	Activités agricoles et viticoles	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
Milieu humain	Transports, trafic et déplacements	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.
	Acoustique	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.
	Air et Santé	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.



PIÈCE
n°2
M. JULIER

a) Carte « Grand Voyageur SNCF » de Michel JULIER



b) Carte de réduction « week-end » de Michel JULIER



c) distances entre le domicile de Michel JULIER, et les gares actuelle (800 m) et projetée (5 km)

Étude des alternatives pour une nouvelle gare TGV de Montpellier



Auteur : Collectif d'opposition à la gare de la Mogère

<http://GareTGV.free.fr>

Contribution à l'enquête publique « Gare nouvelle Montpellier Sud de France »

Contact : Michel Julier – gareTGV@free.fr – 06.83.83.37.40 – Date : 20 octobre 2014

Table des matières

Portée de l'étude.....	2
Objectifs.....	2
D'autres possibilités à l'Ouest de Montpellier.....	3
Cartographie de trois alternatives sur le site Ouest.....	4
Comparaison des sites Est et Ouest du débat de 2009 sur la LNMP.....	5
Éléments du débat.....	5
L'avis de plusieurs acteurs sur les sites Est et Ouest.....	6
1. La contribution de la SNCF lors du débat de 2009 sur la LNMP.....	6
Conclusion sur l'avis de la SNCF.....	8
2. La contribution de la Ville de Sète lors du débat de 2009 sur la LNMP.....	9
3. La contribution des participants à la « concertation » de 2013 sur l'aspect de la gare TGV de la Mogère.....	10
Conclusion sur le résultat de la concertation de 2013.....	11
La comparaison des sites Est et Ouest par RFF.....	12
Accès aux sites (point 2.2.1).....	12
Accessibilité véhicule personnel (point 2.2.2).....	13
Accessibilité transports en commun (point 2.2.3).....	14
Accessibilité TER (point 2.2.4).....	15
Accessibilité modes doux (point 2.2.5).....	15
Pôle d'échange multimodal (point 2.2.6).....	16
Préserver le capital nature (point 2.3.1).....	16
Rééquilibrer le partage modal (point 2.3.2).....	16
Soutenir le développement économique (point 2.3.3).....	17
Économiser l'espace (point 2.3.4).....	17
Gare TGV à 6 voies, gare TER à 2 ou 4 voies (point 2.4.3.3).....	17
Impact sur les raccordements TGV / ligne classique (point 2.4.4).....	18
Autres remarques (point 2.5).....	19
Tableau récapitulatif.....	20
Conclusions.....	20
Conclusion générale.....	21

Portée de l'étude

Objectifs

La présente étude fait essentiellement référence aux deux sites proposés pour l'implantation d'une nouvelle gare TGV de Montpellier :

- **le site *Est***, lieu du projet « *Gare Sud de France* » présentement soumis à enquête publique, et également désigné selon les documents comme « *La Mogère* », « *Montpellier-Odysséum* », « *Pont-Trinquat* », « *La Méjanelle* », « *Le Mas Rouge* », « *Gare de Port-Marianne* », « *Quartier Oz* », « *Mas de Brousse* »). **Nous parlerons ici de « *La Mogère* ».**
- **le site *Ouest***, situé au croisement de la LGV avec la ligne classique, à la limite entre les communes de Saint-Jean-de-Védas et Lattes, au lieu-dit de la Jasse de Maurin.

Ses objectifs sont plus précisément de démontrer :

- que le site *Ouest* proposé lors du débat public de 2009 sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (**LNMP**) est effectivement une alternative viable au projet soumis à enquête publique, dans le cadre de l'exploitation de la LNMP ;
- que l'étude comparative fournie par RFF lors de ce débat public est biaisée et non sincère, car une étude sincère aboutit à une conclusion inverse à celle de RFF : à la nette supériorité du site *Ouest* sur le site *Est* choisi par le maître d'ouvrage ;
- qu'il existe d'autres alternatives à l'Ouest de Montpellier, bien qu'elles n'ont pas été étudiées. Ce point sera évoqué brièvement, car la présente enquête publique porte sur le projet proposé par RFF et sur les documents fournis par RFF, et n'a pas pour objectif principal de dresser la liste exhaustive des projets alternatifs. Cependant ces projets sont possibles, ce qui justifie qu'ils soient évoqués dans le paragraphe suivant.

D'autres possibilités à l'Ouest de Montpellier

Il existe plusieurs scénarios d'aménagement de la LGV à l'Ouest de Montpellier, permettant une évolutivité qui est particulièrement bienvenue. On peut retenir les 3 options suivantes :

- **Option 1 : le CNM sans nouvelle gare (déclaration d'utilité publique du CNM).** En l'absence de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), et compte tenu de l'important réaménagement de la gare de Montpellier Saint-Roch, une nouvelle gare n'est pas nécessaire à l'exploitation du seul Contournement ferroviaire de Nîmes de Montpellier (CNM), voir l'enquête d'utilité publique du CNM et le décret de DUP du CNM. La LNMP étant reportée au plus tôt à 2030, l'aménagement à se limite donc à un simple raccordement sans gare. **L'accès direct des TGV à la gare de Montpellier Saint-Roch est assuré par le raccordement « Saint-Brès nord », tel que prévu par la DUP du CNM.**
- **Option 2 : la LNMP avec une gare étagée (site Ouest du débat de 2009).** Les contributions au débat public de 2009 sur la LNMP ont affirmé l'utilité d'une nouvelle gare TGV pour Montpellier si une ligne nouvelle est créée entre Montpellier et Perpignan. Lors de ce débat, un projet dit « emplacement Ouest » a été étudié, et a notamment obtenu la préférence de la SNCF, de la ville de Sète, et des associations d'usagers. Cette gare, située à Saint-Jean-de-Védas, ressemble en structure et en fonctionnalités à celle de Valence-TGV. **Elle permet les correspondances entre la voie TGV et la voie classique, ce qui la rend très supérieure au projet « Sud de France », lequel ne permet aucune correspondance.**
- **Option 3 : la LNMP avec une gare classique quai à quai.** Cette dernière alternative est plus ambitieuse que les hypothèses évoquées par RFF. En localisant la gare légèrement à l'Est du point de croisement entre la LGV et la ligne classique, c'est-à-dire au nord de Maurin (commune de Lattes), on obtient une gare traditionnelle, essentiellement à niveau, permettant n'importe quelle correspondance entre les TGV et les autres trains, y compris avec les trains qui quittent ou qui entrent dans la LGV. La voie classique doit être alors déplacée sur 1 km environ. Ceci qui peut constituer un surcoût, mais constitue également un avantage car la gare peut être construite sans la contrainte du trafic ferroviaire : une fois terminée, le trafic sera dévié vers la nouvelle gare, et l'ancienne voie sera abandonnée. **Pour que ce projet soit possible, il est indispensable de considérer le système ferroviaire comme un tout, sans cloisonner la gare, la LGV, et la voie classique.**
Ce projet évite les zones écologiquement les plus importantes et les plus inondables en se rapprochant des infrastructures routières existantes. Il se rapproche des zones urbanisées de Lattes-Maurin et de Montpellier-Tournezy, ce qui facilite également la future desserte par la ligne 2 du tramway depuis l'actuel dépôt de tramways.
Ce projet ne semble pas avoir été étudié, peut-être en raison du manque de vision d'ensemble englobant à la fois les lignes ferroviaires (LGV et classiques) et les gares. Les projets de nouvelles gares semblent en effet très liés à des opérations de promotion immobilières, mais décorrélés de toute exigence ferroviaire.

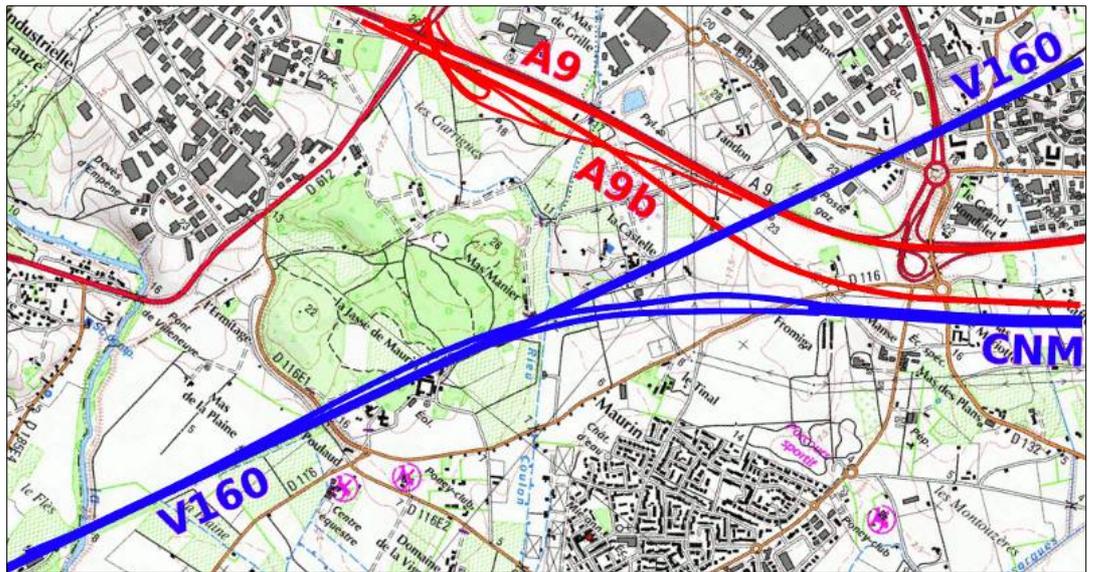
Ces trois options sont décrites sur les cartes ci-après.

Cartographie de trois alternatives sur le site Ouest

Option 1 :

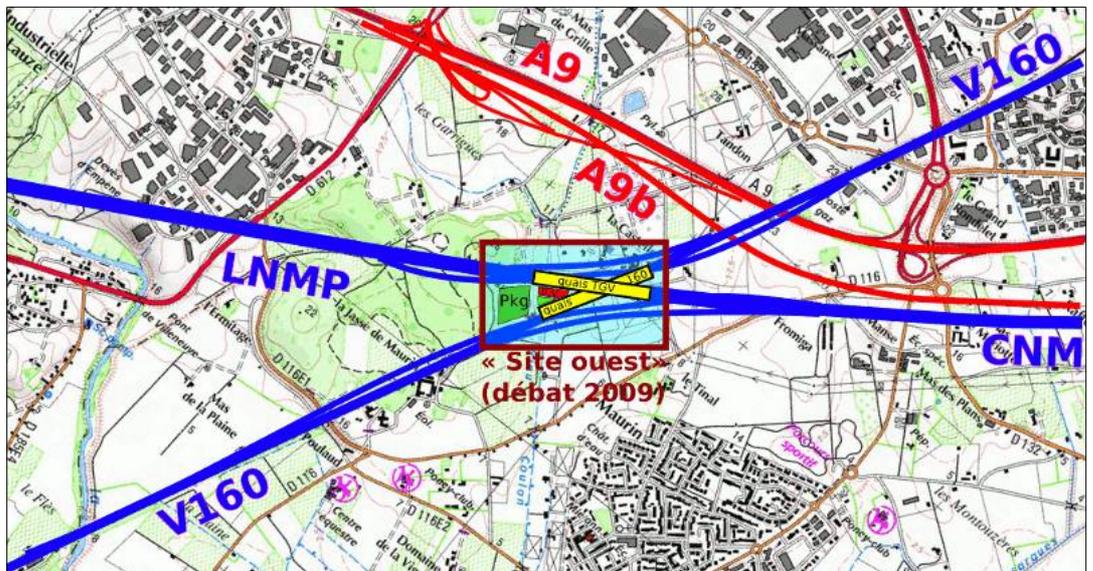
Le CNM sans gare TGV, conformément à la DUP du CNM.

Construction de l'embranchement « Saint-Brès nord », tel que prévu par la DUP du CNM, pour l'accès des TGV directs à la gare Saint-Roch.



Option 2 :

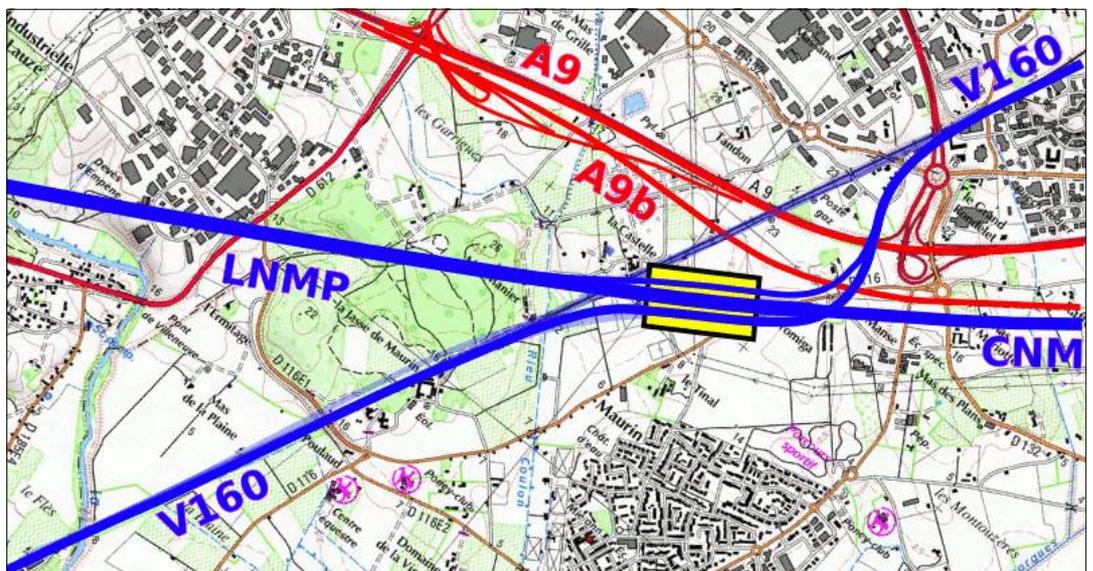
La gare étagée à l'intersection, « emplacement ouest » du débat de 2009, tracé actuel de la voie classique, tracé de la LNMP issu du débat de 2009.



Option 3 :

Un projet plus ambitieux, bien adapté en cas de très forte hausse du trafic ferroviaire. Cette gare complète, quai à quai, permet l'arrêt de n'importe quel train.

Déplacement de la voie classique.



Comparaison des sites *Est* et *Ouest* du débat de 2009 sur la LNMP

Éléments du débat

Les seules justifications contenues dans le dossier du maître d'ouvrage pour défendre la localisation sur le site *Est* plutôt que sur le site *Ouest* sont extraites d'une étude présentée par RFF lors du débat de 2009 sur le projet de LNMP.

Cette étude était intitulée « *Etude complémentaire n°2 - Etude de localisation et de définition de la gare TGV de l'agglomération de Montpellier* », et est disponible en ligne à l'adresse suivante : http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnmp/DOCS/ETUDES_C/ETUDE_CO-2.PDF

Or, sur les 72 pages que comporte cette étude, seul un tableau récapitulatif, comparant les sites *Est* et *Ouest*, est repris dans le présent dossier d'enquête publique. Il est donc difficile pour le public de noter à quel point **la comparaison était basée sur des éléments grossièrement biaisés**.

Par ailleurs, **la comparaison des deux sites a également été faite par d'autres acteurs, dont les conclusions ne sont pas reprises dans le dossier du maître d'ouvrage**. Ces acteurs sont :

- la SNCF, qui a également comparé ces deux sites lors du débat de 2009, et qui en a tiré des conclusions radicalement différentes à celles du maître d'ouvrage
- la ville de Sète, également lors du débat de 2009, qui a pris clairement position pour l'emplacement *Ouest*
- les participants à la « concertation » organisée par RFF et la communauté d'agglomération de Montpellier en 2013 sur l'aménagement de détail de la gare de la Mogère, qui n'ont cessé de mettre en doute la pertinence du projet sur le site *Est*, et de lui préférer l'emplacement *Ouest*. Mais RFF et la communauté d'agglomération de Montpellier ont refusé de répondre à ces considérations.

Aussi, nous allons d'abord résumer les conclusions de ces acteurs.

Ensuite, nous répondrons en détail à la comparaison proposée par le maître d'ouvrage, et nous démontrerons qu'elle est grossièrement biaisée, et que si on la mène de façon sincère, on obtient une conclusion diamétralement opposée à celle du maître d'ouvrage.

L'avis de plusieurs acteurs sur les sites *Est* et *Ouest*

1. La contribution de la SNCF lors du débat de 2009 sur la LNMP

La SNCF a fourni une étude, lors du débat de 2009 sur le projet de LNMP, intitulée « **PRÉ-ETUDES FONCTIONNELLES - Études des gares nouvelles** », et disponible en ligne à l'adresse http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnmp/DOCS/ETUDES_R/ETUDE_SN-4.PDF

Les pages 27 à 39 de cette étude concernent les projets de gare nouvelle pour Montpellier.

Il ne fait aucun doute que la SNCF est concernée au plus haut point par le projet de gare nouvelle, étant l'opérateur ferroviaire qui exploite la quasi-totalité des trains de voyageurs desservant Montpellier. De plus, la SNCF est un arbitre impartial des mérites de la gare nouvelle : son intérêt est en effet que la gare soit efficace, tant pour la circulation des trains que pour la satisfaction des voyageurs (qui sont les clients de la SNCF). Au contraire, d'autres acteurs ont un jugement qui est parasité par d'autres intérêts qui ne concernent pas l'intérêt général. Par exemple, la communauté d'agglomération de Montpellier voit avant tout la gare TGV comme la justification d'opérations de promotion immobilière (la ZAC OZ), et RFF raisonne en termes de péages et de contrats de PPP plutôt qu'en recherchant la satisfaction des voyageurs.

La SNCF constate donc, sur les différents critères d'évaluation :

Correspondances TGV/TER :

- sur le site *Est*, nécessité d'emprunter le tramway (prolongement à construire de la ligne 1). La SNCF cite la promesse de « *dessertes directes* » en tramway entre gares sans relever son incohérence : s'il y a des « *dessertes directes* » (des trams sans arrêt intermédiaire entre les deux gares), ce sera aux dépens de la fréquence des dessertes, et la saturation¹ de la ligne de tramway ne permettra pas à ces trams sans arrêt d'aller plus vite que les autres tramways.
- l'hypothèse d'une desserte du site *Est* par des TER nécessite des études poussées qui n'ont pas été faites : d'une part sur la capacité du CNM (qui serait diminuée par un type de trafic pour lequel il n'a pas été conçu), et d'autre part sur le montant des investissements que cela nécessiterait pour RFF, pour la SNCF et pour l'autorité organisatrice des transports (la Région). Elle nécessiterait en outre une DUP et des expropriations.
- le site *Ouest* « *présente l'avantage de permettre les correspondances entre la ligne nouvelle et la ligne classique Montpellier-Sète-Agde-Béziers (la gare serait desservie par 4 missions TER périurbaines cadencées Sète-Lunel, par heure de pointe).* »

⇒ **fort avantage pour le site *Ouest***

Desserte routière :

- Site *Est* : relative proximité de l'autoroute A9a (l'ancienne autoroute, car aucun échangeur

¹ Selon Marc Le Tourneur, ex-directeur de la TAM : « *La ligne 1 est déjà saturée* ». Interrogé par la Gazette de Montpellier, dossier « *L'après municipales* » du 10/04/2014, à propos de la promesse du ticket à 1 €. »

n'est possible avec la nouvelle autoroute A9b) et de la RD66 (route de l'aéroport). Un nouvel échangeur pourrait être nécessaire sur l'A9a pour faciliter la desserte de la gare.

- Site Ouest : proximité de l'autoroute A9 (A9a et A9b) et de la RD132 (rocade urbaine ouest), contournements Est et Ouest, accès depuis l'autoroute A75 « et les franges de l'agglomération »

⇒ **avantage pour le site Ouest**

Desserte en transports publics :

- Site Est : projet d'extension du tramway L1, proximité du tramway L3, proximité du bus de rocade « La Ronde », voisinage du réseau routier de l'aéroport.
- Site Ouest : desserte cadencée depuis Béziers, Adge, Sète, Lunel. Possibilité de desserte par une extension du tramway L2.

⇒ **avantage modéré pour le site Est pour les dessertes urbaines, Ouest pour les dessertes plus lointaines**

Durée d'accessibilité :

Le temps d'accès à une gare ou à l'autre (par tous modes de transport) est représenté dans l'étude de la SNCF sous forme de cartes (figures 26, 27 et 28) et de graphique (figure 29).

Jusqu'à un temps d'accès de 25 mn, l'accessibilité de la gare Saint-Roch est la meilleure, celle du site Est est moins bonne, et celle du site Ouest encore moins bonne. Pour les personnes situées à plus de 25 mn, aucune différence notable n'existe entre les trois gares.

⇒ **avantage pour le maintien des dessertes à la gare Saint-Roch**

⇒ **entre les deux nouveaux sites, avantage modéré pour le site Est**

Remarque : l'extension du tramway L2 jusqu'au site ouest, et la création de lignes de bus desservant ce site, n'ont pas prises en compte dans cette étude. Avec cette prise en compte, l'écart entre les sites Est et Ouest serait insignifiant.

Zone de chalandise :

Dans l'hypothèse du site Est, l'accès à la nouvelle gare serait préféré à l'ancienne par une partie notable de la population. L'effet serait plus faible pour le site Ouest. Ceci n'augure pas du nombre réel de voyageurs, « qui dépendra directement de la desserte proposée sur chaque site de gare ».

⇒ **Critère ne permettant pas de préférer un site plutôt que l'autre. Le site Est aurait une chalandise importante mais une faible complémentarité avec la gare Saint-Roch.**

Coût d'investissement :

- Site Est : 100 M€ H.T. [NB : l'estimation actuelle se monte à 150 M€]
- Site Ouest : 105 M€ H.T.

⇒ **différence non significative**

Situation de la gare Saint-Roch :

Un scénario avec LNMP mais sans gare nouvelle implique une limitation des dessertes TGV et une augmentation des temps de parcours.

En l'absence de LNMP et de gare nouvelle, l'augmentation du trafic rend nécessaire un réaménagement de la gare Saint-Roch [NB : qui a finalement été fait : les travaux se terminent]

⇒ utilité d'une gare nouvelle (*Est* ou *Ouest*) lors de la mise en service de la LNMP ; fonctionnement satisfaisant avec la seule gare Saint-Roch en l'absence de LNMP sous réserve de travaux de réaménagement, non planifiés en 2009 mais aujourd'hui réalisés.

Conclusion sur l'avis de la SNCF

Essentiellement, la SNCF souligne l'intérêt du site *Ouest* pour les correspondances ferroviaires qu'il permet, et donc l'accès à la gare TGV par les trains classiques et TER. Les autres critères d'évaluations sont plus mitigés et légèrement favorables au site *Est*, en partie parce que des équipements de transports urbains ont été annoncés à proximité du site *Est* alors que cela n'a pas été le cas à proximité du site *Ouest*.

Il ressort donc de l'ensemble de l'étude que le site *Ouest* est préférable, d'autant plus que si celui-ci était décidé, les équipements de transports urbains actuellement prévus au site *Est* seraient automatiquement réétudiés pour privilégier la desserte du site *Ouest*, de même que les projets d'urbanisation se réorienteraient en direction du site *Ouest*.

Il ressort également de cette étude qu'une gare nouvelle sera utile lors de la mise en service de la LNMP, mais que la gare Saint-Roch (grâce aux actuels travaux de réaménagement) est suffisante jusqu'à la mise en service de la LNMP.

2. La contribution de la Ville de Sète lors du débat de 2009 sur la LNMP

La Ville de Sète a contribué au débat de 2009 sur le projet de LNMP. En effet, sa situation géographique fait qu'elle ne peut être directement desservie par une LGV Montpellier-Perpignan (même dans le cas d'une ligne nouvelle mixte), et qu'elle dépend donc pour sa desserte longue distance des possibilités de correspondances entre TER et TGV à Montpellier.

Le « cahier d'acteur » élaboré à partir des observations de la ville de Sète est disponible en ligne à l'adresse suivante : http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnmp/DOCS/CAHIERS_VILLEDES.PDF

La Ville de Sète, favorable à la LNMP (dans un scénario de mixité), **se prononce sans ambiguïté contre le site Est**, en raison de ses médiocres possibilités de correspondances, **et en faveur d'un emplacement Ouest**, à proximité de Saint-Jean-de-Védas et de Lattes, permettant des correspondances TER-TGV performantes.

« Le scénario retenu doit impérativement s'accompagner d'un choix stratégique quant à l'emplacement de la nouvelle gare de Montpellier.

Un constant s'impose : la population active se concentrera le long des axes structurants de transport.

Si l'on souhaite que les habitants de Sète et du Bassin de Thau ainsi que la population générée par les flux touristiques importants dans cette région utilisent régulièrement le réseau ferroviaire lors de leurs déplacements, il conviendra de leur proposer des correspondances rapides avec les grandes villes.

Or, le positionnement Est de la nouvelle gare de Montpellier, proposé par l'agglomération [NdlR : de Montpellier], qui se situerait dans le secteur Odysseum, risque en étant déconnecté du réseau TER de compromettre les objectifs recherchés qui sont le gain de temps de parcours et la facilité d'obtenir, par la fréquence des dessertes, une correspondance immédiate.

Il serait opportun qu'une nouvelle solution soit examinée afin de définir un lieu plus consensuel, vers l'Ouest qui offrirait les conditions indispensables pour que cette nouvelle ligne réponde en tous points aux exigences actuelles.

Une gare envisagée aux abords de Lattes / Saint Jean de Védas répondrait plus aisément aux besoins des utilisateurs du futur réseau et augmenterait les fréquences directes.

En effet, la ligne nouvelle suivant l'autoroute couperait la ligne classique Montpellier-Sète offrant le potentiel de correspondances idéal. »

3. La contribution des participants à la « concertation » de 2013 sur l'aspect de la gare TGV de la Mogère

Comme la loi l'exige, le maître d'ouvrage a conduit une « concertation » sur le projet de gare TGV. Celle-ci a eu lieu en 2013, et a été organisée en collaboration avec l'Agglomération de Montpellier.

Elle s'est révélée très décevante, notamment par les difficultés mises à la participation du public : unique réunion avec les citoyens, organisée aux heures de bureau et en avance sur l'horaire prévu, dans un lieu inaccessible en transports publics. Mais également parce que, lors de cette « concertation », **jamais l'opportunité ou la nature du projet n'ont été soumises à l'avis des citoyens**, la question ne portant que sur l'aspect souhaité pour la gare située sur le site de la Mogère.

Malgré cela, et grâce à la présence d'une garante du débat, les remarques soulevées par les citoyens ont été retranscrites dans les rapports (le rapport officiel de la concertation, et le rapport de la garante). Malheureusement, les questions posées n'ont obtenu aucune réponse de la part de RFF ou de l'Agglomération de Montpellier.

Le rapport le plus clair est celui rédigé par la garante ; il est disponible en ligne à l'adresse suivante : <http://www.gare2-montpellier.com/upload/LauraMichel-rapport-garante.pdf>

On relève que :

- Les avis transmis par le public ont été, soit d'opposition au projet (20 % des réponses), essentiellement en raison de la localisation de la gare et sa non-connexion au réseau TER, soit de contribution (80 % des réponses) concernant surtout son accessibilité (liaison avec la gare Saint-Roch, accès depuis l'A9, gare routière,...). Autant d'arguments qui militent contre le site *Est*.
- Les acteurs socio-économiques ont également soulevé le problème de la correspondance avec la gare Saint-Roch via le tramway, et sur la réalisation de l'embranchement de Saint-Brès nord (accès direct à la gare Saint-Roch, prévu dans la DUP du CNM, mais abandonné arbitrairement par RFF et Oc'Via). Ils n'ont pas eu réponse claire.
- Les associations d'usagers ont souhaité évoquer la pertinence et la localisation du projet de gare nouvelle (ainsi que la pertinence du projet de quartier Oz qui l'entoure), et la non-connexion avec le réseau TER a été un élément central. RFF a refusé de répondre à ces questions, comme ne faisant pas partie de la concertation. Le projet de Saint-Jean-de-Védas (site *Ouest*) a été évoqué, mais le sujet a été exclu de la concertation.

Un « comité de citoyen », tiré par sondage, a été réuni et a rendu un rapport, disponible en ligne : <http://www.gare2-montpellier.com/upload/RFF-GareNouvelleMontpellierSudDeFrance-RecommandationsAtelierCitoyen.pdf>

Ce « comité de citoyens », qui répond aux questions posées par RFF sur l'éclairage ou l'ambiance sonore de la gare, ne dispose que du préambule du rapport pour exprimer un avis indépendant. Il a relevé une forte opposition au projet, tout en estimant ne pas pouvoir s'exprimer sur le sujet car la pertinence et la localisation de la gare ne faisaient pas partie de la question qui lui était posée :

« Depuis l'ouverture de la concertation publique, nous avons eu connaissance, via les

réseaux sociaux et l'atelier de représentants des usagers du TER, d'avis négatifs du public (inutilité, gaspillage, gabegie...). Ces questions, notamment l'opportunité de cette gare, sa taille, son coût, son emplacement, les choix d'aménagement faits dans le quartier, la date programmée pour sa mise en service, le choix de sa réalisation en PPP (partenariat public-privé), le déplacement de l'autoroute et sa proximité avec la gare ont aussi fait l'objet de débats au début de l'atelier citoyen.

Cet avis citoyen ne se prononce pas sur ces questions. Le but de notre atelier était de réfléchir ensemble à la question :

“Que recommandez-vous pour que la gare Montpellier Sud de France, en 2017, réponde aux besoins de tous ?” »

Conclusion sur le résultat de la concertation de 2013

La « concertation » de 2013 a failli à ses obligations légales, en refusant d'écouter les objections du public (et d'y répondre) sur la justification du projet, ainsi que les objections concernant ses caractéristiques les plus importantes, à commencer par sa localisation.

Ce manquement, qui met en cause la validité de la procédure conduite jusqu'à présent, n'a cependant pas empêché que quelques critiques ne soient retranscrites dans les rapports issus de la « concertation ». Il apparaît que beaucoup d'inquiétudes ont été exprimées sur l'absence de connexion ferroviaire entre le projet de gare nouvelle et la gare existante Saint-Roch, à côté d'autres objections sur la justification du projet de gare et du quartier environnant. Le maître d'ouvrage n'a pas répondu à ces questions.

En conclusion, cette « concertation » a exprimé, malgré toutes les barrières mises à l'expression du public, un avis globalement défavorable au projet de gare nouvelle sur le site *Est*, de la Mogère.

La comparaison des sites *Est* et *Ouest* par RFF

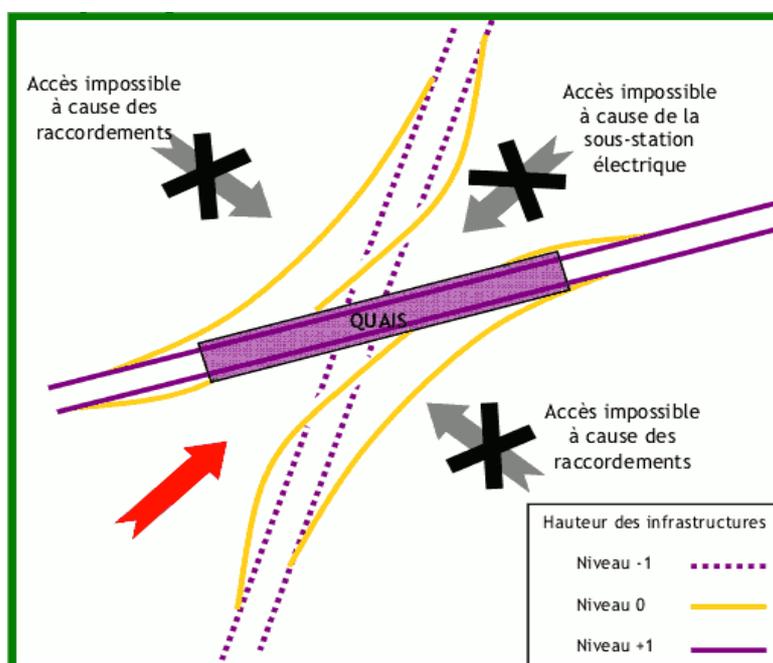
Comme indiqué précédemment, l'unique argument utilisé par le maître d'ouvrage pour justifier le choix du site *Est* (plutôt qu'un autre site) se base sur l'étude fournie par RFF lors du débat de 2009 sur le projet de LNMP, dont seul le tableau récapitulatif de la comparaison entre le site *Est* (La Mogère) et le site *Ouest* (Saint-Jean-de-Védas, « option 2 » de la présente étude) est repris.

Nous réexaminons ici le détail des arguments contenus dans ce rapport, dont nous rappelons qu'il est disponible sur : http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-lnmp/DOCS/ETUDES_C/ETUDE_CO-2.PDF

Notre analyse sur base sur l'étude comparative de RFF (chapitre 2 : pages 28 à 51).

Accès aux sites (point 2.2.1)

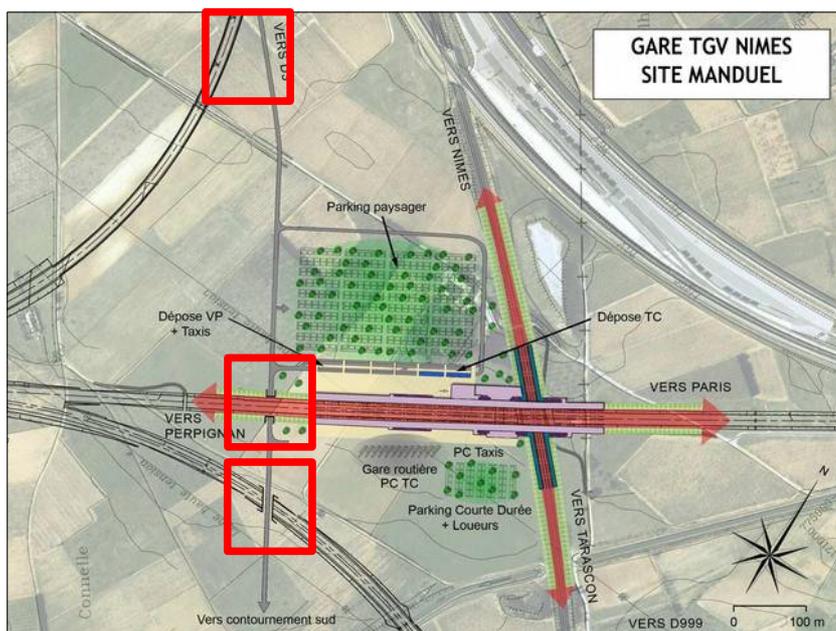
Le maître d'ouvrage juge très difficile l'accès au site *Ouest*, en invoquant de façon stupéfiante trois points bloquants, représentés sur un schéma (élément de la figure 9) :



- Le blocage de l'accès par l'Est à cause d'une « sous-station électrique » ne peut être retenu. Au demeurant, la matérialité de cette « sous-station » ne semble pas claire au vu des cartes d'ErDF et des photographies aériennes. En tout état de cause une « sous-station électrique » n'est rien d'autre qu'un transformateur et un disjoncteur, permettant d'alimenter un tronçon de voie ferrée. Il n'est pas difficile de la déplacer, celle-ci n'exigeant guère plus qu'une dalle bétonnée : il est donc risible d'utiliser un tel argument pour rejeter un projet de gare TGV.
- Le blocage des accès par le Nord et le Sud à cause « des raccordements » revient à nier qu'une gare puisse se trouver à proximité de voies ferrées. Alors même que RFF défend un projet de « gare-pont » entièrement construit au-dessus de 8 voies ferrées, il est étonnant qu'il lui semble impossible de construire un pont pour franchir 2 voies ferrées. Admettons donc que l'accès par le Nord est en particulier réalisable, permettant un accès direct depuis la jonction entre les autoroutes A9a et A9b, bien plus pratique que l'unique accès proposé

par RFF par l'Ouest (bien que cet accès Ouest est effectivement facilement réalisable et utile pour les usagers provenant du Sud-Ouest de l'agglomération.

Rappelons à ce sujet que, concernant le projet de gare TGV de Nîmes à Manduel, RFF ne voit aucun inconvénient à créer des accès routiers alors que le site retenu est encerclé de voies TGV et classiques et de bretelles de raccordement, dont un accès Sud passant successivement **sous** la LGV et **au-dessus** du raccordement sur une distance de 50 m (« *Etude complémentaire n°1, Etude de localisation et de définition de la gare TGV® de l'agglomération de Nîmes* », RFF, débat de 2009) :



Accessibilité véhicule personnel (point 2.2.2)

- Depuis Montpellier-centre : RFF sous-estime l'accessibilité au site Ouest pour les raisons citées au paragraphe précédent. Il sur-estime l'accessibilité au site Est en négligeant la saturation prévisible des infrastructures routières du quartier Oz : la route de Vauguières et la rue de la Fontaine de la Banquière n'ont pas vocation à rester aussi peu fréquentées qu'actuellement.

RFF voit un avantage pour le site Est, en réalité il y a égalité.

- Depuis la zone périurbaine : RFF ne voit que l'accès par l'ouest pour le site *Ouest*, tandis qu'il prévoit un nouvel échangeur autoroutier sur l'A9a pour le site *Est*. En réalité, l'accès au site *Ouest* est facilité par la proximité de la jonction autoroutière A9a/A9b de Saint-Jean-de-Védas, avec l'accès depuis le nord-ouest (A750) et depuis la grande périphérie Est (Lunel, via l'A9b).

Le site *Est*, en revanche, n'est accessible que via l'A9a, dont les encombrements vont continuer comme actuellement car ils sont liés à la saturation des sorties d'autoroute. De plus, le nouvel échangeur évoqué sur l'A9a n'est ni financé, ni même réellement étudié : on ne sait même pas quelle autorité aura la charge de la transformation de l'A9a en « boulevard urbain » après l'abandon de l'axe par l'État et le refus du Conseil Général de l'assumer.

RFF voit un avantage pour le site *Est* depuis Lunel, en réalité il y a un fort avantage pour le site *Ouest* y compris pour Lunel, grâce à la desserte depuis l'A9b et l'A750.

- Depuis Sète, l'avantage pour le site *Ouest* est indéniable et non contesté par RFF.
- Depuis le littoral, en particulier la Grande-Motte, l'avantage pour le site *Est* n'est pas contestable, mais la différence est faible du fait de la liaison par l'A9a.

	Site <i>Ouest</i>	Site <i>Est</i>
Conclusions de RFF	+ Correct pour Montpellier et Sète, médiocre pour Lunel	+ Bon pour Montpellier, correct pour Lunel, moins bon pour Sète
Présente étude	++ Excellent depuis le nord-ouest (A750), le sud-ouest (D612), l'ouest (A9) et le grand est (A9b)	+ Un peu meilleur pour le sud-est (littoral), correct mais moins bon pour les autres provenances

Accessibilité transports en commun (point 2.2.3)

- Alors que RFF relève que le tramway est à 1,5 km du site *Ouest* (dépôt L2) et à 1,2 km du site *Est* (terminus Odysseum), il considère que le premier n'est pas en projet, tandis que le second est décidé. Or cette « décision » (d'ailleurs non actée) est liée au projet de gare TGV : elle n'est donc pas recevable, car si l'emplacement de la gare est modifié, alors les projets de tramway aussi seront réévalués, comme l'a récemment été le projet L5. Les deux sites sont donc également potentiellement desservables par le tramway.
- Pour le site *Est*, la proximité du tramway L3 est évoquée alors qu'aucun projet n'existe actuellement (argument qui conduit RFF à rejeter la proximité de la L2 pour le site *Ouest*). Il est pourtant clair que le prolongement de la L3 à la gare est impossible, car elle nécessiterait une 3^e branche (en plus de Lattes et Pérols) ce qui réduirait la fréquence, comme l'indique l'Agglomération de Montpellier (p.43 du rapport DUP de la ZAC Oz1) : avec cette 3^e branche, les fréquences seraient entre 18 mn et 22,5 mn : « *ce niveau de desserte n'est pas envisageable car il serait très préjudiciable à l'attractivité des transports en commun, et favoriserait donc l'usage de l'automobile* ». L'étude d'impact le prouve également, en prévoyant un raccordement par bus vers un nouvel arrêt de tram « Pont Trinquat » (Soriech) situé 300 m avant la station « Boirargues » (pièce F, point 3.2.6.3.3, figure 65 à la p. 174). Cette option avec double transbordement ne peut être retenue.
- De façon stupéfiante, la ligne ferroviaire permettant de relier le site *Ouest* au centre de Montpellier (gare Saint-Roch) est évacuée d'un revers de manche, au motif que « *ce n'est pas la vocation* » du TER. Or ce système donne pleinement satisfaction depuis toujours entre les gares de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours ! Cette option est donc à prendre en considération, en faveur du site *Ouest*, et avec une grande importance.
- Pour les autobus, RFF ne constate pas de différence notable. Pourtant, le site *Ouest* est à proximité immédiate de la gare routière de Montpellier, située au tramway « Sabines » : l'extension à prévoir du tramway L2 (depuis le dépôt de la Jeune Parque) assurerait un accès rapide aux autobus de ligne, notamment les autobus internationaux et les idBUS SNCF. Il y a donc un avantage clair pour le site *Ouest*, pour les bus de grandes lignes.
- De façon là encore stupéfiante, RFF évoque les autobus vers Lunel et Sète, villes desservies par le TER, et donc bien mieux reliées au site *Ouest*.

	Site Ouest	Site Est
Conclusions de RFF	– Moyen depuis Montpellier, correct depuis Sète, à prévoir depuis Lunel et le littoral	++ Très bon depuis Montpellier, bon depuis le littoral, à prévoir depuis Sète et Lunel
Présente étude	++ Excellent depuis Montpellier (TER+tram), très bon depuis Sète et Lunel (TER),	– Bon depuis Montpellier (tram), médiocre depuis Sète et Lunel (TER+tram, ou bus à prévoir)

Accessibilité TER (point 2.2.4)

Nous ne contestons pas l'évaluation de RFF sur ce point : médiocre pour le site *Est*

	Site Ouest	Site Est
Conclusions de RFF (non révisées)	++ Interconnecté, correspondance TER depuis Sète et Lunel	– Non interconnecté : utilisation du tramway ou des TGV en gare St-Roch

Accessibilité modes doux (point 2.2.5)

RFF se base ici sur des promesses pour les modes doux sur le site *Est*. **Ces promesses sont démenties par la réalité** : desserte cyclable catastrophique du site d'Odysseum depuis sa création il y a 15 ans. **Et elles sont même totalement démenties par le propre dossier de RFF** (mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale, page 94), qui prévoit la répartition suivante pour l'offre de stationnement à la gare de la Mogère :

- véhicules personnels : 1600 places
- deux-roues à moteur : 140 places
- vélos : 70 places

RFF se base par ailleurs sur des spéculations d'accès difficile au site *Ouest* à cause des infrastructures autoroutières et ferroviaires à traverser. Or les mêmes infrastructures sont à traverser à l'Est et à l'Ouest : on ne peut donc pas prévoir de différence notable, d'autant plus que la distance entre la gare et le centre-ville est identique pour les deux sites.

	Site Ouest	Site Est
Conclusions de RFF	– Gare « isolée », peu de déplacements doux	++ Gare à vocation « urbaine », propice aux modes doux
Présente étude	? (identique pour les deux sites ; impossible à évaluer) Nombreuses infrastructures de transport à franchir (A9a, A9b, LGV, accès routiers à la gare). Résultat satisfaisant possible si la volonté politique existe, résultat catastrophique prévisible si cette volonté n'existe pas. En l'état, situation très insatisfaisante : accès cyclable catastrophique au site d'Odysseum, voies cyclables sur l'Avenue de la Mer (à Montpellier) prévues dans la DUP du tram L3 mais non réalisées, accès cyclables à Saint-Jean-de-Védas et à Maurin notoirement insuffisants.	

Pôle d'échange multimodal (point 2.2.6)

RFF se base sur un scénario dans lequel le tramway serait étendu jusqu'au site *Est* mais pas jusqu'au site *Ouest*, alors que les deux extensions sont également réalisables : les arguments qui en découlent en faveur du site *Est* ne sont donc pas recevables, voir les paragraphes précédents

La présence des autoroutes est analysée comme une contrainte pour le site *Ouest* alors que les mêmes autoroutes existent sur le site *Est*, et le caractère inondable est cité à l'encontre du site *Ouest* (Rieucoulon), alors que le site *Est* est tout aussi inondable (Nègue-Cats). Les difficultés invoquées à l'encontre du site *Ouest* ne sont donc pas recevables.

La proximité de l'échangeur A9a/A9b/A750 n'est pas prise en compte alors qu'elle est très favorable au caractère multimodal du site *Ouest*, tout comme sa proximité de la gare routière des « Sabines » et sa desserte par le tramway L2 à prolonger depuis le dépôt de la Jeune Parque.

La possibilité d'un arrêt de la navette aéroport est cité pour le site *Est*, mais ceci concerne un public très limité : l'aéroport de Montpellier n'est pas d'importance nationale, les passagers viennent donc d'une distance modérée et n'y arrivent que très rarement en TGV.

	Site Ouest	Site Est
Conclusions de RFF	– Terrain contraint	++ Pôle d'échange mutualisé
Présente étude	++ TER, autoroutes A9a/A9b/A750, gare routière, tramway (à prolonger)	0 autoroute A9a, tramway (à prolonger), navette aéroport (public très limité)

Préserver le capital nature (point 2.3.1)

Alors que des espaces naturels et humides, abritant des espèces protégées, existent sur les deux sites, RFF ne considère que les impacts sur le site *Ouest*. En effet, le site *Est* est considéré déjà urbanisé donc l'impact de la gare serait nul. En réalité, l'urbanisation du site *Est* est conditionné à la réalisation de la gare, son impact est donc bien réel.

	Site Ouest	Site Est
Conclusions de RFF	– Impact sur le bois du Mas Manier	0 Pas d'impact supplémentaire par rapport à l'urbanisation prévue
Présente étude	– Impact sur le bois du Mas Manier et les berges du Rieucoulon, impact sur la plaine agricole fertile de Montpellier, coupure des continuités écologiques	-- Périmètre de protection du château de la Mogère, impact sur la plaine agricole fertile de Montpellier, impact sur les berges du Nègue-Cats, coupure des continuités écologiques

Rééquilibrer le partage modal (point 2.3.2)

Ce point est un doublon du point 2.2.5, ses conclusions sont donc identiques.

Soutenir le développement économique (point 2.3.3)

Les arguments de RFF en faveur du site *Est* et à l'encontre du site *Ouest* tiennent au fait que l'Agglomération a privilégié l'urbanisation du site *Est*, du fait du projet de gare TGV. Ils ne sont donc pas recevables, car les projets urbains seront revus si le projet de gare TGV évolue.

De plus, les difficultés physiques invoquées pour le site *Ouest* (présences d'autoroutes, de voies ferrées et de zones inondables) existent à l'identique sur le site *Est*.

Enfin, l'orientation « bureaux » décidée pour le site *Est* est citée comme argument en faveur, par rapport à l'orientation plus industrielle du site *Ouest*. Or l'agglomération compte déjà un nombre considérable de bureaux, le long d'axes de transports, tandis que les sites industriels sont plus rares et recherchés.

	Site <i>Ouest</i>	Site <i>Est</i>
Conclusions de RFF	0 Site sans synergie avec les activités économiques	++ Site renforçant l'attractivité de Montpellier
Présente étude	+ Site intéressant pour le développement du secteur industriel et artisanal	0 Site intéressant pour le développement de bureaux, or ils sont déjà en surnombre.

Économiser l'espace (point 2.3.4)

Tout comme au point 2.3.1, le site *Est* est considéré comme « écologique » uniquement parce que l'urbanisation liée à la gare TGV est déjà mentionnée sur les plans de l'Agglomération. En réalité, la consommation d'espace est identique sur les deux sites.

De plus, RFF indique à tort qu'aucun parking n'est nécessaire sur le site *Est*, alors que le projet de gare TGV inclut la construction de grands parkings dédiés à cette gare : **l'erreur est manifeste.**

	Site <i>Ouest</i>	Site <i>Est</i>
Conclusions de RFF	-- Site hors zone urbaine nécessitant des infrastructures dédiées	++ Site respectant les limites urbaines et permettant une mutualisation
Présente étude	- Site actuellement majoritairement naturel, hors limites urbaines. Consommation d'espace pour construire l'infrastructure et ses moyens d'accès (routes, tramway). L'urbanisation prévisible aux alentours se fait également aux dépens d'espaces naturels ou agricoles, et sur des corridors écologiques stratégiques.	

Gare TGV à 6 voies, gare TER à 2 ou 4 voies (point 2.4.3.3)

RFF estime faisable mais complexe la création d'une gare à 6 voies TGV sur le site *Ouest*, alors qu'elle est facile sur le site *Est*. Cependant, le site *Ouest* a pour caractéristique de permettre le bon fonctionnement de la gare Saint-Roch, alors que le site *Est* la marginalise fortement. Par conséquent, une gare à 6 voies semble indispensable sur le site *Est*, alors que c'est superflu pour le

site *Ouest*.

Rappelons au demeurant que d'autres scénarios peuvent rendre plus facile l'implantation d'une gare importante sur le site *Ouest*, en particulier l'option 3 citée au début de ce document. Cependant, nous analysons ici la comparaison proposée par RFF.

Le fait qu'une gare TER à 4 voies soit possible sur le site *Ouest* et impossible sur le site *Est* en l'absence de voies TER n'est étrangement pas prise en compte à l'encontre du site *Est*.

	Site <i>Ouest</i>	Site <i>Est</i>
Conclusions de RFF	– Gare TGV à 6 voies faisable mais avec des contraintes	+ Implantation aisée
Présente étude	0 Gare TGV à 6 voies faisable, gare à 4 voies TGV suffisante. Pas de difficulté pour une gare TER à 4 voies. Autres options envisageables.	0 Gare TGV à 6 voies indispensable et faisable sans difficultés, gare TER impossible

Impact sur les raccordements TGV / ligne classique (point 2.4.4)

RFF argumente sur le fait que l'implantation d'une gare au point de correspondance oblige à modifier les raccordements entre la LGV et la voie classique.

Ceci est d'autant plus surprenant que cet argumentaire date d'avant le premier coup de pioche du raccordement du CNM : il ne tient donc qu'à RFF de dessiner des raccordements compatibles avec l'implantation de la gare TGV sur un site ou sur l'autre. Utiliser sa propre inconséquence pour justifier la pertinence des choix que l'on propose n'est vraiment pas un argument convaincant.

Quant à la LNMP, elle n'est pour l'instant pas décidée, et son tracé exact n'est pas défini. Il est donc parfaitement possible, et hautement souhaitable, d'affiner le tracé de la LNMP et de ses raccordements en fonction des projets de gare TGV sur le site *Ouest*, qu'il s'agisse du projet de référence étudié en 2009, ou d'autres projets comme l'« option 3 » mentionnée au début de la présente étude, et ceci y compris si la gare TGV n'est pas construite immédiatement.

Quant au site *Est*, il ne faut pas négliger qu'il nécessite lui aussi des aiguillages et des voies d'accès pour desservir ses 6 voies (ou ses 8 voies, dans le projet actuel).

	Site Ouest	Site Est
Conclusions de RFF	– Impact sur les raccordements du CNM et de la LNMP	++ Aucun impact
Présente étude	0 Impact sur les raccordements du CNM en fonction de l'inconséquence de RFF. Impact nul sur les raccordements de la LNMP en l'absence de tracé définitif. Implantation plus facile dans d'autres hypothèses (« option 3 »)	0 Pas d'impact sur les raccordements avec la voie classique, nécessité de raccordements sur la LGV. L'absence de raccordement à la gare est un inconvénient : il en découle l'absence de correspondances avec les TER.

Autres remarques (point 2.5)

RFF inclut dans son tableau récapitulatif des points légèrement incohérents avec son analyse :

- « Arrêt et passage des TGV sans arrêt à grande vitesse » : ce point du tableau semble correspondre au point « gare TGV à 6 voies »
- « Passage et arrêt des trains de fret » : ce point, noté « + » pour le site *Est* et « – » pour le site *Ouest*, n'est pas traité dans l'analyse de RFF. Le passage des trains de fret n'est pas concerné par les projets de gares TGV. Quant à l'arrêt des trains de fret dans une gare TGV de voyageurs sans activité de fret, il est tout simplement hors-sujet. Ce point doit donc être éliminé, il s'agit vraisemblablement d'une coquille.
S'il s'agit de favoriser les dessertes de fret, le projet à défendre ne concerne pas la gare TGV, mais la sauvegarde des terrains de l'ancienne gare de marchandises de Montpellier, destinés à l'opération immobilière « Nouveau Saint Roch » en sacrifiant tout retour ultérieur de la desserte urbaine pour le fret ferroviaire.
- « Permettre les raccordements à la LN » fait probablement référence au point « Impact sur les raccordements »

Tableau récapitulatif

Fonctionnalité primaire	Fonctionnalité de 2ème niveau	Étude de RFF		Présente étude	
		Ouest	Est	Ouest	Est
Permettre l'accès au TGV pour le grand Montpellier	Accès VP	+	+	++	+
	Accès TC	-	++	++	-
	Accès TER	++	-	++	-
	Accès modes doux	-	++	?	
	Pôle d'échange multimodal	-	+	++	0
Soutenir et structurer le développement local	Préserver le capital nature	-	0	-	--
	Rééquilibrer le partage modal	-	++	?	
	Contribuer au développement économique	0	++	+	0
	Économiser l'espace	--	++	-	
Respect des fonctionnalités ferroviaires du CNM et de la LNMP	Arrêt et passage sans arrêt des TGV à grande vitesse (6 voies TGV, 4 voies TER)	-	+	0	0
	Passage et arrêt des trains de fret	-	+	Hors-sujet (coquille)	
	Raccordement à la ligne nouvelle	-	++	0	0
Score (somme des notes)		-7	+15	+8	-3
Conclusion générale de la comparaison		Supériorité du site Est		Supériorité du site Ouest	

Conclusions

L'analyse de RFF est biaisée pour deux raisons principalement :

1. Elle considère comme acquis des aménagements prévus sur le site *Est* dans le cadre du projet de gare TGV, et comme inexistantes des aménagements tout aussi possibles sur le site *Ouest* dans le cas d'une implantation de la gare TGV.
De même, elle considère comme acquis le fait que les espaces naturels vont être détruits par l'urbanisation autour du site *Est*, tandis qu'elle considère comme espaces naturels à protéger ceux qui sont autour du site *Ouest*, alors que leur intérêt écologique est similaire.
2. Elle invoque des difficultés techniques dans le cas du site *Ouest*, alors que les mêmes obstacles existent à l'identique dans le cas du site *Est* (la présence d'un espace inondable, le franchissement d'autoroutes et de voies ferrées,...).

Si on révisé la comparaison de RFF en retirant ces biais de jugement, on obtient le tableau récapitulatif révisé, qui montre une supériorité très nette pour le site *Ouest*.

La supériorité du site *Ouest* en termes d'accès routier tient à la proximité de l'échangeur autoroutier A9a/A9b (et donc à l'accès également depuis l'A750). Concernant l'accès en transports publics, la supériorité du site *Ouest* tient aux correspondances avec les TER, et à la proximité de la gare

routière des Sabines créant un pôle d'échange multimodal.

L'accès des modes doux et le rééquilibrage modal est incertain sur les deux sites, car dépendant de la volonté politique des décideurs beaucoup plus que du site retenu. Sur les deux sites, la situation actuelle est insatisfaisante et n'inspire pas une grande confiance dans cette volonté politique.

L'impact écologique est clairement négatif sur les deux sites, sans différence notable entre eux.

L'impact économique est peu différent et difficile à évaluer, mais on peut penser que la desserte d'espaces industriels, pour l'instant mal desservis, est plus utile que la desserte de nouveaux espaces de bureaux alors que l'agglomération de Montpellier dispose déjà de beaucoup de bureaux vides.

Les points concernant l'aménagement de la gare et les raccordements ferroviaires sont essentiellement neutres : le site *Ouest* est certainement un peu plus complexe, mais ceci tient au fait qu'il offre plus de prestations ; par contre, RFF ne peut pas se baser sur une conception à courte vue, où les raccordements seraient conçus sans prévoir l'implantation d'une gare, pour en déduire ces raccordements seraient alors incompatibles avec une gare... surtout lorsque les raccordements et même la LGV (dans le cas de la LNMP) ne sont pas encore construits ni même dessinés ! Sur ce point, rappelons qu'une gare située quelques centaines de mètres à l'Est du point actuellement prévu pour le croisement, avec modification du tracé de la ligne classique (« option 3 » au début de ce document) est susceptible d'être plus facile à implanter et d'offrir des performances plus complètes, en permettant à n'importe quel train de s'arrêter en gare, et de surcroît cette gare construite à niveau (ou avec un faible dénivelé pour faciliter la réalisation du « saute-mouton » pour les voies classiques qui traversent la LGV) offrirait un meilleur confort pour les usagers : il s'agit donc d'une option viable pour le cas où le trafic ferroviaire deviendrait très important, au point que la gare Saint-Roch rénovée ne pourrait plus l'absorber.

La conclusion de cette étude montre donc une supériorité très nette pour le site *Ouest* (Saint-Jean-de-Védas) par rapport au site *Est* (La Mogère), en contradiction avec l'étude grossièrement biaisée fournie par RFF en 2009 et exploitée depuis lors pour tenter de justifier le choix de l'emplacement *Est*.

Conclusion générale

La conclusion de la comparaison des sites *Est* et *Ouest* coïncide avec les conclusions d'autres acteurs concernés par ce choix, comme la SNCF, la Ville de Sète, et les associations d'usagers.

Nous ne pouvons donc constater la forte supériorité du site *Ouest* sur le site *Est*, sans pour autant nous prononcer de façon définitive sur l'opportunité de la réalisation de la gare envisagée en 2009 sur le site *Ouest* (« option 2 » de la présente étude). En effet, les autres alternatives doivent également être comparées au site *Ouest* : en particulier « l'option 1 » (maintien de la gare actuelle rénovée, avec réalisation de l'embranchement de « Saint-Brès nord » tel que prévu dans la DUP du CNM), ou d'autres projets à proximité du point d'intersection *Ouest* tels que « l'option 3 » (gare complète à voies parallèles).

PIÈCE
n° 4
M. JULIER

COMMUNE : LATTES
SECTION : AB n° de PLAN : 54-8 RUE : Avenue "Mar de Francia"
N°

IL - DESCRIPTION DE L'IMMEUBLE

Parcelles d'habitation figurant au cadastre révisé pour une commune de Savoie en et bornable. Pt 409 du Pt. S a. 86. /10

FGA/AB 442

IL - LOTISSEMENT (Désignation des lots ou appartements)

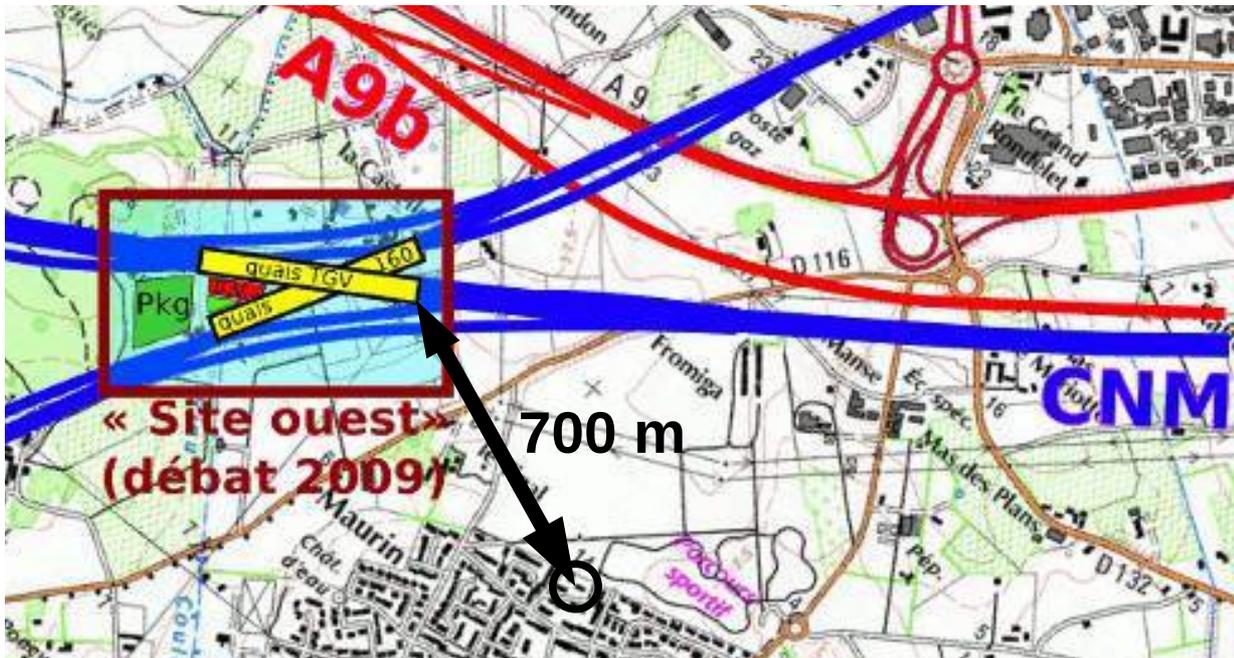
Numéro	Surface	Contenance	Observations
1	7	7	

A. - MUTATIONS - SERVITUDES ACTIVES

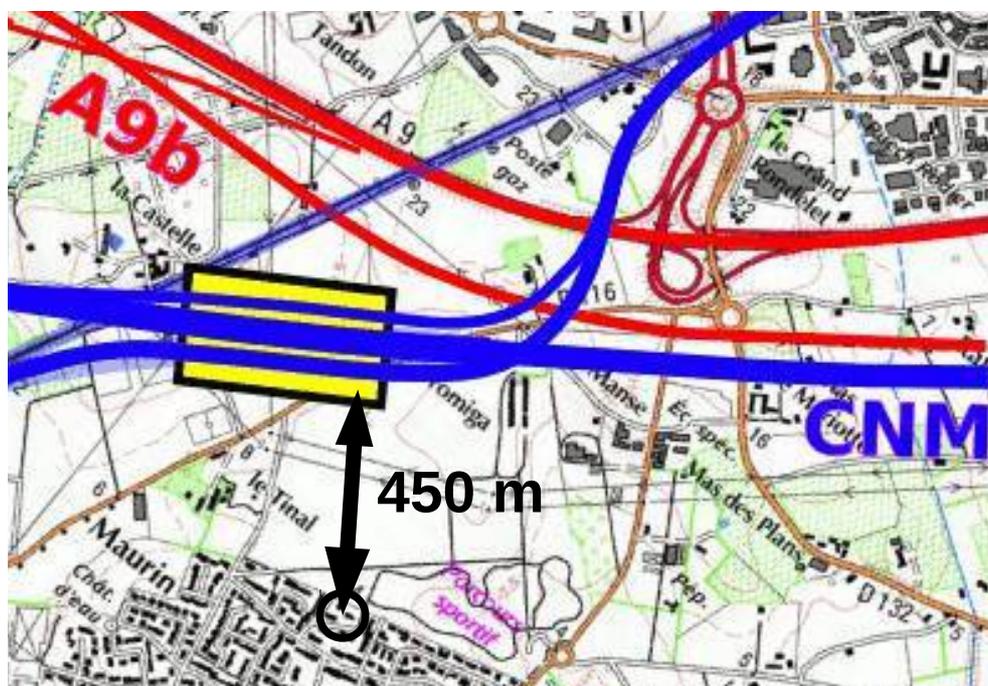
10) 3 Mai 1982. Vol. 248 n° 867 Pt. 3. Vente du 18.3.1982. He de Mica de claustron n° 12. Pignat, par la S.C.I. D.E. CONSTRUCTION DU SUD (E.A.B.3) aux exx BANULS - RATHISBERGER n° 60 - 8.12.1918 et 10.1.1245. Prix: 565.000 F.

B. - CHANGES, PRIVILEGS ET HYPOTHEQUES

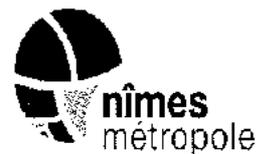
Numéro	Observations	Observations
1	2) 55 mutations sibi. Tot. sur 30. 74. 20000 F. 1982. 1983. 1984. 1985. 1986. 1987. 1988. 1989. 1990. 1991. 1992. 1993. 1994. 1995. 1996. 1997. 1998. 1999. 2000. 2001. 2002. 2003. 2004. 2005. 2006. 2007. 2008. 2009. 2010. 2011. 2012. 2013. 2014. 2015. 2016. 2017. 2018. 2019. 2020. 2021. 2022. 2023. 2024. 2025. 2026. 2027. 2028. 2029. 2030. 2031. 2032. 2033. 2034. 2035. 2036. 2037. 2038. 2039. 2040. 2041. 2042. 2043. 2044. 2045. 2046. 2047. 2048. 2049. 2050. 2051. 2052. 2053. 2054. 2055. 2056. 2057. 2058. 2059. 2060. 2061. 2062. 2063. 2064. 2065. 2066. 2067. 2068. 2069. 2070. 2071. 2072. 2073. 2074. 2075. 2076. 2077. 2078. 2079. 2080. 2081. 2082. 2083. 2084. 2085. 2086. 2087. 2088. 2089. 2090. 2091. 2092. 2093. 2094. 2095. 2096. 2097. 2098. 2099. 2100. 2101. 2102. 2103. 2104. 2105. 2106. 2107. 2108. 2109. 2110. 2111. 2112. 2113. 2114. 2115. 2116. 2117. 2118. 2119. 2120. 2121. 2122. 2123. 2124. 2125. 2126. 2127. 2128. 2129. 2130. 2131. 2132. 2133. 2134. 2135. 2136. 2137. 2138. 2139. 2140. 2141. 2142. 2143. 2144. 2145. 2146. 2147. 2148. 2149. 2150. 2151. 2152. 2153. 2154. 2155. 2156. 2157. 2158. 2159. 2160. 2161. 2162. 2163. 2164. 2165. 2166. 2167. 2168. 2169. 2170. 2171. 2172. 2173. 2174. 2175. 2176. 2177. 2178. 2179. 2180. 2181. 2182. 2183. 2184. 2185. 2186. 2187. 2188. 2189. 2190. 2191. 2192. 2193. 2194. 2195. 2196. 2197. 2198. 2199. 2200. 2201. 2202. 2203. 2204. 2205. 2206. 2207. 2208. 2209. 2210. 2211. 2212. 2213. 2214. 2215. 2216. 2217. 2218. 2219. 2220. 2221. 2222. 2223. 2224. 2225. 2226. 2227. 2228. 2229. 2230. 2231. 2232. 2233. 2234. 2235. 2236. 2237. 2238. 2239. 2240. 2241. 2242. 2243. 2244. 2245. 2246. 2247. 2248. 2249. 2250. 2251. 2252. 2253. 2254. 2255. 2256. 2257. 2258. 2259. 2260. 2261. 2262. 2263. 2264. 2265. 2266. 2267. 2268. 2269. 2270. 2271. 2272. 2273. 2274. 2275. 2276. 2277. 2278. 2279. 2280. 2281. 2282. 2283. 2284. 2285. 2286. 2287. 2288. 2289. 2290. 2291. 2292. 2293. 2294. 2295. 2296. 2297. 2298. 2299. 2300. 2301. 2302. 2303. 2304. 2305. 2306. 2307. 2308. 2309. 2310. 2311. 2312. 2313. 2314. 2315. 2316. 2317. 2318. 2319. 2320. 2321. 2322. 2323. 2324. 2325. 2326. 2327. 2328. 2329. 2330. 2331. 2332. 2333. 2334. 2335. 2336. 2337. 2338. 2339. 2340. 2341. 2342. 2343. 2344. 2345. 2346. 2347. 2348. 2349. 2350. 2351. 2352. 2353. 2354. 2355. 2356. 2357. 2358. 2359. 2360. 2361. 2362. 2363. 2364. 2365. 2366. 2367. 2368. 2369. 2370. 2371. 2372. 2373. 2374. 2375. 2376. 2377. 2378. 2379. 2380. 2381. 2382. 2383. 2384. 2385. 2386. 2387. 2388. 2389. 2390. 2391. 2392. 2393. 2394. 2395. 2396. 2397. 2398. 2399. 2400. 2401. 2402. 2403. 2404. 2405. 2406. 2407. 2408. 2409. 2410. 2411. 2412. 2413. 2414. 2415. 2416. 2417. 2418. 2419. 2420. 2421. 2422. 2423. 2424. 2425. 2426. 2427. 2428. 2429. 2430. 2431. 2432. 2433. 2434. 2435. 2436. 2437. 2438. 2439. 2440. 2441. 2442. 2443. 2444. 2445. 2446. 2447. 2448. 2449. 2450. 2451. 2452. 2453. 2454. 2455. 2456. 2457. 2458. 2459. 2460. 2461. 2462. 2463. 2464. 2465. 2466. 2467. 2468. 2469. 2470. 2471. 2472. 2473. 2474. 2475. 2476. 2477. 2478. 2479. 2480. 2481. 2482. 2483. 2484. 2485. 2486. 2487. 2488. 2489. 2490. 2491. 2492. 2493. 2494. 2495. 2496. 2497. 2498. 2499. 2500. 2501. 2502. 2503. 2504. 2505. 2506. 2507. 2508. 2509. 2510. 2511. 2512. 2513. 2514. 2515. 2516. 2517. 2518. 2519. 2520. 2521. 2522. 2523. 2524. 2525. 2526. 2527. 2528. 2529. 2530. 2531. 2532. 2533. 2534. 2535. 2536. 2537. 2538. 2539. 2540. 2541. 2542. 2543. 2544. 2545. 2546. 2547. 2548. 2549. 2550. 2551. 2552. 2553. 2554. 2555. 2556. 2557. 2558. 2559. 2560. 2561. 2562. 2563. 2564. 2565. 2566. 2567. 2568. 2569. 2570. 2571. 2572. 2573. 2574. 2575. 2576. 2577. 2578. 2579. 2580. 2581. 2582. 2583. 2584. 2585. 2586. 2587. 2588. 2589. 2590. 2591. 2592. 2593. 2594. 2595. 2596. 2597. 2598. 2599. 2600. 2601. 2602. 2603. 2604. 2605. 2606. 2607. 2608. 2609. 2610. 2611. 2612. 2613. 2614. 2615. 2616. 2617. 2618. 2619. 2620. 2621. 2622. 2623. 2624. 2625. 2626. 2627. 2628. 2629. 2630. 2631. 2632. 2633. 2634. 2635. 2636. 2637. 2638. 2639. 2640. 2641. 2642. 2643. 2644. 2645. 2646. 2647. 2648. 2649. 2650. 2651. 2652. 2653. 2654. 2655. 2656. 2657. 2658. 2659. 2660. 2661. 2662. 2663. 2664. 2665. 2666. 2667. 2668. 2669. 2670. 2671. 2672. 2673. 2674. 2675. 2676. 2677. 2678. 2679. 2680. 2681. 2682. 2683. 2684. 2685. 2686. 2687. 2688. 2689. 2690. 2691. 2692. 2693. 2694. 2695. 2696. 2697. 2698. 2699. 2700. 2701. 2702. 2703. 2704. 2705. 2706. 2707. 2708. 2709. 2710. 2711. 2712. 2713. 2714. 2715. 2716. 2717. 2718. 2719. 2720. 2721. 2722. 2723. 2724. 2725. 2726. 2727. 2728. 2729. 2730. 2731. 2732. 2733. 2734. 2735. 2736. 2737. 2738. 2739. 2740. 2741. 2742. 2743. 2744. 2745. 2746. 2747. 2748. 2749. 2750. 2751. 2752. 2753. 2754. 2755. 2756. 2757. 2758. 2759. 2760. 2761. 2762. 2763. 2764. 2765. 2766. 2767. 2768. 2769. 2770. 2771. 2772. 2773. 2774. 2775. 2776. 2777. 2778. 2779. 2780. 2781. 2782. 2783. 2784. 2785. 2786. 2787. 2788. 2789. 2790. 2791. 2792. 2793. 2794. 2795. 2796. 2797. 2798. 2799. 2800. 2801. 2802. 2803. 2804. 2805. 2806. 2807. 2808. 2809. 2810. 2811. 2812. 2813. 2814. 2815. 2816. 2817. 2818. 2819. 2820. 2821. 2822. 2823. 2824. 2825. 2826. 2827. 2828. 2829. 2830. 2831. 2832. 2833. 2834. 2835. 2836. 2837. 2838. 2839. 2840. 2841. 2842. 2843. 2844. 2845. 2846. 2847. 2848. 2849. 2850. 2851. 2852. 2853. 2854. 2855. 2856. 2857. 2858. 2859. 2860. 2861. 2862. 2863. 2864. 2865. 2866. 2867. 2868. 2869. 2870. 2871. 2872. 2873. 2874. 2875. 2876. 2877. 2878. 2879. 2880. 2881. 2882. 2883. 2884. 2885. 2886. 2887. 2888. 2889. 2890. 2891. 2892. 2893. 2894. 2895. 2896. 2897. 2898. 2899. 2900. 2901. 2902. 2903. 2904. 2905. 2906. 2907. 2908. 2909. 2910. 2911. 2912. 2913. 2914. 2915. 2916. 2917. 2918. 2919. 2920. 2921. 2922. 2923. 2924. 2925. 2926. 2927. 2928. 2929. 2930. 2931. 2932. 2933. 2934. 2935. 2936. 2937. 2938. 2939. 2940. 2941. 2942. 2943. 2944. 2945. 2946. 2947. 2948. 2949. 2950. 2951. 2952. 2953. 2954. 2955. 2956. 2957. 2958. 2959. 2960. 2961. 2962. 2963. 2964. 2965. 2966. 2967. 2968. 2969. 2970. 2971. 2972. 2973. 2974. 2975. 2976. 2977. 2978. 2979. 2980. 2981. 2982. 2983. 2984. 2985. 2986. 2987. 2988. 2989. 2990. 2991. 2992. 2993. 2994. 2995. 2996. 2997. 2998. 2999. 3000. 3001. 3002. 3003. 3004. 3005. 3006. 3007. 3008. 3009. 3010. 3011. 3012. 3013. 3014. 3015. 3016. 3017. 3018. 3019. 3020. 3021. 3022. 3023. 3024. 3025. 3026. 3027. 3028. 3029. 3030. 3031. 3032. 3033. 3034. 3035. 3036. 3037. 3038. 3039. 3040. 3041. 3042. 3043. 3044. 3045. 3046. 3047. 3048. 3049. 3050. 3051. 3052. 3053. 3054. 3055. 3056. 3057. 3058. 3059. 3060. 3061. 3062. 3063. 3064. 3065. 3066. 3067. 3068. 3069. 3070. 3071. 3072. 3073. 3074. 3075. 3076. 3077. 3078. 3079. 3080. 3081. 3082. 3083. 3084. 3085. 3086. 3087. 3088. 3089. 3090. 3091. 3092. 3093. 3094. 3095. 3096. 3097. 3098. 3099. 3100. 3101. 3102. 3103. 3104. 3105. 3106. 3107. 3108. 3109. 3110. 3111. 3112. 3113. 3114. 3115. 3116. 3117. 3118. 3119. 3120. 3121. 3122. 3123. 3124. 3125. 3126. 3127. 3128. 3129. 3130. 3131. 3132. 3133. 3134. 3135. 3136. 3137. 3138. 3139. 3140. 3141. 3142. 3143. 3144. 3145. 3146. 3147. 3148. 3149. 3150. 3151. 3152. 3153. 3154. 3155. 3156. 3157. 3158. 3159. 3160. 3161. 3162. 3163. 3164. 3165. 3166. 3167. 3168. 3169. 3170. 3171. 3172. 3173. 3174. 3175. 3176. 3177. 3178. 3179. 3180. 3181. 3182. 3183. 3184. 3185. 3186. 3187. 3188. 3189. 3190. 3191. 3192. 3193. 3194. 3195. 3196. 3197. 3198. 3199. 3200. 3201. 3202. 3203. 3204. 3205. 3206. 3207. 3208. 3209. 3210. 3211. 3212. 3213. 3214. 3215. 3216. 3217. 3218. 3219. 3220. 3221. 3222. 3223. 3224. 3225. 3226. 3227. 3228. 3229. 3230. 3231. 3232. 3233. 3234. 3235. 3236. 3237. 3238. 3239. 3240. 3241. 3242. 3243. 3244. 3245. 3246. 3247. 3248. 3249. 3250. 3251. 3252. 3253. 3254. 3255. 3256. 3257. 3258. 3259. 3260. 3261. 3262. 3263. 3264. 3265. 3266. 3267. 3268. 3269. 3270. 3271. 3272. 3273. 3274. 3275. 3276. 3277. 3278. 3279. 3280. 3281. 3282. 3283. 3284. 3285. 3286. 3287. 3288. 3289. 3290. 3291. 3292. 3293. 3294. 3295. 3296. 3297. 3298. 3299. 3300. 3301. 3302. 3303. 3304. 3305. 3306. 3307. 3308. 3309. 3310. 3311. 3312. 3313. 3314. 3315. 3316. 3317. 3318. 3319. 3320. 3321. 3322. 3323. 3324. 3325. 3326. 3327. 3328. 3329. 3330. 3331. 3332. 3333. 3334. 3335. 3336. 3337. 3338. 3339. 3340. 3341. 3342. 3343. 3344. 3345. 3346. 3347. 3348. 3349. 3350. 3351. 3352. 3353. 3354. 3355. 3356. 3357. 3358. 3359. 3360. 3361. 3362. 3363. 3364. 3365. 3366. 3367. 3368. 3369. 3370. 3371. 3372. 3373. 3374. 3375. 3376. 3377. 3378. 3379. 3380. 3381. 3382. 3383. 3384. 3385. 3386. 3387. 3388. 3389. 3390. 3391. 3392. 3393. 3394. 3395. 3396. 3397. 3398. 3399. 3400. 3401. 3402. 3403. 3404. 3405. 3406. 3407. 3408. 3409. 3410. 3411. 3412. 3413. 3414. 3415. 3416. 3417. 3418. 3419. 3420. 3421. 3422. 3423. 3424. 3425. 3426. 3427. 3428. 3429. 3430. 3431. 3432. 3433. 3434. 3435. 3436. 3437. 3438. 3439. 3440. 3441. 3442. 3443. 3444. 3445. 3446. 3447. 3448. 3449. 3450. 3451. 3452. 3453. 3454. 3455. 3456. 3457. 3458. 3459. 3460. 3461. 3462. 3463. 3464. 3465. 3466. 3467. 3468. 3469. 3470. 3471. 3472. 3473. 3474. 3475. 3476. 3477. 3478. 3479. 3480. 3481. 3482. 3483. 3484. 3485. 3486. 3487. 3488. 3489. 3490. 3491. 3492. 3493. 3494. 3495. 3496. 3497. 3498. 3499. 3500. 3501. 3502. 3503. 3504. 3505. 3506. 3507. 3508. 3509. 3510. 3511. 3512. 3513. 3514. 3515. 3516. 3517. 3518. 3519. 3520. 3521. 3522. 3523. 3524. 3525. 3526. 3527. 3528. 3529. 3530. 3531. 3532. 3533. 3534. 3535. 3536. 3537. 3538. 3539. 3540. 3541. 3542. 3543. 3544. 3545. 3546. 3547. 3548. 3549. 3550. 3551. 3552. 3553. 3554. 3555. 3556. 3557. 3558. 3559. 3560. 3561. 3562. 3563. 3564. 3565. 3566. 3567. 3568. 3569. 3570. 3571. 3572. 3573. 3574. 3575. 3576. 3577. 3578. 3579. 3580. 3581. 3582. 3583. 3584. 3585. 3586. 3587. 3588. 3589. 3590. 3591. 3592. 3593. 3594. 3595. 3596. 3597. 3598. 3599. 3600. 3601. 3602. 3603. 3604. 3605. 3606. 3607. 3608. 3609. 3610. 3611. 3612. 3613. 3614. 3615. 3616. 3617. 3618. 3619. 3620. 3621. 3622. 3623. 3624. 3625. 3626. 3627. 3628. 3629. 3630. 3631. 3632. 3633. 3634. 3635. 3636. 3637. 3638. 3639. 3640. 3641. 3642. 3643. 3644. 3645. 3646. 3647. 3648. 3649. 3650. 3651. 3652. 3653. 3654. 3655. 3656. 3657. 3658. 3659. 3660. 3661. 3662. 3663. 3664. 3665. 3666. 3667. 3668. 3669. 3670. 3671. 3672. 3673. 3674. 3675. 3676. 3677. 3678. 3679. 3680. 3681. 3682. 3683. 3684. 3685. 3686. 3687. 3688. 3689. 3690. 3691. 3692. 3693. 3694. 3695. 3696. 3697. 3698. 3699. 3700. 3701. 3702. 3703. 3704. 3705. 3706. 3707. 3708. 3709. 3710. 3711. 3712. 3713. 3714. 3715. 3716. 3717. 3718. 3719. 3720. 3721. 3722. 3723. 3724. 3725. 3726. 3727. 3728. 3729. 3730. 3731. 3732. 3733. 3734. 3735. 3736. 3737. 3738. 3739. 3740. 3741. 3742. 3743. 3744. 3745. 3746. 3747. 3748. 3749. 3750. 3751. 3752. 3753. 3754. 3755. 3756. 3757. 3758. 3759. 3760. 3761. 3762. 3763. 3764. 3765. 3766. 3767. 3768. 3769. 3770. 3771. 3772. 3773. 3774. 3775. 3776. 3777. 3778. 3779. 3780. 3781. 3782. 3783. 3784. 3785. 3786. 3787. 3788. 3789. 3790. 3791. 3792. 3793. 3794. 3795. 3796. 3797. 3798. 3799. 3800. 3801. 3802. 3803. 3804. 3805. 3806. 3807. 3808. 3809. 3810. 3811. 3812. 3813. 3814. 3815. 3816. 3817. 3818. 3819. 3820. 3821. 3822. 3823. 3824. 3825. 3826. 3827. 3828. 3829. 3830. 3831. 3832. 3833. 3834. 3835. 3836. 3837. 3838. 3839. 3840. 3841. 3842. 3843. 3844. 3845. 3846. 3847. 3848. 3849. 3850. 3851. 3852. 3853. 3854. 3855. 3856. 3857. 3858. 3859. 3860. 3861. 3862. 3863. 3864. 3865. 3866. 3867. 3868. 3869. 3870. 3871. 3872. 3873. 3874. 3875. 3876. 3877. 3878. 3879. 3880. 3881. 3882. 3883. 3884. 3885. 3886. 3887. 3888. 3889. 3890. 3891. 3892. 3893. 3894. 3895. 3896. 3897. 3898. 3899. 3900. 3901. 3902.	



a) Distance entre la contre-proposition « site ouest » et le domicile du commissaire enquêteur M. Pierre Baladraud : 700 mètres



b) Distance entre la contre-proposition « Option 3 » et le domicile du commissaire enquêteur M. Pierre Baladraud : 450 mètres



PROGRAMME D'ENSEMBLE DU CONTOURNEMENT DE NIMES ET DE
MONTPELLIER

ACCORD - CADRE

Visas

Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire,

Vu la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports,

Vu la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement,

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France,

Vu le décret n°2004-1317 du 26 novembre 2004 modifié relatif à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France,

→ Vu le décret du 16 mars 2005 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires au contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier,

Vu le décret n°2006-1534 du 6 décembre 2006 pris pour l'application des articles 1er, 1er-1 et 1er-2 de la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,

Vu le protocole d'intention préalable à la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier du 17 juin 2008,

Vu la décision du Conseil d'administration de Réseau ferré de France sur la poursuite des études relatives à la ligne nouvelle Montpellier–Perpignan du 26 novembre 2009,

Vu l'accord de financement pour la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier dans le cadre d'un contrat de partenariat du 2 décembre 2009,

Vu le protocole d'étape pour la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier dans le cadre d'un contrat de partenariat du 7 février 2011,

	Contribution Projet CNM		Contribution gare nouvelle de Montpellier-Odysséum		Contribution gare nouvelle de Nîmes-Manduel		Contribution totale (€ valeur juillet 2011) Part (%)
	CNM (€ valeur juillet 2011) Part (%)		Gare dite de base (€ valeur juillet 2011) Part (%)		Gare dite de base (€ valeur juillet 2011) Part (%)		
Conseil régional de Languedoc-Roussillon	342 091 750		32 175 000		22 641 667		396 908 417
Conseil général du Gard	39 736 333		0		0		39 736 333
Communauté d'agglomération de Montpellier	67 207 334		11 825 000		1 000 000		80 032 334
Communauté d'agglomération de Nîmes-Métropole	30 711 333		1 000 000		8 025 000		39 736 333
Total Collectivités territoriales	483 000 000 (27,490%)		45 000 000 (33,333%)		31 666 667 (33,333%)		559 666 667 (28,166%)
Etat/AFITF	897 000 000 (51,053%)		45 000 000 (33,333%)		31 666 667 (33,333%)		973 666 667 (49,002%)
Total des contributions Collectivités Publiques	1 380 000 000 (78,543 %)		90 000 000 (66,667 %)		63 333 333 (66,667 %)		1 533 333 334 (77,168%)
Union européenne	54 000 000 (3,073 %)		0		0		54 000 000 (2,718%)
Réseau ferré de France	323 000 000 (18,384 %)		45 000 000 (33,333 %)		31 666 667 (33,333 %)		399 666 667 (20,114%)
Total	1 757 000 000 (100,00%)		135 000 000 (100,00%)		95 000 000 (100,00%)		1 987 000 000 (100,00%)

Extrait de l'accord-cadre des conventions du 25 avril 2012 de financement du programme d'ensemble du contournement de Nîmes et de Montpellier (page 13/18)

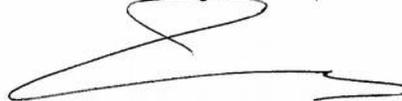
Fait à **PARIS**, le **25 AVR. 2012**

L'Etat,
représenté par,

Le Premier ministre, ministre de l'Ecologie, du
Développement durable,
des Transports et du Logement

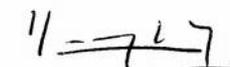
François FILLON

Le ministre chargé des Transports



Thierry MARIANI

**L'Agence de financement des
infrastructures de transport de France**
représentée par son président



Dominique PERBEN

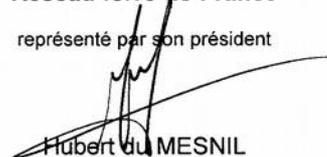
**Le Conseil régional
de Languedoc-Roussillon**
représenté par son président



Christian BOURQUIN

Réseau ferré de France

représenté par son président



Hubert du MESNIL

Le Conseil général du Gard

représenté par son président



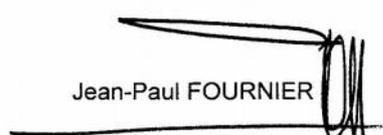
Damien ALARY

**La Communauté d'agglomération
de Montpellier**
représenté par son président



Jean-Pierre MOURE

**La Communauté d'agglomération
de Nîmes-Métropole**
représenté par son président



Jean-Paul FOURNIER

Le Préfet,



Claude BALAND

COMMISSION D'ACCÈS
AUX DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

Cada

Le Président

Avis n° 20143392 du 02 octobre 2014

Monsieur Michel JULIER a saisi la commission d'accès aux documents administratifs, par courrier enregistré à son secrétariat le 01 septembre 2014, à la suite du refus opposé par le président de la communauté d'agglomération de Montpellier à sa demande de communication de la copie du contrat par lequel la communauté d'agglomération devrait verser deux milliards d'euros à la société Réseau Ferré de France (RFF), dans l'hypothèse où une nouvelle gare TGV ne serait pas construite au lieu-dit La Mogère-Odyseum, près de Montpellier.

En l'absence de réponse de l'administration à la date de la séance, la commission a néanmoins pu constater sur l'enregistrement vidéo de la séance du conseil d'agglomération de Montpellier en date du 13 juin 2014 et diffusé sur son site internet que son président évoque le risque du versement d'une pénalité de deux milliards d'euros à verser à RFF en cas de non réalisation de la nouvelle gare TGV.

Or, il ressort notamment des communiqués de presse de RFF que le financement public de ce projet a fait l'objet d'une convention de financement public de la gare de Montpellier-Sud de France, signée le 25 avril 2012 par l'Etat, l'Agence de financement des infrastructures de transport, RFF et les collectivités locales concernées (conseil régional du Languedoc-Roussillon, agglomérations de Montpellier et de Nîmes). C'est a priori dans cette convention que cette clause est prévue, si elle existe.

La commission estime que ce document administratif est communicable à toute personne qui en fait la demande, en application de l'article 2 de la loi du 17 juillet 1978. Elle émet donc un avis favorable.

Pour le Président,
Le Rapporteur général



Nicolas POLGE
Maître des requêtes au Conseil d'Etat



**PIÈCE
n° 8
M. JULIER**

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

Paris, le 12 février 2014

Autorité environnementale

Nos réf. : AE/14/162

Vos réf. :

Affaire suivie par : Michel Badré

Tél. 01 40 81 23 14

Courriel : michel.badre@developpement-durable.gouv.fr

Le président de l'Autorité environnementale

à

Monsieur le directeur des infrastructures de transport

Objet : demande d'avis de l'Autorité environnementale
Dossier : Gare nouvelle de Montpellier Sud de France

Par courrier en date du 15 janvier, j'ai accusé réception du dossier cité en objet, jugé complet par vos soins et parvenu à l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable le 6 janvier 2014. Au vu de l'examen rapide auquel nous avons procédé à la réception de votre dossier, et afin d'éviter tout retard de procédure ultérieure, je vous avais suggéré de compléter le dossier dès ce stade.

Une analyse plus approfondie du dossier effectuée par les rapporteurs désignés sur ce dossier me conduit à réitérer et compléter ces premiers propos, l'Ae ayant en outre été saisie sur l'extension du tramway de Montpellier devant desservir la gare nouvelle de Montpellier, au sein de la ZAC Oz1.

Il apparaît en effet :

- que le dossier ne comporte pas la description du projet, telle qu'elle est prescrite par l'article R.122-5 du code de l'environnement, notamment en ce qui concerne les dimensions des bâtiments et du parking, et la voirie de desserte,
- qu'il cite explicitement l'interdépendance et la simultanéité du projet de gare et de la ZAC Oz1 (y compris le prolongement du tramway T1), sans pour autant en présenter l'étude d'impact commune, nécessaire à l'appréciation de leurs conséquences, et prescrite par l'article L.122-1 du code de l'environnement,
- que les impacts cumulés avec d'autres projets, notamment ici le déplacement de l'A9 et la construction du contournement Nîmes Montpellier en matière de risques de pollution de l'air et d'inondation, tous deux très sensibles, ne sont pas pris en compte.

L'Ae est bien entendu en mesure de rendre son avis sur le dossier tel qu'il lui a été transmis et dans les délais prévus. Compte tenu de l'importance des points cités ci-dessus, qui dépassent largement le simple respect des procédures ou la sécurité juridique (au demeurant importants tous les deux sur un tel projet), je tenais cependant à attirer à nouveau votre attention sur l'intérêt qu'il pourrait y avoir à compléter ou modifier le dossier par une saisine complémentaire, pour éviter des retards ultérieurs.

Le président de l'Autorité environnementale



Michel Badré

copie : RFF – direction des grands projets
M. le préfet de la région Languedoc-Roussillon et du département de l'Hérault





Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur le projet de « Gare nouvelle de
Montpellier » (34)**

N°Ae : 2014-28

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 23 avril 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de Gare nouvelle de Montpellier.

Étaient présents et ont délibéré : Mme Guth, Hubert, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Galibert, Ledenvic, Roche, Ullmann.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Rauzy, MM. Decocq, Lafitte, Letourneux, Vindimian

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 2.4.1 du règlement intérieur de l'Ae : Mme Steinfelder.

*
* *
*

L'Ae a été saisie pour avis par la direction générale des infrastructures de transport et de la mer ; il a été accusé réception du dossier reçu le 31 mars 2014 par courrier en date du 1^{er} avril 2014.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae avait été saisie une première fois pour avis sur ce dossier par la direction générale des infrastructures de transport et de la mer ; il avait été accusé réception du dossier reçu le 6 janvier 2014 par courrier en date du 15 janvier. Un courrier complémentaire à celui-ci avait été adressé à la direction générale des infrastructures de transport et de la mer le 12 février 2014, appelant l'attention de l'autorité décisionnaire sur le contenu du dossier.

Par courrier en date du 25 mars 2014, le directeur des infrastructures de transport avait informé le président de l'Ae qu'il envisageait de compléter le dossier. Réunie le 26 mars, l'Ae a alors constaté² qu'elle n'avait donc pas à en délibérer.

Dans son courrier du 31 mars 2014, le directeur des infrastructures de transport a informé l'Ae qu'« il n'y avait pas lieu d'apporter de complément au dossier transmis par RFF » et a sollicité à nouveau son avis.

L'Ae avait consulté sur le dossier de Gare nouvelle de Montpellier, par courriers en date du 17 janvier 2014 :

- le préfet de département de l'Hérault dont elle a reçu réponse le 10 février 2014,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé dont elle a reçu réponse le 2 avril 2014,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Languedoc-Roussillon dont elle a reçu réponse le 26 février 2014.

Le dossier n'ayant pas été modifié, l'Ae n'a pas effectué de nouvelle consultation.

Sur le rapport de Philippe Ledenvic et Véronique Wormser, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit dans lequel les recommandations sont portées en gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis 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. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae.

² Constat de report, n°Ae 2014-05 disponible sur le site internet de l'Ae

Synthèse de l'avis

Le présent projet, placé sous maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France, consiste en la création d'une gare nouvelle, au sud de Montpellier, sur la voie ferroviaire nouvelle du contournement Nîmes-Montpellier (CNM) en cours de construction sous maîtrise d'ouvrage d'Oc'Via.

Cette gare s'inscrit dans le périmètre de la ZAC Oz1, qui inclut en particulier toutes les voiries d'accès à la gare et les réseaux, indispensables à son fonctionnement, sous maîtrise d'ouvrage de l'agglomération de Montpellier, qui réalisera également l'extension du tramway T1 auquel elle sera reliée. La future autoroute A9B, contournement de Montpellier doublant l'autoroute A9 en cours de réalisation sous maîtrise d'ouvrage d'ASF, longe le contournement ferroviaire, immédiatement au nord de celui-ci, et traverse également la ZAC Oz1.

La mise en service des ouvrages sus-mentionnés est prévue en 2017.

En février 2014, la zone d'étude du projet de gare est encore essentiellement une zone agricole, à l'exception des travaux de terrassements en cours pour l'A9B et le contournement Nîmes-Montpellier. Aucun des aménagements de la ZAC, créée en 2013, n'est encore réalisé. Le site d'implantation de la gare n'est encore l'objet d'aucune desserte appropriée pour un tel équipement, cette desserte étant prévue dans le dossier du projet de ZAC. L'autoroute A9 forme la limite nord de la zone d'étude.

Les effets du projet de gare nouvelle se traduisent par deux types d'impact :

- ses impacts directs, cumulés à ceux des autres projets sus-cités, sur les populations de la zone d'étude ;
- son impact indirect, l'augmentation de la fréquentation de la zone d'étude, exposant une population supplémentaire aux pollutions et nuisances.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae pour le projet de gare sont :

- 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 : plus de 3 millions de voyageurs par an sont attendus dès 2017 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 a été saisie pour avis à un stade où les caractéristiques physiques et fonctionnelles du projet ne sont que très partiellement définies. Aussi, l'Ae recommande que l'étude d'impact du projet, qui présente de ce fait des imprécisions et des lacunes importantes, 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 recommande 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, 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'Ae formule d'autres recommandations dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

Le présent projet de construction de la gare nouvelle de Montpellier (qualifié dans le dossier également de pôle d'échange multimodal ou PEM), sur la commune de Montpellier, placé sous maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France (RFF), s'intègre, d'après le dossier, dans le contexte suivant :

- création de la ligne nouvelle du contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier (CNM : 80 km de ligne mixte fret-voyageurs), déclaré d'utilité publique le 16 mai 2005, autorisé au titre de la loi sur l'eau entre juillet 2013 et janvier 2014³ et dont les travaux ont démarré sous maîtrise d'ouvrage d'Oc'Via en janvier 2014⁴. La déclaration d'utilité publique (DUP) de ce contournement n'incluait pas de gare⁵ ;
- création de l'A9B, au sud de l'actuelle autoroute A9 à hauteur de Montpellier, déclarée d'utilité publique en 2007, et dont les travaux ont démarré sous la maîtrise d'ouvrage d'ASF⁶ en janvier 2014⁷. L'actuelle A9 deviendra à l'ouverture de cette future autoroute, un boulevard urbain desservant l'agglomération de Montpellier ; son aménagement sera réalisé après la mise en service de l'A9B ;
- création en 2013 de la ZAC Oz1 (60 ha, création de 400 000 m² de surface de plancher, 2 000 à 2 500 logements), en bordure de l'actuelle A9 (au nord) et de l'A9B (au sud) ; le dossier de réalisation (aménagement publics) est en cours d'élaboration sous maîtrise d'ouvrage de l'agglomération de Montpellier. Le sud du périmètre de la ZAC inclut la gare nouvelle de Montpellier (bâtiment voyageur, parking, parvis, accès)⁸. Cette ZAC Oz1 s'insère dans le projet d'ensemble Oz Montpellier Nature Urbaine de 350 ha, dont elle est la première étape ;



Grand projet OZ Montpellier Nature Urbaine (Internet)

-
- 3 3 arrêtés préfectoraux en date du : 24 juillet 2013 pour les bassins versants naturels du Lez et de l'étang de l'Or, 24 octobre 2013 pour le bassin versant du Vistre, 14 janvier 2014 pour le bassin versant du Vidourle. Ces arrêtés n'ont pas fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale compétente, malgré la prescription d'actualiser l'étude d'impact si nécessaire en application de l'article R.122-8 du code de l'environnement, à l'occasion des dossiers d'autorisations successives d'un projet (comme en témoigne la page 27 du rapport de la commission d'enquête publique relative à l'autorisation loi sur l'eau du CNM, la liste des pièces du dossier qui ne comporte pas d'avis d'AE).
- 4 Contrairement à ce qui est inscrit dans le dossier (résumé non technique p55 et étude d'impact p297), le CNM dont la DUP est antérieure à juillet 2009, n'a pas fait l'objet d'un avis d'autorité environnementale à ce jour, lequel n'a donc pu non plus être rendu public
- 5 Tout en évoquant la possibilité d'en créer ultérieurement.
- 6 Autoroutes du sud de la France
- 7 Contrairement à ce qui est inscrit dans le dossier (résumé non technique p55 et étude d'impact p297), l'A9b, dont la DUP est antérieure à juillet 2009, n'a pas fait l'objet d'un avis d'autorité environnementale à ce jour lequel n'a donc pu non plus être rendu public.
- 8 Le rapport du dossier de création de la ZAC Oz1, page 15 indique : « La position de la future gare TGV et du projet urbain qui l'entoure sont en étroite synergie. La gare représente une centralité au rayonnement international qui anime les quartiers alentours par les flux qu'elle génère et les programmes qu'elle propose. Le projet urbain assure les conditions pour que cette gare soit au centre des dynamiques du territoire et parfaitement reliée et accessible à toutes les échelles de la ville. »

- extension⁹ jusqu'à la gare nouvelle de Montpellier de la ligne du tramway T1, qui relie la gare nouvelle au réseau de tramway de l'agglomération et à la gare Saint Roch au centre de Montpellier et dont le terminus actuel, Odysseum, se situe juste au nord de l'actuelle A9. Une déclaration d'utilité publique sera nécessaire pour acquérir les terrains d'emprise. Ce projet a fait l'objet d'une décision au cas par cas de l'Ae rendue le 19 février 2014 le soumettant à étude d'impact¹⁰.

Le dossier indique que ces ouvrages et aménagements, à l'exception de l'aménagement de l'actuelle A9 en boulevard urbain, seront livrés en 2017¹¹. Ils sont cartographiés en page suivante.

Coût et financement :

En septembre 2010, une convention de financement des études (au stade de la pré-programmation) avait scellé les intentions d'un partenariat entre l'agglomération de Montpellier et RFF concernant l'intégration du pôle d'échanges multimodal dans le tissu urbain.

Le 25 avril 2012, un accord cadre concernant le CNM, la gare nouvelle de Montpellier et la gare de Nîmes-Manduel a été conclu. Il est décliné en trois conventions de financement : une pour le CNM et une pour chacune des nouvelles gares. Chacune des conventions de financement des gares a été signée par l'Etat, RFF, le conseil régional Languedoc-Roussillon, l'agglomération de Montpellier et l'agglomération de Nîmes. La convention de financement de la gare nouvelle de Montpellier comporte un engagement de mise en service de la ligne et de la gare nouvelle de Montpellier en 2017 ; son montant est de 135 M€, qui intègre les montants déjà versés depuis 2010 au titre des études antérieures (Cf. convention de septembre 2010 sus-citée). 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-pont¹² ».

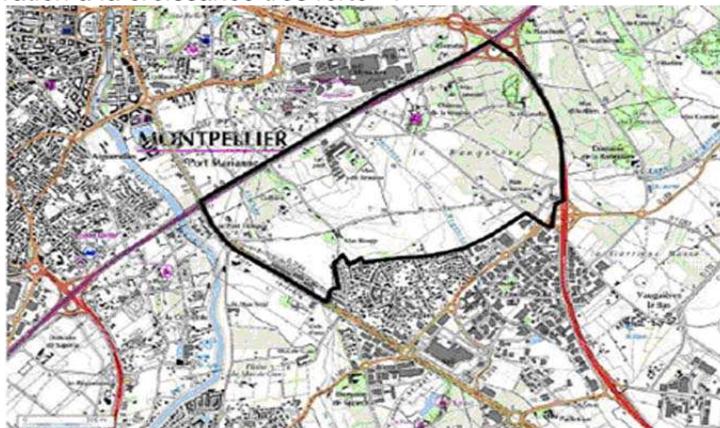
La gare nouvelle de Montpellier sera réalisée dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP) avec RFF : la conception, la réalisation, la maintenance et le financement de cet équipement seront confiés à un opérateur de la sphère privée, sur une longue durée. La sélection du titulaire pressenti est en cours.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La gare nouvelle de Montpellier est une construction neuve sur une ligne nouvelle dont la mise en service sera concomitante à celle de la gare.

L'objectif affiché du projet CNM est le suivant (cf. p13/361 de l'EI) :

« Localement la mise en service du CNM permettra d'optimiser les liaisons ferroviaires régionales. La seule ligne existante ne peut en effet plus absorber l'augmentation des trafics fret et voyageurs, notamment depuis l'arrivée du TGV Méditerranée : entre Nîmes et Montpellier, ce sont aujourd'hui plus de 230 trains qui circulent chaque jour, entraînant une saturation du réseau et l'impossibilité de développer l'offre de trains dans une agglomération à la croissance très forte ».



*Localisation du site « Méjanelle-Trinquat » à l'échelle de l'agglomération
(source : p319/361 étude d'impact) = grand projet OZ Montpellier Nature Urbaine*

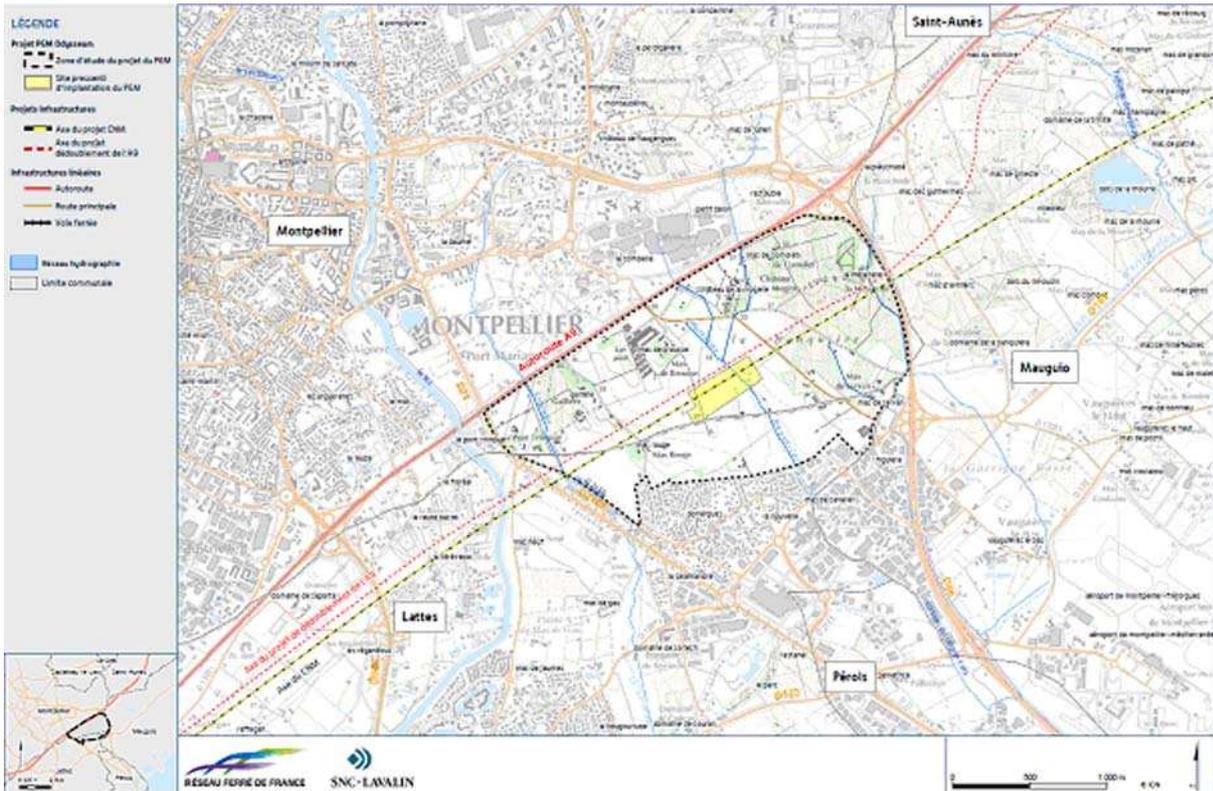
9 D'une longueur de 1,3 km.

10 Cette décision, est disponible sur le site de l'Ae :

http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/140303_cas_par_cas_T1_Montpellier_rectifiee_cle016cc3.pdf

11 Pour la ZAC Oz1, les dessertes et les réseaux nécessaires au PEM sont programmés pour cette date.

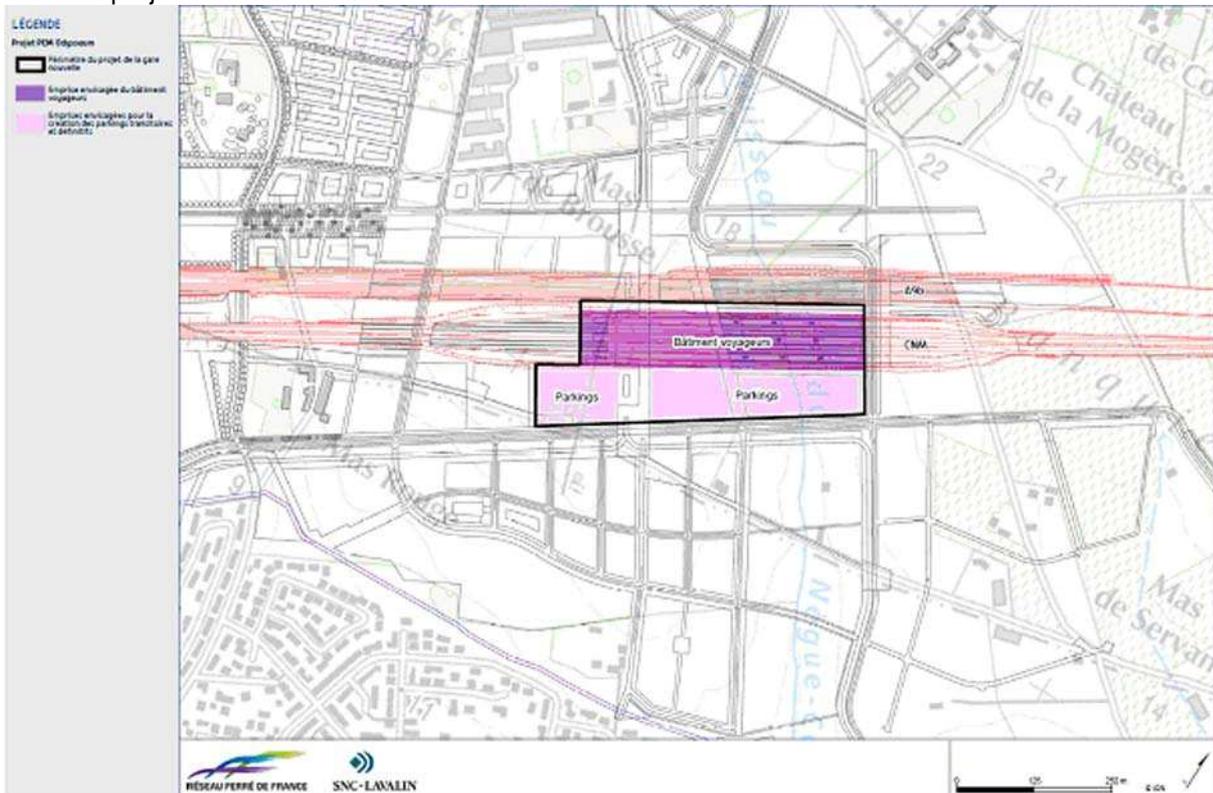
12 C'est-à-dire une gare dont le bâtiment est de plain-pied et situé au-dessus des voies, positionné donc sur une dalle qui forme de fait un pont au-dessus des voies.



Localisation de la gare nouvelle de Montpellier (source : étude d'impact)

Ouvrage :

Le présent projet consiste en la réalisation d'un bâtiment conçu en superstructure par rapport au plan de voies du projet ferroviaire CNM.



Plan des travaux de la gare nouvelle de Montpellier – source : p22 de l'EI

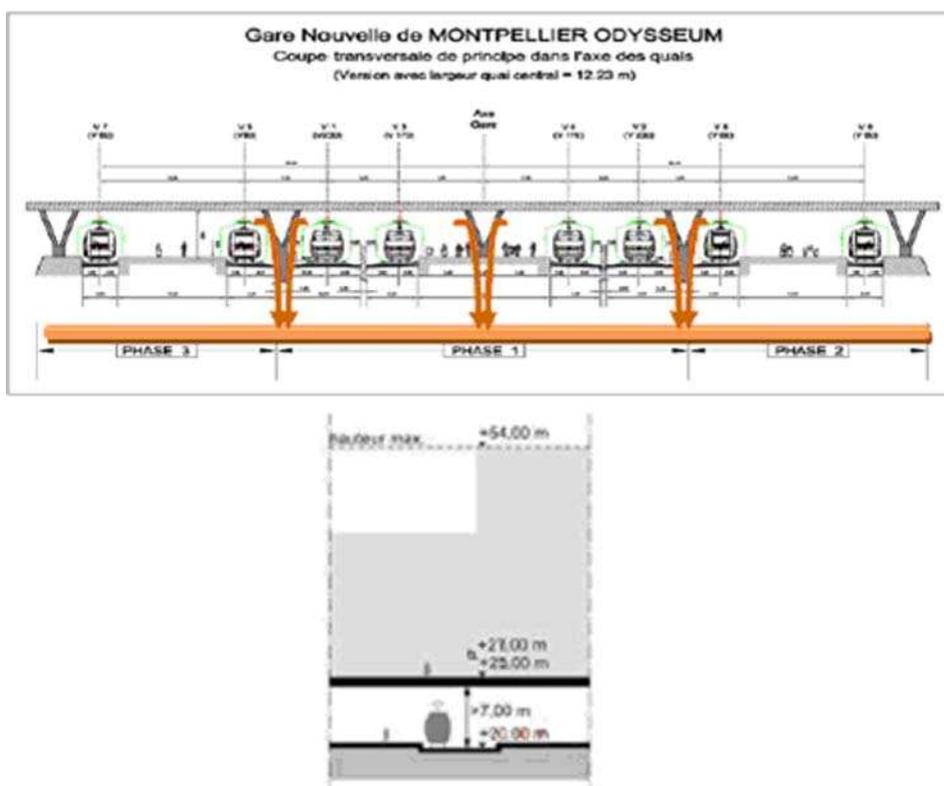


Figure 85 : Schéma d'insertion de la gare nouvelle

Source : pages 320 et 203/361 de l'étude d'impact

Le dossier indique page 9 de l'étude d'impact que « la procédure d'enquête publique nécessaire à l'obtention de la déclaration de projet est envisagée au printemps 2014. Elle sera réalisée en parallèle des études de mise au point du projet de gare nouvelle. De ce fait, l'étude d'impact réalisée en vue de l'enquête publique¹³ s'appuie sur un niveau de détail de conception de la gare qui sera amené à être précisé. »

Le plan de voies de la gare comptera à terme 8 voies dont 6 à quai (4 voies seront mises en service en 2017), sur une emprise de 400 m x 90 m. Il 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 comprenant les équipements électromécaniques et fixes d'accès aux quais ferroviaires. Le bâtiment voyageur s'organisera entre les côtes 29 NGF¹⁴ et 54 NGF ;
 - les parvis supérieurs d'accès au terminal ;
 - la desserte tramway venant du centre-ville ;
 - les interfaces avec les opérations tertiaires (quartier d'affaires, bureaux) qui seront construites ultérieurement dans le cadre de la ZAC ;
 - les accès des services de secours ;
 - les liaisons avec les autres modes de transport présents en gare et cheminements.
- Plus particulièrement, les accès au PEM compris dans le projet concernent :
- les accès piétons et les autres modes doux de déplacement ;
 - les accès automobiles ;
 - les accès en transports en commun.

Les équipements de l'inter-modalité compris dans le PEM 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 stationnement¹⁵ pour véhicules légers offrant 1 600 places dont 800 places pour le stationnement de longue durée et 500 places pour les stationnements de courte durée ;

13 L'Ae relève que c'est la nécessité d'une étude d'impact qui entraîne la réalisation d'une enquête publique.

14 Nivellement général de la France.

15 La surface des parkings est annoncée à plusieurs reprises p32, 37, 45... de l'EI comme étant de 40 ha, ce qui apparaît très supérieur à la surface nécessaire pour le nombre de places annoncé et nécessiterait d'être corrigé.

- à un terme plus éloigné, mais encore en partie indéterminé¹⁶, il est envisagé la réalisation de 3 000 places de stationnement utiles au pôle d'échanges ;
- 70 ou 400 places vélos (selon les pages de l'EI) seront également réalisées.

De fait, le dossier ne donne pas plus d'informations sur :

- le bâtiment voyageur : aspect extérieur, dimensions, matériaux, organisation extérieure et intérieure, accès aux voies ;
- les parvis : localisation, surface, revêtement ;
- les parkings : localisation précise, surface, nombre de niveaux, initialement puis ultérieurement, revêtements, accès routiers, modes doux, et accès à la gare ;
- la liaison avec les transports en commun : positionnement du tramway et de la gare routière notamment.

Les voiries d'accès à la gare sont les voiries de la ZAC et ne font pas partie du projet tel que décrit par le maître d'ouvrage, tout comme les éléments du réseau viaire.

Flux de voyageurs et des circulations ferroviaires :

Le trafic ferroviaire attendu n'est pas précisé dans l'étude d'impact (nombre de TGV, grandes lignes, intercitys, régionales, TER, trafic de fret, de jour et de nuit, s'arrêtant en gare et ne s'arrêtant pas) et comporte des incohérences (sur le nombre de trains, sur l'arrêt ou non de trains de fret et de TER). Les conséquences pour les trafics de la gare Saint-Roch présentent les mêmes imprécisions. Par ailleurs, le volet relatif à la justification socio-économique fournie dans le dossier (voir 2.3) indique que ces trafics connaîtront des évolutions fortes entre 2017 et 2030, en particulier, en fonction de la mise en service prévue en 2020 d'un autre projet de gare nouvelle au sud de Nîmes (Nîmes-Manduel), dont le dossier de demande de DUP n'est pas déposé pour l'instant¹⁷.

En outre, le dossier ne détaille pas les flux de voyageurs aux différents horizons temporels, dans chacune des deux gares (gare Saint Roch et gare nouvelle). Il mentionne seulement que ;

- 3 millions de voyageurs par an sont attendus dès 2017 sur le nouveau PEM,
- « d'ici 2020, les deux gares de Montpellier accueilleront plus de 10 millions de voyageurs. Il est donc nécessaire d'assurer une liaison efficace entre les deux gares » ;(p23/43, pièce A),
- « les installations ferroviaires doivent permettre d'accueillir les voyageurs issus des liaisons Grande Vitesse nationales 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 » (p32/361, EI).

Aussi, le lien entre le dimensionnement de la gare et les flux annoncés n'apparaît pas dans l'étude d'impact.

Tous ces éléments sont pourtant nécessaires pour apprécier les impacts du projet (voir paragraphe 2 du présent avis), et aussi pour comprendre le dimensionnement et l'ordonnement retenu pour le PEM.

L'Ae recommande que l'étude d'impact du projet, à ce stade insuffisante, soit complétée pour la mise à l'enquête publique d'une description du projet, en particulier des caractéristiques principales du bâtiment voyageur, des parkings et du pôle d'échange multimodal incluant son parvis, nécessaires à l'analyse de ses impacts, conformément aux exigences de l'article R.122-5 II 1° du code de l'environnement.

L'Ae recommande également que l'étude d'impact du projet précise le nombre de trains voyageurs (TGV, intercitys et TER) et de fret prévus aux différents horizons temporels, ainsi que les flux de voyageurs allant vers ou partant de la gare nouvelle, répartis entre les différents modes de transports prévus dans le programme de travaux (modes doux, véhicules particuliers, tram, bus ...).

L'Ae recommande enfin de présenter le lien entre le dimensionnement du pôle multimodal et les prévisions de trafic voyageurs

1.3 Procédures relatives au projet

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 avaient été proposées au débat : le site de Montpellier-Ouest au raccordement de la ligne actuelle et du futur contournement Nîmes Montpellier (CNM) et le site Montpellier-Est (La Mogère). C'est le site « Est » qui a été retenu.

¹⁶ En 2050, peut-être dès 2030 (p32/43 pièce A GNM)

¹⁷ Ce projet nécessitera une déclaration d'utilité publique.

Le projet de la gare nouvelle était soumis à l'obligation de concertation réglementaire prévue par l'article L.300-2 du code de l'urbanisme. Celle-ci s'est déroulée du 6 mai au 6 juin 2013 ; le bilan de cette concertation est joint au dossier¹⁸.

S'agissant d'une création de gare de voyageurs, le projet a fait l'objet d'une étude d'impact¹⁹ ; un avis d'autorité environnementale est donc requis. Le projet fera de ce fait l'objet d'une enquête publique au titre du code de l'environnement²⁰. L'avis d'autorité environnementale sera joint avec l'étude d'impact au dossier d'enquête publique²¹.

Le maître d'ouvrage, Réseau ferré de France, étant un établissement public relevant de la tutelle du ministre ayant en charge l'environnement, la compétence d'autorité environnementale appartient à la formation d'autorité environnementale du CGEDD²².

Un avis du commissariat général à l'investissement s'appuyant sur une contre-expertise indépendante pourra s'avérer nécessaire si le financement du projet par l'Etat et ses établissements publics dépasse 100 M€, et ce dans le cadre de la procédure nouvelle d'évaluation des investissements publics²³. Si tel devait être le cas, le rapport de contre expertise et l'avis du commissaire général à l'investissement seraient également joints au dossier d'enquête publique.

Le futur pôle d'échange multimodal est localisé dans le périmètre de protection de 500 mètres instauré autour d'un monument historique classé, le château de la Mogère, ce qui impose la consultation pour avis de l'architecte des bâtiments de France avant la réalisation d'ouvrages.

Dès 1995, le plan local d'urbanisme (PLU) a réservé les emprises foncières nécessaires au projet du Contournement de Nîmes et Montpellier et d'une gare nouvelle sur le site dit « Méjanelle Pont Trinquat ». Aujourd'hui, RFF étant déjà propriétaire des emprises foncières correspondant à la gare nouvelle, celle-ci sera l'objet d'une déclaration de projet²⁴ qui sera approuvée par le président de RFF. Elle nécessite également une autorisation au titre de la loi sur l'eau, qui sera délivrée par le préfet du département de l'Hérault ; la demande sera déposée ultérieurement par RFF²⁵.

Un permis de construire devra enfin être délivré par le maire de Montpellier au nom de sa commune.

1.4 **Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Les effets du projet de gare nouvelle résultent de deux types d'impact :

- ses impacts directs, cumulés à ceux des autres projets ;
- son impact indirect, l'augmentation de la fréquentation de la zone d'étude, exposant une population supplémentaire aux pollutions et nuisances.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae pour le projet de gare sont:

- 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 PEM et ses abords, aux effets cumulés de plusieurs infrastructures et autres projets ;
- le risque d'inondation ;
- l'impact sur la biodiversité (sites Natura 2000 à proximité) et continuités écologiques ;
- l'accessibilité de la gare, dans le contexte de la création du quartier Oz : au moins 3 millions de voyageurs par an sont attendus dès 2017, outre l'arrivée de nouveaux habitants et autres occupants du

18 Les principales conclusions en sont que les interrogations ont porté sur : l'opportunité d'une gare nouvelle, le choix de sa localisation, le coût et le mode de financement. Le besoin d'intermodalité est réaffirmé, ainsi que la présence de services au sein de la gare, son architecture et son intégration environnementale (inquiétude sur les impacts sonores et pollutions générées)

19 Code de l'environnement, rubrique 5 b)° de l'annexe à l'article R. 122-2.

20 Code de l'environnement, articles L. 123-1 et suivants.

21 Code de l'environnement, article R.122-9.

22 Cf. article R.122-6 II du Code de l'environnement.

23 En application du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013, y compris de son article 6 mentionnant le cadre calendaire de mise en application du décret.

24 Au titre de l'article L.126-1 du code de l'environnement.

25 La mise en cohérence des autorisations relatives à la loi sur l'eau du CNM et de l'A9b (déjà accordées) et du présent projet, s'agissant d'impacts cumulés sur les mêmes milieux aquatiques, devra faire l'objet d'un examen particulier, en liaison avec les études d'impact correspondantes (du CNM, de l'A9b et du présent projet), actualisées si nécessaire en application de l'article R.122-8 du code de l'environnement.

quartier Oz (150 ha urbanisés, 5 000 logements, 300 000 m² de bureaux, 50 à 80 000 m² d'hôtellerie, à terme, selon le dossier soumis à l'enquête publique en vue de la création de la ZAC Oz1) ;

- le paysage, notamment au voisinage du site classé du château de la Mogère.

Ces enjeux concernent l'ensemble du périmètre d'étude retenu par RFF pour la gare, qui est identique à celui retenu pour la ZAC Oz 1, selon le dossier soumis par l'agglomération de Montpellier.

Ces enjeux et leurs impacts ont vocation à être appréciés aux échéances successives de l'évolution des trafics sur le CNM, de la mise en service des équipements du PEM et de la réalisation des autres projets (Cf paragraphe 2.1) : mise en service de la gare (2017), extension du tramway T1 (2017), mise en service de la gare nouvelle de Nîmes en 2020 (qui aura pour conséquence d'augmenter le trafic notamment de 16 TAGV par jour²⁶) et, tout au long de la période, au rythme de réalisation de la ZAC Oz1. Ils ont également vocation à prendre en compte la mise en service de l'autoroute A9B dès 2017.

2 Analyse de l'étude d'impact

La zone d'étude retenue correspond à l'intégralité du site « Méjanelle-Pont Trinquat » qui accueillera le projet Oz (*grand projet OZ Montpellier Nature Urbaine* composé de la ZAC Oz1 et d'autres projets Oz à venir). Les limites de cette zone sont formées par l'urbanisation actuelle au nord, par le CNM et l'A9b au sud, et par des infrastructures routières à l'est et à l'ouest.

Le défaut de définition du projet relevé au § 1.2 entraîne des insuffisances significatives des autres parties de l'EI, détaillées ci-après. Par ailleurs, elle présente des incohérences dans l'ensemble du dossier.

Aussi, l'Ae recommande que l'étude d'impact du projet soit reprise, avant mise à l'enquête publique.

2.1 Analyse de l'état initial

En février 2014, la zone d'étude du projet de gare est encore essentiellement une zone agricole, à l'exception des travaux de terrassements en cours pour l'A9B et le contournement Nîmes-Montpellier. Aucun des aménagements de la ZAC, créée en 2013, n'est encore réalisé. Le site d'implantation de la gare n'est encore l'objet d'aucune desserte appropriée pour un tel équipement. L'autoroute A9 forme la limite nord de la zone d'étude. La gare nouvelle de Montpellier va entrer en service en 2017, puis voir sa fréquentation, augmenter en 2020 lors de la mise en service de la nouvelle gare de Nîmes (gare de Nîmes-Manduel), dans un environnement dont les caractéristiques (population, circulation routière et ferroviaire) seront chaque fois modifiées par rapport à celles de 2013 du fait des différentes opérations prévues sur l'aire d'étude.

Aussi, si l'état initial à considérer correspond à la situation de la zone d'étude en 2013, les impacts, propres au projet et cumulés avec d'autres projets, sont à évaluer à différentes échéances – voir recommandation ci-dessous.

Aléa « inondation » sur la zone d'étude

Le projet est situé en zone inondable. Il est *a priori* susceptible d'une part de subir une inondation (voies ferroviaires ou voies d'accès à la gare) et d'autre part de modifier le risque d'inondation (imperméabilisation de sols, frein à l'écoulement).

L'état initial fait référence à de nombreuses reprises au respect de la réglementation en vigueur en matière d'inondation, à savoir le plan de prévention du risque inondation (PPRI) de Montpellier, approuvé le 13 janvier 2004.

Ce PPRI s'appuie, pour le Lez, sur une crue de référence de 750 m³/s. Or, dans le cadre d'un programme d'actions de prévention des inondations signé en 2008, la crue de référence a été réévaluée à 900 m³/s, concomitamment à la réalisation d'un premier programme de travaux - le site Internet de l'agglomération de Montpellier y fait référence²⁷.

La zone d'étude fait en outre partie d'un territoire à risque important d'inondation (TRI) dont la cartographie

26 Cf. étude socio-économique page 7/22

27 Les rapporteurs ont été informés oralement que c'est actuellement la valeur de référence utilisée par les services instructeurs de la police de l'eau pour les dossiers implantés dans le périmètre de ce PPRI, notamment pour les autorisations loi sur l'eau du CNM et de l'A9b.

de l'aléa vient d'être validée par le préfet de bassin fin 2013 (pour l'aléa fréquent, l'aléa moyen et l'aléa exceptionnel), qui actualise la connaissance du risque inondation sur la zone d'étude. L'état initial de l'étude d'impact n'y fait pas référence.

Pour ce qui concerne le Nègue-Cats, inclus dans le même TRI, la cartographie de l'aléa n'a pas été réalisée, faute de données suffisantes à ce jour.

A plusieurs reprises²⁸, l'étude d'impact fait référence à un « schéma d'aménagement du Nègue-Cats » qui prendrait en compte l'impact hydraulique global de tous les projets de la zone d'étude. Les rapporteurs ont été informés que ce schéma était un projet porté par l'agglomération de Montpellier associant les maîtres d'ouvrage des autres opérations connues en cours ; son statut n'est pas précisé dans le dossier. L'étude d'impact annonce en outre à de nombreuses reprises la réalisation d'une étude hydraulique dans le cadre de la future demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Les rapporteurs ont été informés qu'aucune révision du PPRI de 2004 n'était en cours. Dans ce contexte, l'état initial de l'étude d'impact du projet de gare nouvelle²⁹ n'explique pas les hypothèses retenues pour l'aléa inondation. Il en appelle au schéma d'aménagement du Nègue-Cats sans se référer à son contenu et sans qu'il soit possible de savoir s'il repose sur des données à jour, pour ce qui concerne la crue de référence et les effets des projets d'autoroute A9 B et de contournement ferroviaire, sur la zone d'étude en amont (expansion des crues).

En outre, les prescriptions du PPRI de 2004 ne permettent de déroger au principe d'inconstructibilité en zone R, dans laquelle se trouve la gare, que pour des équipements d'intérêt général sans alternative possible ailleurs. Le volet hydraulique de l'étude d'impact ne comporte pas l'étude hydraulique requise par le PPRI dans un tel cas, qui « doit faire apparaître les conséquences d'une crue exceptionnelle ». Elle évoque juste le débit de la crue exceptionnelle (p. 72 de l'EI) – « et les mesures compensatoires visant à [...] annuler les effets [des conséquences amont et aval de ces équipements] et les conditions de leur mise en sécurité ». Elle renvoie intégralement cette question au dossier loi sur l'eau (p. 220 de l'EI), en dépit de l'importance potentielle de cet enjeu pour le projet et des impacts cumulés pour le futur aménagement de la zone.

Continuités écologiques :

Les notions de continuité écologique³⁰ et de biodiversité sont peu développées dans le document.

L'emprise du projet se situe à l'amont des lagunes de l'étang de Manguio (site Natura 2000 FR 9112017) et des étangs palavasiens (site Natura 2000 FR 9101410) qui constituent une zone remarquable abritant une biodiversité exceptionnelle. Le schéma régional de cohérence écologique en cours d'élaboration³¹ confirme l'importance des réservoirs de biodiversité au sud du site et identifie comme corridor écologique une partie de l'emprise de la zone d'étude, au sud. Le projet s'avère être perpendiculaire au Nègue-Cats identifié dans le dossier comme « corridor ».

L'Ae note en outre que les « Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques » ont été approuvées par décret³² en Conseil d'Etat en date du 20 janvier 2014, postérieurement à la date de réception du dossier initial par l'Ae. La compatibilité du projet aux Orientations nationales (compatibilité dont la démonstration relèverait alors de l'étude d'impact) s'imposerait en tout état de cause si l'enquête publique démarrait 6 mois après la date de publication du décret³³.

28 Cf. étude d'impact p 68 et 219.

29 Non plus que l'étude d'impact pour la création de la ZAC Oz1

30 Cf. étude d'impact p 107 pour les chiroptères, p110 identification du Nègue-cats comme corridor potentiel, p121 démarche SRCE et p321prévision de la réhabilitation des corridors écologiques.

31 Le projet de schéma est en phase de concertation à l'URL : <http://rct-territoires.eu/consultation-SRCE-LR>

32 Décret n° 2014-45 du 20 janvier 2014 portant adoption des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (JORF n°0018 du 22 janvier 2014).

33 L'article 2 du décret approuvant les Orientations nationales TVB précisant l'obligation de compatibilité avec les Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques prévue par le sixième alinéa de l'article L. 371-2 du code de l'environnement, la démonstration de la compatibilité du projet serait obligatoire si le lancement de l'enquête publique est postérieur de 6 mois au moins à la date de publication du décret.



Source : extrait du dossier de SRCE Languedoc-Roussillon, en cours de concertation, disponible sur : <http://www.rct-territoires.eu/consultation-SRCE-LR>)

Qualité de l'air :

Pour cette thématique, l'état initial présenté décrit l'occupation de la zone d'étude telle qu'elle est constatée en 2013 et l'analyse ne prend pas en compte le rythme d'évolution de l'occupation humaine de la zone, qui devrait résulter notamment de la réalisation de la ZAC et de la gare nouvelle. En outre, d'autres hypothèses ayant présidé à l'étude sur la qualité de l'air (trafic routier, choix des traceurs,... notamment) ne sont pas justifiées.

En particulier, le fait qu'à partir de la mise en service de la gare en 2017, l'occupation humaine de cette zone sera vraisemblablement très différente n'est pas pris en compte ensuite dans l'évaluation aux échéances successives de l'impact cumulé des différents projets : activités qui seront implantées sur la ZAC jusqu'en 2035, mise en service de l'A9B et exploitation du CNM dès 2017, augmentation de fréquentation de la gare en 2020 et au-delà. L'étude d'impact n'en tient réellement compte qu'aux horizons 2030/2035, au moment où le parc de véhicules actuel aura été intégralement remplacé par des véhicules bénéficiant des avancées technologiques les plus récentes (conduisant alors à une réduction des émissions de polluants), alors que la situation peut s'avérer plus dégradée avant cet horizon. Elle ne précise pas quels types de mesures³⁴ seront pris pour limiter la pollution avant l'avènement de ces avancées technologiques.

Or, l'étude d'impact indique pourtant que « les seuils sont dépassés pour tous les horizons pour le dioxyde d'azote » conclusion laissant présager une situation encore plus dégradée aux horizons intermédiaires. Aussi, la période « intermédiaire » (2017-2025), la plus polluée, n'est pas prise en compte.

Par ailleurs, aucune mesure (observation de terrain) n'est présentée pour les particules fines.

Plus généralement, l'état de réalisation des autres projets et les dates auxquelles les impacts sont analysés varient selon les thématiques abordées :

- pour ce qui concerne l'impact paysager, l'hypothèse retenue est que le CNM et l'A9b sont déjà réalisés, ainsi que la ZAC Oz1,

³⁴ Par exemple installation de systèmes antibruit, limitation de la vitesse à 30km/h sur la ZAC, et à 90km/h sur l'A9b etc

- pour ce qui concerne les variantes de localisation de la gare et la comparaison des sites d'implantation, l'étude intègre la réalisation du tramway T1,
- pour ce qui concerne le bruit, l'hypothèse est que les bâtiments de la ZAC entourant l'A9B sont tous réalisés, et que l'A9B et le CNM sont réalisés (mais sans trafic sur l'A9B)³⁵,
- pour les matériaux et terrassements, l'état initial du projet de gare repose sur l'hypothèse que tous les terrassements sont réalisés dans le cadre de la ZAC Oz1 ou du CNM, alors que la plateforme de part et d'autre du CNM ne serait pas réalisée dans le cadre du CNM s'il n'y avait pas de création prévue de gare nouvelle.

Le dossier présente ainsi des lacunes et des incohérences importantes, notamment dans les domaines précédemment développés.

L'Ae recommande que l'étude d'impact présente un état initial 2013 complet de la zone d'étude, comportant des données à jour pour tous les enjeux en présence.

Pour que l'analyse des impacts du projet permette au public d'appréhender les impacts spécifiques de la gare et l'effet cumulé de la réalisation de tous les projets, elle recommande en outre de fournir, de façon homogène pour tous les enjeux en présence, une projection de cet état initial, avec le CNM sans la gare, de sa mise en service en 2017 à 2050, tenant compte de la réalisation des projets autorisés et de l'évolution de l'occupation de la zone d'étude qui en découlera.

2.2 Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

L'Ae rappelle que l'existence d'une procédure ultérieure ne peut exonérer le maître d'ouvrage de donner dès le stade de la première enquête publique relative au projet un niveau suffisant d'information dans son étude d'impact sur les principaux enjeux et impacts identifiés pour permettre une complète information du public sur les enjeux du projet et l'éclairage des autorités chargées de se prononcer sur son opportunité.

L'analyse des impacts doit rendre compte des impacts du projet et également des impacts cumulés avec ceux de tous les autres projets, qui sont déjà autorisés (CNM, A9B, ZAC Oz1) et, pour la bonne information du public, de ceux dont la réalisation est prévue (par exemple, l'extension du tram T1, selon le formulaire cas par cas fourni par l'agglomération de Montpellier et ayant fait l'objet d'une décision de l'Ae).

Les 3 premiers projets sont identifiés et traités à ce titre dans l'étude d'impact.

Cependant, celle-ci se fonde, pour certains enjeux, sur des réglementations différentes, invoquant, par exemple pour le bruit, uniquement le décret relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures terrestres pour la phase travaux³⁶ et uniquement le décret relatif à la lutte contre les bruits de voisinage quand la gare sera en exploitation³⁷, ce qui mérite une justification (Cf. contribution du ministère de la Santé³⁸). En outre, les hypothèses de trafic ferroviaire utilisées dans l'analyse des impacts du projet de gare en matière de bruit ne sont pas celles présentées à l'appui du dossier du CNM à l'occasion de la demande d'autorisation loi sur l'eau.

En outre, la caractérisation des effets de la gare nouvelle, ainsi que celle des autres opérations et de leurs effets cumulés, reste en majorité descriptive et qualitative. L'adéquation des mesures d'atténuation ou de compensation proposées avec ces effets n'apparaît pas³⁹.

Enfin, l'Ae note, de manière convergente avec l'avis du ministère de la santé relatif au projet de ZAC Oz140, que bien que ce projet concerne une population importante, l'étude d'impact ne comporte pas d'évaluation des risques sanitaires conduite selon les règles de l'art. Une telle étude comporterait a minima : une étude des dangers identifiant et justifiant les polluants traceurs du risque, une analyse fine des sources de pollution, une description précise des modèles de dispersion et d'exposition de la population et une

³⁵ Un scénario analyse également l'impact de la gare, sans le contournement ferroviaire

³⁶ Page 244, 286, 311 de l'EI.

³⁷ Page 245 de l'EI.

³⁸ Contribution adressée le 2 avril 2014

³⁹ A titre d'exemple, les impacts cumulés de ces différents projets sur les espaces agricoles, sont qualifiés p312/361 de l'EI de la façon suivante : « les quatre projets auront un impact très fort sur les espaces agricoles » ; aucune mesure d'atténuation ou de compensation n'est proposée.

⁴⁰ Avis de l'agence régionale de la santé en date du 27 septembre 2013

évaluation des risques sanitaires, y compris pour les populations les plus vulnérables.

L'Ae recommande que l'analyse des impacts :

- **repose sur une prise en compte de la mise en œuvre de chacun des projets présents sur la zone d'étude ;**
- **détermine les impacts spécifiques du projet sur la santé humaine, que ce soit du fait de ses effets propres ou du fait de la population qu'il conduira à exposer aux effets de l'ensemble des aménagements projetés, sur la période d'étude ;**
- **soit complétée d'une appréciation des effets cumulés des projets, plus fine et proportionnée aux enjeux, selon le cas conformément aux réglementations et méthodes en vigueur, avec une attention particulière :**
 - **pour leurs impacts sanitaires (air et bruit),**
 - **à la prévention des risques d'inondation sur le bassin versant du Nègue-Cats, compte tenu de l'imperméabilisation des sols sur la zone d'étude,**
 - **à leurs conséquences sur les déplacements et les infrastructures nécessaires,**
 - **à leurs impacts sur la biodiversité notamment sur les continuités écologiques et sur les sites Natura 2000 proches,**
 - **et à leur impact paysager, en présentant une esquisse du bâtiment prévu et des parkings attenants dans le contexte des autres projets.**

La compatibilité du projet avec les différentes réglementations concernées reste à démontrer, en particulier vis-à-vis de la directive relative à la qualité de l'air pour le dioxyde d'azote à partir de 2017⁴¹, des réglementations relatives aux nuisances sonores, etc....

En cas de mise en évidence d'impacts significatifs, l'Ae rappelle que l'étude d'impact doit présenter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation nécessaires.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par les mesures d'évitement, de réduction et de compensation nécessaires pour tous les enjeux pour lesquels l'analyse des impacts, spécifiques et cumulés, conduiraient à mettre en évidence des impacts significatifs.

Le transfert des engagements environnementaux de l'Etat et de RFF se concrétisera dans la convention de partenariat public privé (PPP) ou tout autre document contractuel liant l'Etat, RFF et un maître d'ouvrage tiers. Or, l'aspect succinct des caractéristiques du projet conduit à s'interroger sur le degré de précision de ces engagements, notamment de ceux qui s'imposeront au titre de l'article R.122-14 du code de l'environnement.

Dans ce contexte, l'Ae recommande de produire les études sur la qualité de l'air, le bruit, etc... à un niveau de détail suffisant pour que les engagements du maître d'ouvrage à éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les impacts du projet sur l'environnement puissent figurer dans la convention de partenariat public privé qui présidera à la réalisation de la gare nouvelle.

2.3 Justification socio-économique du projet

La justification des raisons, notamment environnementales pour lesquelles le projet a été retenu doit être présentée dans l'étude d'impact, en application de l'article R.122-5 du code de l'environnement. Pour les projets d'infrastructures de transport d'un montant supérieur à 83 M€, ce qui est le cas ici, elle doit s'appuyer, notamment sur la fourniture d'une évaluation socio-économique relative au projet, effectuée conformément aux instructions en vigueur du ministère chargé des transports et jointe au dossier d'enquête publique.

Sans préjuger de l'avis sur la qualité de l'évaluation socioéconomique que devra fournir le cas échéant le CGI (cf. § 1.3 ci-dessus), l'Ae constate que l'étude socio-économique présentée dans le dossier⁴², au titre du projet de gare nouvelle de Montpellier, est l'évaluation socio-économique globale relative à la création des gares nouvelles de Nîmes et de Montpellier et du raccordement de Saint-Cézaire (raccordement intermédiaire, entre Nîmes et Montpellier, du CNM avec la ligne classique). Aucune évaluation

41 Directive européenne n 2008/50/CE du 21 avril 2008, transposée en droit français par le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010, Requier, soit de préserver les concentrations de polluants dans l'air en dessous des valeurs limites, soit de prendre des mesures pour ramener les concentrations en dessous des valeurs limites, si elles étaient initialement dépassées. Ceci dépend, ici, de l'état initial découlant de la réalisation des différents projets

42 En application de l'article R.122-5 du code de l'environnement

socioéconomique spécifique au projet n'est présentée. L'Ae ne peut donc émettre aucun avis sur la pertinence de l'évaluation présentée au regard de la justification du projet, au titre des prescriptions du code de l'environnement.

2.4 Impacts du programme

La réalisation des voiries permettant d'accéder à la gare nouvelle est prévue dans le cadre de la réalisation de la ZAC et sous la maîtrise d'ouvrage de la communauté d'agglomération de Montpellier. De même, les réseaux viaires nécessaires à l'installation de la gare nouvelle seront également réalisés dans le cadre du programme de la ZAC Oz1.

Le dossier indique également que le développement des « espaces de l'inter-modalité », extérieurs au PEM (parvis, accès au tramway, bus urbains, cars, cheminements cyclistes et piétons...) sera dépendant de la réalisation du projet urbain.

L'extension du tramway T1 est présentée, dans tous les documents publics et formulaires dont l'Ae a été saisie, comme un élément majeur d'interconnexion entre la gare saint Roch et la gare nouvelle⁴³. Elle est décrite, à de nombreux endroits de l'étude d'impact, comme « une liaison rapide et fiable entre les 2 deux gares » et un facteur contribuant à préférer ce site, pour l'implantation de la gare, à l'autre variante étudiée.

Les terrassements nécessaires à la construction de la gare nouvelle sont réalisés dans le cadre des travaux du CNM d'une part, de la ZAC Oz1 d'autre part.

Enfin, la création d'une gare nouvelle de Montpellier, sans accès routier ni ferroviaire apparaîtrait sans objet.

Aussi, au vu des éléments fournis dans le dossier, le fonctionnement et l'atteinte des objectifs assignés à la gare nouvelle de Montpellier⁴⁴ sont directement liés à la réalisation du CNM, de plusieurs composantes de la ZAC Oz1 et de l'extension du Tramway T1.

Pour l'Ae, le projet présenté constitue donc une unité fonctionnelle avec le projet de contournement ferroviaire (CNM), la création de la ZAC Oz1 et l'extension du tramway T1⁴⁵. Il constitue à ce titre un programme d'opérations (cf paragraphe 1.1) au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement.

La mise en service de chacun de ces ouvrages est prévue en 2017 (pour certaines - Cf. paragraphe 1.1 - c'est même un engagement contractuel) ; dans le cas particulier de la ZAC, ce sont les dessertes et les réseaux nécessaires au PEM qui sont programmés pour cette date⁴⁶. Les travaux du CNM ayant d'ailleurs démarré sur la zone d'étude début 2014. Les travaux seront donc réalisés pendant la même période et leur entrée en exploitation également.

Elles constituent donc, pour l'Ae, un programme d'opérations à réalisation simultanée.

Le code de l'environnement (article L.122-1 II) prescrit dans le cas d'un tel programme constitué de projets à réalisation simultanée la présentation d'une étude d'impact globale unique, pour la bonne information du public sur les impacts globaux du programme, constitué d'opérations liées.

43 Présenté comme un « axe de mobilité fondateur du projet » en page 15 du dossier de création de la ZAC Oz1, ainsi qu'à de multiples endroits de l'étude d'impact. Se référant aux précédents de Valence et d'Avignon, le dossier argumente, au contraire, sur le fait que « la gare Montpellier – sud de France doit faire partie de Montpellier et être à portée des transports en commun des habitants de l'ensemble de la ville et de son agglomération ».

44 « Le projet consiste à réaliser la Gare Nouvelle de Montpellier sur la ligne nouvelle du Contournement de Nîmes et Montpellier. Elle permettra d'assurer la desserte de l'agglomération de Montpellier et de l'ensemble de son bassin de vie. Par ailleurs, conçu comme un véritable pôle d'échange, elle permettra d'assurer l'interconnexion entre l'ensemble des modes de déplacements disponibles dans l'agglomération : voiture particulière, trains à grande vitesse, trains régionaux, transports en commun, vélos... La Gare Nouvelle de Montpellier viendra s'intégrer au cœur d'un nouveau quartier de Montpellier.
[...]

La Gare Nouvelle de Montpellier est une construction neuve sur une ligne neuve dont la réalisation sera conjointe à la réalisation du CNM. Les installations ferroviaires doivent permettre d'accueillir les voyageurs issus des liaisons Grande Vitesse nationales 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. » (cf. El p32/361)

45 Conformément à ce que précise le formulaire CERFA, fourni à la demande d'examen par l'Ae au cas par cas pour ce projet

46 « Les objectifs proposés dans le cadre de la ZAC OZ 1 reprennent pleinement les objectifs généraux énoncés au moment de l'opération d'aménagement d'ensemble et les complètent selon cette phase d'aménagement. Ils sont :
– Assurer la desserte et les conditions de l'intégration urbaine du pôle d'échange multimodal Montpellier Sud de France dès sa mise en service en 201 » ; source étude d'impact de la ZAC Oz1p 20/214.

Notamment pour la bonne information du public et afin de prendre toutes mesures adaptées aux impacts ainsi évalués, l'Ae recommande :

- **de compléter les études d'impact du CNM et de la ZAC des éléments en lien avec la montée en puissance de l'activité de la gare,**
- **de joindre au dossier ces études d'impact mises à jour, ainsi que l'étude d'impact de l'extension du tramway T1,**
- **d'actualiser le dossier ainsi complété, pour évaluer et prendre en compte les impacts sur l'environnement des composantes indissociables du projet et, plus globalement, pour apprécier les impacts cumulés de tous les projets.**



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur l'« Extension de la première ligne de tramway de l'Agglomération de Montpellier vers la nouvelle gare TGV » (34)

n° : F – 091-14-C-0008

Décision du 19 février 2014
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R. 122-3 ;

Vu le décret modifié n° 2008-679 du 9 juillet 2008 relatif au conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie du 26 juillet 2012 relatif au contenu du formulaire d'examen au cas par cas ;

Vu l'arrêté du 7 mai 2012 portant approbation du règlement intérieur du conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 25 avril 2012 portant délégations pour la mise en œuvre de l'article R. 122-3 du code de l'environnement (examen au « cas par cas ») ;

Vu le formulaire d'examen au cas par cas n° F -091-14-C-0008 (y compris ses annexes) relatif au dossier « Extension de la première ligne de tramway de l'Agglomération de Montpellier vers la nouvelle gare TGV », reçu complet de la Société d'aménagement de l'agglomération de Montpellier agissant pour le compte de la Communauté d'agglomération de Montpellier le 28 janvier 2014 ;

Le ministre chargé de la santé ayant été consulté par courrier en date du 3 février 2014 ;

Considérant :

- que l'opération d'« extension de la première ligne de tramway de l'Agglomération de Montpellier vers la nouvelle gare TGV » objet de la demande d'examen¹ est une des opérations du projet de création de la ZAC OZ 1, constitué d'opérations indissociables, et est fonctionnellement liée à la création de la Gare nouvelle de Montpellier² ;

¹ « consiste en la réalisation de l'extension de la 1ère ligne de tramway depuis le terminus actuel situé au droit du centre commercial Odysseum vers la nouvelle gare TGV située à environ 1,3 km au Sud, dont l'ouverture est programmée en octobre 2017.

L'extension de la ligne de tramway permettra d'une part de relier la gare Saint Roch à la nouvelle gare TGV et d'autre part de desservir le futur quartier OZ qui comprendra à terme environ 5000 logements, un pôle d'activités tertiaires d'environ 350 000 m², 50 000 m² de commerces et des équipements structurants.

La mise en service est prévue en 2017 après 2 ans de travaux.

Les principaux ouvrages et équipements concernent : les infrastructures du tramway ; le réaménagement de la voirie ; les déplacements des réseaux ; les aménagements urbains et de stations ; la voie ferrée ; les locaux techniques et d'exploitation de la ligne ; les ouvrages d'art de franchissement de l'autoroute A9 existante (future A9a) et de la future A9b

Le projet s'inscrit plus généralement dans le projet "Montpellier OZ Nature Urbaine" dont la première ZAC a été créée par délibération du Conseil d'Agglomération en septembre 2013. une partie du projet de création de la ZAc oz1 » (cf. formulaire paragraphe 4.1)

« Outre son rôle de desserte, le projet de par sa nature vise aussi à réduire l'usage de la voiture dans les déplacements quotidiens en offrant une alternative pertinente à la desserte du futur quartier OZ et de la gare nouvelle à partir du centre-ville de Montpellier. » (paragraphe 4.2)

« Les travaux (en particulier, les terrassements et les réseaux) seront réalisés simultanément et phasés avec les travaux de la ZAC OZ 1 pour assurer une gestion hydraulique continue sur les secteurs dès la phase travaux. » (paragraphe 4.3.1)

« L'extension de la ligne est étroitement liée au développement de la ZAC OZ 1 et à la création de la nouvelle gare TGV Montpellier Sud de France, terminus de l'extension. » (paragraphe 4.8)

²² « Le tramway (ligne 1) sera prolongée depuis son terminus actuel d'Odysseum afin de desservir la gare nouvelle, le quartier d'OZ et sa mosaïque de quartiers. Ce nouvel axe de tramway est un axe de mobilité, fondateur du projet qui permettra de relier le transport en commun, la circulation piétonne et la circulation cyclable pour relier la nouvelle gare à la ville ». (source page 15/86 du dossier de création de la ZAC OZ1)

- que cette opération, les travaux de la ZAC OZ 1, ceux de la Gare nouvelle de Montpellier et ceux du contournement Nîmes Montpellier³ seront réalisés de manière simultanée,
- que la demande de déclaration d'utilité publique de l'extension du tramway de Montpellier est l'une des autorisations administratives nécessaires à la réalisation de la ZAC OZ1,
- que le projet de création de la ZAC OZ 1, composé d'opérations indissociables dont l'extension du tramway de Montpellier, est soumis à étude d'impact conformément à l'article R.122-2 du code de l'environnement, tout comme la Gare nouvelle de Montpellier,
- que le projet de création de la ZAC OZ 1 et la Gare nouvelle de Montpellier étant fonctionnellement liés et réalisés concomitamment, ils sont soumis à étude d'impact unique conformément à la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement,
- que la gare nouvelle de Montpellier étant un projet du programme de contournement Nîmes Montpellier, constitué d'opérations indissociables (le contournement ne présentant pas d'intérêt pour les montpelliérains sans gare supplémentaire dès lors que, en l'absence de raccordement à cette voie nouvelle en aval de Nîmes, l'accès à la gare Saint Roch en venant du nord ne serait possible que via le centre de Nîmes et la voie ferrée existante)⁴, la ligne et la gare étant réalisées de manière simultanée, et devant être mis en service en 2017, ils sont l'objet d'une étude d'impact unique,
- que toute étude d'impact est actualisée, si nécessaire, à l'occasion des demandes d'autorisation successives relatives aux opérations qu'elle inclut, conformément à l'article R.122-8 du Code de l'environnement,
- qu'une étude d'impact relative au projet de création de la ZAC OZ 1, une autre relative au projet de Gare nouvelle de Montpellier, une autre relative au projet de contournement Nîmes-Montpellier ont été réalisées ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par le pétitionnaire, l'opération « Extension de la première ligne de tramway de l'Agglomération de Montpellier vers la nouvelle gare TGV », n° F - 091-14-C-0008, étant un élément constitutif du projet de « ZAC OZ 1 », et du programme « contournement Nîmes Montpellier » (incluant le projet « Gare nouvelle de Montpellier »), fonctionnellement liés et réalisés concomitamment,

est de ce fait soumise à étude d'impact, étude d'impact dont le contenu est défini par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

L'étude d'impact de cette opération est celle relative au programme à réalisation simultanée constitué de la ZAC OZ 1, de la Gare nouvelle de Montpellier et du contournement Nîmes-Montpellier. Elle doit être unique conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement.

³ Source dossier de création de la ZAC Oz1 page 14/86 fourni dans le dossier de l'enquête publique réalisée en février 2014 :

« Le projet de la gare nouvelle de Montpellier Sud de France consiste en la réalisation d'un bâtiment venant s'annexer au projet ferroviaire CNM en superstructure par rapport aux faisceaux de voies. L'avantage de ce parti d'aménagement est une économie d'emprises foncières ce qui permet d'éviter une inutile consommation d'espace au sol.

Pour répondre au besoin d'une gare intégrée au cœur du projet OZ, la gare nouvelle sera une gare-pont, qui dialoguera avec l'extérieur, et notamment avec la coulée verte qui constituera le grand parc public du Nègue Cats. Cette gare sera pensée pour faciliter les échanges avec la ville et pour être un véritable lieu d'inter-modalité, avec des parkings pour être accessible aux voitures, des liaisons avec les transports collectifs (notamment le tramway), et des espaces réservés aux modes doux, piétons et vélos.

La gare nouvelle, d'une surface d'environ 10 000m², proposera 8 voies de lignes à grande vitesse sous une dalle de franchissement. A l'intérieur du bâtiment, 1500 m² seront consacrés aux commerces. Des services nouveaux seront proposés aux voyageurs. Les travaux débuteront début 2015 pour une livraison fin 2017, concomitante à la livraison du contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier.

L'équipement proposé sera évolutif avec le temps, pour répondre aux évolutions de trafic prévisionnelles : ainsi, seules 4 voies à quai seront construites dans un premier temps, à l'ouverture de la gare en 2017. »

⁴ Cf. site Internet du CNM : "Le contournement de Nîmes et Montpellier et ses connexions sur les rails"

La mise à jour des éléments de cette étude d'impact déjà fournis pour chacun de ces projets est requise notamment afin que son contenu soit conforme à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site Internet de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable.

Fait à la Défense, le 19 février 2014,

le président de l'autorité environnementale
du conseil général de l'environnement
et du développement durable,



Michel Badré

Voies et délais de recours

Les recours gracieux ou contentieux sont formés dans les conditions du droit commun.

Sous peine d'irrecevabilité du recours contentieux, un recours administratif préalable est obligatoire en cas de décision imposant la réalisation d'une étude d'impact. Le recours administratif gracieux doit être formé dans un délai de deux mois suivant la mise en ligne de la présente décision. Un tel recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
Autorité environnementale
Tour Pascal B
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du recours gracieux. Il doit être adressé au :

Tribunal administratif de Paris
7 rue Jouy
75181 Paris CEDEX 04

Conseil d'agglomération de Montpellier du vendredi 13 juin 2014 Informations préalables par le président Philippe Saurel (verbatim)

Je passe maintenant aux transports.

Et avant de donner la parole à Madame Gianiel [*Isabelle Gianiel, Vice-Présidente de l'agglomération, présidente de la commission « Transport et Mobilité », conseillère municipale de Pérols*], je voudrais faire un point d'éclaircissement sur la gare TGV. Parce que je vois plein de choses qui sont écrites, et je voudrais vous dire la vérité des choses. Et j'en ai discuté ce matin, à 7h30, dans mon bureau, avec Monsieur le Préfet [*Pierre De Bousquet*], Monsieur Nyssen [*Jules Nyssen*], directeur général des services de la ville de Montpellier, et Monsieur Fina [*Christian Fina*], directeur général des services de l'agglomération de Montpellier.

Sur la gare de TGV, nous sommes dans cette position [*Philippe Saurel appuie sur son cou avec l'index gauche*]... tout le monde voit bien ce que je fais ?... nous sommes contraints. Les accords qui ont été passés, obligent l'agglomération à financer, à la fois, la gare, et une partie du CNM, à hauteur de 100 millions d'euros, que nous commençons à financer par tranches annuelles. Dans la mesure où ce financement se fait au travers d'un « PPP », d'un partenariat public-privé, nous ne pouvons pas sortir de l'acte constitutif de cet engagement de l'agglomération, sous peine de verser 2 milliards d'indemnités. Et faites confiance à RFF [*Réseau Ferré de France*] pour les réclamer. Donc nous sommes coincés.

➔ Le quartier Oz justifie la gare. Je répète : **le quartier Oz justifie la gare**. J'ai discuté de cela ce matin avec Monsieur le Préfet. Monsieur le Préfet m'a fait deux propositions, que je vous livre. J'ai discuté avec Monsieur le Préfet des deux propositions que je vous livre. D'abord, la possible participation de l'État au financement de la dalle nécessaire à la prolongation de la ligne 1 [*de tramway*] et pour passer au-dessus des infrastructures [*ferroviaires*], qui est évaluée à une hauteur de 7 millions d'euros, dont une partie est validée par le contrat de plan État-Région. J'ai demandé à Monsieur le Préfet d'accélérer le financement du tronçon Montpellier-Perpignan en TGV, la ligne de TGV. Parce que, rendez-vous compte, nous sommes engagés dans un financement, nous n'avons pas de cohérence dans le temps avec la construction de la gare de Manduel — sans la gare de Manduel, la gare de Montpellier est inefficace — et on nous promettait de repousser aux calendes grecques le contournement [*sic*] TGV Montpellier-Perpignan. Comme on dit dans le langage trivial de tous les jours : voilà la cohérence ! Donc j'ai demandé à Monsieur le Préfet d'accélérer la ligne Montpellier-Perpignan, et il sera demandé au ministère des transports cela, afin que, dès que le tracé est établi, la DUP [*déclaration d'utilité publique*] puisse à son tour être organisée de 2016 à 2018. Au départ je vous rappelle que certains pensaient que la ligne TGV ne pouvait être réalisable qu'autour des années 2030. Voilà cette information que je tenais à vous donner, et dont nous aurons à discuter dans les jours à venir.

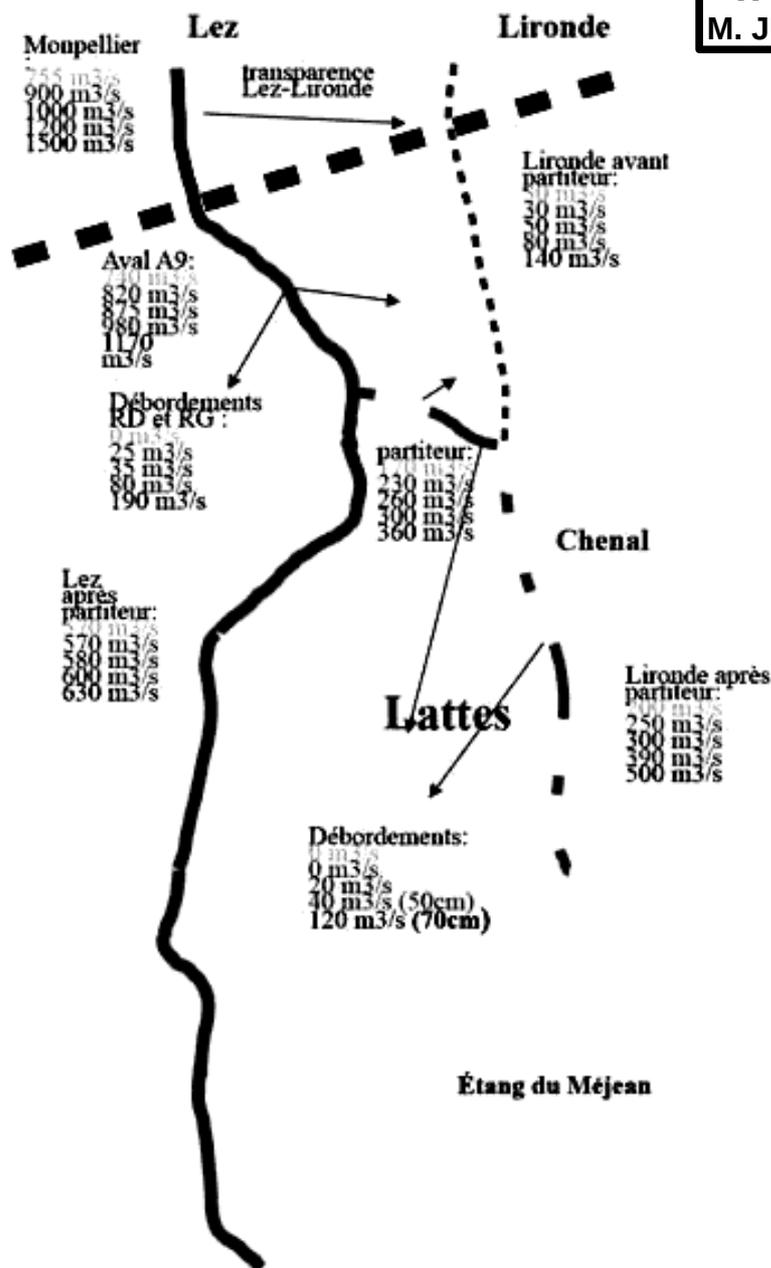
La subvention sur la prolongation de la ligne 1 jusqu'à la gare, le coût c'est 40 millions d'euros, et nous requerrons [requérons ?] une participation de l'État. Parce que la ligne 1 s'arrête à Odysseum aujourd'hui, si elle desservait la gare de TGV ça serait quand même mieux. Afin que dans un deuxième temps, nous puissions aller jusqu'à l'aéroport. À ce propos, je remercie mon ami Stephan Rossignol, maire de la Grande-Motte, président de la communauté d'agglomération du Pays de l'Or, d'avoir accepté officiellement pour la première fois le passage du tramway et la jonction du tramway jusqu'à l'aéroport. Et je remercie Isabelle Gianiel pour tout le travail qui est fait, mais j'aurai l'occasion d'en reparler à l'occasion du conseil d'agglomération qui suit.

Bien, je passe à l'affaire 1 de l'ordre du jour...

Vidéo : <http://gareTGV.fr/saurel1>

La répartition des débits peut être schématisée ainsi :

PIÈCE
n° 12
M. JULIER



Extrait du schéma de projet de PPRI de la commune de Lattes (2013) :

- à gauche : le Lez
- à droite : la Lironde
- en haut : l'autoroute A9 (presque confondue avec la limite communale Montpellier-Lattes)
- les flèches fines : débordements possibles
- « partiteur » : déversoir à gros débit, du Lez vers la Lironde
- la gare TGV et le projet « ZAC OZ 1 » se situent sensiblement sous le texte « Lironde »
- la Lironde a une pente extrêmement faible entre la ZAC OZ 1 et le chenal du partiteur