



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