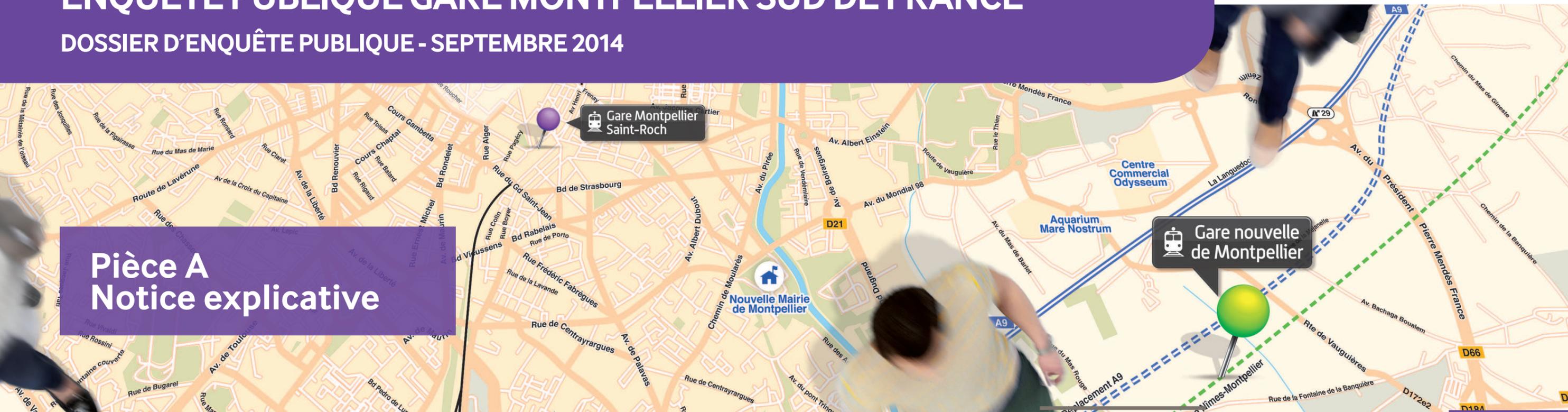


ENQUÊTE PUBLIQUE GARE MONTPELLIER SUD DE FRANCE

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE - SEPTEMBRE 2014

Pièce A
Notice explicative



Sommaire de la pièce A

1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	7
1.1. RAPPELS REGLEMENTAIRES	7
1.2. OBJET DE L'ENQUETE	7
1.3. LES ACTEURS DU PROJET	8
1.4. PRESENTATION DE L'OPERATION SOUMISE A ENQUETE PUBLIQUE.....	8
2. INSERTION DE L'ENQUETE PUBLIQUE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE	9
2.1. RAPPEL HISTORIQUE DU PROJET DE LA GARE NOUVELLE DE MONTPELLIER, DES ETUDES ET DECISIONS ANTERIEURES	9
2.1.1. <i>Le développement du réseau ferroviaire à grande vitesse en région Languedoc-Roussillon</i>	9
2.1.2. <i>Les études préalables de la gare nouvelle de Montpellier.....</i>	9
2.2. LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE	10
2.2.1. <i>Avant l'enquête publique, l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact</i>	10
2.2.2. <i>Le déroulement de l'enquête publique.....</i>	10
2.2.3. <i>l'issue de l'enquête publique.....</i>	11
2.3. LES PROCEDURES ENGAGEES A LA SUITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	11
2.3.1. <i>La procédure au titre de la loi sur l'eau.....</i>	11
2.3.2. <i>Le permis de construire</i>	11
2.3.3. <i>Les autres procédures</i>	11
2.4. LES TEXTES DE REFERENCES	12
2.4.1. <i>Codes et textes généraux.....</i>	12
2.4.2. <i>La procédure d'enquête publique</i>	12
2.4.3. <i>Les autres textes</i>	13
3. PRESENTATION DU PROJET ET RAISON DU CHOIX.....	17
3.1. PRESENTATION DU CONTEXTE TERRITORIAL DU PROJET	17
3.1.1. <i>Présentation du site</i>	17
3.1.2. <i>Les communes et Etablissement Public de Coopération Intercommunale concernés.....</i>	17
3.1.3. <i>Les perspectives d'évolution du site et les projets en cours.....</i>	17
3.2. LES ETUDES PREALABLES ET LES DECISIONS ANTERIEURES AYANT CONDUIT AU CHOIX DU PROJET ...	19
3.2.1. <i>Le choix du site pour l'implantation de la gare nouvelle</i>	19
3.2.2. <i>Les études de conception.....</i>	19
3.3. PRESENTATION DU PROJET RETENU	20
3.3.1. <i>Intégration du projet dans le territoire et les infrastructures de transports locales</i>	20
3.3.2. <i>Les objectifs du projet de gare nouvelle et les services offerts</i>	20
3.3.3. <i>Les caractéristiques de la gare nouvelle de Montpellier.....</i>	21
3.3.4. <i>L'accessibilité de la gare nouvelle</i>	22
3.3.5. <i>Couts.....</i>	24

Le présent dossier concerne l'enquête publique relative à la réalisation de la gare nouvelle de Montpellier sur la commune de Montpellier.

1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Ce chapitre a pour objet de rappeler les modalités de l'enquête publique, ainsi que les principales procédures administratives à mettre en œuvre pour assurer l'information du public et recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

1.1. RAPPELS REGLEMENTAIRES

Au regard de la loi Grenelle II et des décrets d'application du 29 décembre 2011, le projet de la gare nouvelle de Montpellier est soumis aux procédures d'étude d'impact et d'enquête publique.

L'article L122-1 du Code de l'environnement précise que : « *les projets de travaux, ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact.* »

L'article R122-2 du Code de l'environnement et son annexe précisent les opérations soumises systématiquement à étude d'impact. D'après cet article, **la gare nouvelle de Montpellier est soumise à étude d'impact**, puisqu'elle entre dans la catégorie « *Création de gares de voyageurs et de marchandises, de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux* ».

Les conditions d'insertion du projet, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les atteintes vis-à-vis de l'environnement et les avantages attendus de sa réalisation sont traités dans **l'étude d'impact (Pièce F** du présent dossier) dont le contenu est codifié par l'article R122-5 du Code de l'environnement.

Pour les travaux devant être précédés d'une étude d'impact au titre de l'article L122-1 du Code de l'environnement, une enquête publique est requise conformément aux articles L123-2 et R123-1 du Code de l'environnement qui précise que « *font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R.122-2* ». Elle est régie par les articles R123-2 à R123-27 du Code de l'environnement.

L'article L123-1 du Code de l'environnement précise notamment : « *L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.*

Conformément à l'article 4 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984, pris pour l'application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), applicable à la présente opération d'un projet d'infrastructure de transport dont le coût est supérieur à 83 084 714,39 euros.

L'opération se trouve également soumise aux obligations posées par ce décret en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures, notamment la réalisation d'un **bilan économique et social prévisionnel**, présenté à la **pièce H du dossier d'enquête** publique.

Conformément à la législation en vigueur, le présent dossier d'enquête publique comporte les pièces suivantes :

Pièce A : Notice explicative

Pièce B : Plan de situation

Pièce C : Plan général des travaux

Pièce D : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

Pièce E : Appréciation sommaire des dépenses

Pièce F : Etude d'impact (y compris évaluation des incidences Natura 2000)

Pièce G : Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponses

Pièce H : Evaluation socio-économique

Pièce I : Annexes

- Etudes spécifiques : faune/flore, air/santé, acoustique et paysage
- Bilan de la concertation

1.2. OBJET DE L'ENQUETE

La présente enquête publique réalisée au titre du Code l'Environnement a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration lors de la réalisation du projet de la gare nouvelle de Montpellier ; la poursuite du projet constituant une décision susceptible d'affecter l'environnement selon l'article L. 123-2.

L'issue de la procédure d'enquête publique, la gare nouvelle de Montpellier fera l'objet d'une déclaration de projet relevant du Code de l'environnement – article L.126-1.

1.3. LES ACTEURS DU PROJET

La **maîtrise d'ouvrage** de la Gare Nouvelle de Montpellier est assurée par **Réseau Ferré de France**. RFF est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) créé en 1997. Propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français, il a pour mission l'aménagement, le développement, la modernisation du réseau ferré national, dans une logique de développement durable.

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

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

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

Le projet est soutenu et mené de concert entre tous les acteurs publics : **Union Européenne, Etat, RFF, Région Languedoc-Roussillon et les agglomérations de Nîmes et de Montpellier**.

Par ailleurs, dans le cadre d'un Contrat de partenariat, un **partenaire privé**, en cours de désignation, aura la charge de financer, concevoir, construire et maintenir la gare pour une durée de quinze ans.

1.4. PRESENTATION DE L'OPERATION SOUMISE A ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique porte sur la création de la Gare Nouvelle de Montpellier, dont la réalisation est associée à la réalisation du projet de Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM). La Gare Nouvelle de Montpellier sera située sur cette nouvelle ligne de contournement ferroviaire de l'agglomération de Montpellier.

Conçu à la fois pour accueillir les circulations de trains de voyageurs et de marchandises, le CNM sera la première ligne à grande vitesse, dite « mixte », fret et passagers. En cours de réalisation, cette ligne sera ouverte à l'exploitation fin 2017 ; elle permettra d'améliorer significativement l'accessibilité du territoire par une augmentation importante de l'offre de trains régionaux et nationaux en Languedoc-Roussillon.

Le Contournement de Nîmes et Montpellier s'inscrit dans le prolongement des lignes à grande vitesse existantes Paris-Lyon et Méditerranée vers l'Espagne. Il constitue un maillon supplémentaire de la construction de l'Europe ferroviaire.

En 2009, le débat public du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan a documenté les possibilités d'implantation des gares nouvelles entre Nîmes et Perpignan, sur la base d'une analyse critique et des diagnostics territoriaux. Le débat public a souligné l'intérêt d'une composante gares pour développer la dynamique des territoires et renforcer la caractéristique innovante de mixité de la ligne nouvelle. La desserte des

agglomérations de Montpellier et de Nîmes par le Contournement de Nîmes et Montpellier a été soutenue par les élus locaux.

Les conventions de financements des projets de ligne du contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier et des deux gares nouvelles à Montpellier et Nîmes ont été bâties sur cette base de projet.

Par ailleurs, RFF a engagé les études de la gare nouvelle de l'agglomération nîmoise pour sa mise en service en 2020, en collaboration étroite avec les partenaires locaux. En cohérence avec le bassin de vie multipolaire décrit par le SCOT Sud du Gard, Nîmes Métropole développe un projet urbain dans lequel s'intégrera le futur pôle d'échange. Les orientations d'études privilégient la mise en valeur des sites naturels existants et des activités économiques traditionnelles (viticulture et arboriculture). La protection des zones environnementales communautaires sera recherchée. Dans l'hypothèse où le projet aurait un impact sur ces zones, des espaces agricoles en friche pourront accueillir les espèces sensibles en faune et flore.

En complément des pré-études déjà menées, le projet de la gare nouvelle de Nîmes fera l'objet d'un dossier spécifique ultérieur portant sur les enjeux environnementaux, l'analyse des impacts et des enjeux du projet.

La gare nouvelle de l'agglomération montpelliéraine sera mise en service en 2017 au même horizon que celle du CNM.



Figure 1 : localisation du projet CNM et de la gare nouvelle de Montpellier

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

Située sur la commune de Montpellier, la future gare constituera une construction totalement nouvelle qui viendra s'intégrer au cœur du projet urbain Oz. Ce projet porté par la Communauté d'Agglomération de Montpellier, prévoit la réalisation d'un vaste programme de logements, de services et d'équipements, dans un périmètre de plus de 350 ha où la gare nouvelle tiendra la place centrale.

La Gare Nouvelle de Montpellier sera réalisée dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé avec RFF, par le biais duquel la conception, la réalisation, la maintenance et le financement de cet équipement, seront confiés à un opérateur de la sphère privée, sur une longue durée. La procédure qui permettra de désigner le titulaire de ce PPP a été initiée par RFF à l'automne 2012 et son déroulement doit permettre de signer le contrat de partenariat au cours de l'année 2014.

2. INSERTION DE L'ENQUETE PUBLIQUE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE

Ce chapitre précise comment la présente enquête d'utilité publique s'insère dans les procédures administratives liées à la création de la gare nouvelle de Montpellier.

Il rappelle en outre les études et les décisions antérieures ayant abouti au présent projet.

2.1. RAPPEL HISTORIQUE DU PROJET DE LA GARE NOUVELLE DE MONTPELLIER, DES ETUDES ET DECISIONS ANTERIEURES

2.1.1. LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU FERROVIAIRE A GRANDE VITESSE EN REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

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

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

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

En 2006, le Ministère des Transports demande à Réseau Ferré de France d'engager les études de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Dès lors, l'évolution des déplacements régionaux de voyageurs et l'accroissement des flux de marchandises nationaux et européens doivent être pris en compte.

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

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

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

2.1.2. LES ETUDES PREALABLES DE LA GARE NOUVELLE DE MONTPELLIER

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

- Par décision du Conseil d'Administration du 26 Novembre 2009, RFF a confirmé la desserte de l'agglomération de Montpellier à partir d'une gare nouvelle dès la mise en service du Contournement de Nîmes et Montpellier.
- En 2009 et 2010, la Communauté de l'Agglomération de Montpellier a lancé l'étude d'une programmation urbaine pour l'aménagement du quartier sud d'Odysseum intégrant le pôle d'échange ferroviaire et a engagé une démarche ECOCITE sous le parrainage ministériel pour une ville durable qui inclut le périmètre de la future gare.
- En cohérence, RFF a engagé en 2010 une démarche de programmation du Pôle d'échange pour une parfaite insertion de l'équipement dans le tissu urbain.

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

2.2. LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE

2.2.1. AVANT L'ENQUETE PUBLIQUE, L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE SUR L'ETUDE D'IMPACT

L'avis de l'Autorité Environnementale est sollicité avant le début de l'enquête publique et constitue une pièce à part entière du dossier présenté à l'enquête publique.

En application des articles L.122-1, R.122-6 et R.122-7 du Code de l'environnement, la Direction des Infrastructures de Transports du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, transmet l'étude d'impact élaborée pour le projet de Gare Nouvelle de Montpellier au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement pour ce projet (formation d'autorité environnementale).

L'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable notifie la réception et la complétude de l'étude d'impact. L'autorité environnementale transmet un avis sur l'étude d'impact dans un délai de 3 mois à compter de son accusé réception.

Cet avis est inséré dans la pièce G du présent dossier d'utilité publique.

Rendu public à un stade suffisamment précoce (avant enquête publique), cet avis sert à éclairer le public et le commissaire enquêteur, le cas échéant à inciter le responsable du projet à le modifier ou l'améliorer, et à permettre à l'autorité chargée de prendre la décision finale de le faire en toute connaissance de cause.

2.2.2. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.2.2.1. Information du public avant l'enquête

Conformément à l'article L123-3 du Code de l'environnement, « l'enquête publique est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise ». En application de cette disposition, il revient au représentant habilité de Réseau Ferré de France de prendre d'ouvrir et organiser l'enquête publique. Le représentant habilité est le Président de Réseau Ferré de France ou le Directeur des Grands Projets habilité à cet effet par délégation.

Avant l'enquête, le Président de Réseau Ferré de France saisit le Président du Tribunal Administratif, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête. Celui ou celle-ci est désigné(e) dans un délai de 15 jours par le président du Tribunal Administratif ou le magistrat délégué à cette fin, à partir d'une liste d'aptitudes.

Le Président de Réseau Ferré de France précise dans une Décision, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et après concertation avec le commissaire enquêteur (ou le président de la commission d'enquête) :

- l'objet de l'enquête, notamment les caractéristiques principales du projet, plan ou programme, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée ; la durée ne peut être inférieure à 30 jours et ne peut excéder deux mois ;
- la ou les décisions pouvant être adoptée (s) au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;
- le nom et les qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, et de leurs suppléants ;
- les lieux, ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet ; en cas de pluralité de lieux d'enquête, l'arrêté désigne parmi eux le siège de l'enquête, où toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête ;
- les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;
- la durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;
- l'existence d'une étude d'impact et de l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement et le lieu où ces documents peuvent être consultés ;
- l'identité du responsable du projet ;
- Le cas échéant, l'adresse du site internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique.

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête dès la publication de la Décision d'ouverture de l'enquête.

Un avis, portant les indications de la Décision du Président de Réseau Ferré de France, est publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département concerné.

Cet avis sera également publié par voie d'affiches au moins quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci dans chacune des communes désignées par l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête.

En outre, dans ces mêmes conditions de délais et de durée, il devra être procédé à l'affichage du même avis sur les lieux ou au voisinage du projet.

2.2.2.2. Pendant l'enquête

S'agissant des conditions d'organisation pendant la durée de l'enquête, les appréciations, suggestions et contre-propositions du public peuvent être consignées sur le registre d'enquête tenu à sa disposition dans chaque lieu où est déposé le dossier d'enquête publique ou transmises par courrier au Commissaire Enquêteur (ou commission d'enquête).

Le Commissaire Enquêteur ou la Commission d'enquête entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter. Il peut également visiter les lieux, faire compléter le dossier, organiser une réunion publique avec l'accord du maître d'ouvrage et décider de proroger la durée de l'enquête (30 jours maximum avec avis motivé).

2.2.3. L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.2.3.1. L'avis du commissaire enquêteur

A l'expiration du délai d'enquête, qui ne pourra être inférieur à 1 mois, les registres d'enquête seront clos par le commissaire enquêteur (ou le président de la commission d'enquête).

Dès réception des registres et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontrera le responsable du projet, et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, disposera alors d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête (sauf demande de prolongation de délai par le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête justifiée) le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête transmettra au Président de Réseau Ferré de France ainsi qu'au président du Tribunal Administratif, un rapport qui relate le déroulement de l'enquête ainsi qu'un document séparé dans lequel figurera ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le rapport comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions et contre-propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

En outre, l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées est également transmis au Président de Réseau Ferré de France. Dès réception, le Président de Réseau Ferré de France adressera une copie du rapport et des conclusions du Commissaire enquêteur ou de la Commission d'enquête au responsable du projet ainsi qu'à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête.

Le rapport et les conclusions seront tenus à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

2.2.3.2. La déclaration de projet

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

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

2.3. LES PROCEDURES ENGAGEES A LA SUITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.3.1. LA PROCEDURE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU

Une procédure au titre de la loi sur l'eau (articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'environnement) sera menée ultérieurement sur la base des études plus détaillées.

2.3.2. LE PERMIS DE CONSTRUIRE

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

2.3.3. LES AUTRES PROCEDURES

La poursuite des études de détail du projet pourra amener à identifier d'autres procédures qui pourront s'avérer nécessaires.

2.4. LES TEXTES DE REFERENCES

Les textes régissant l'enquête publique présentée dans ce chapitre concernent différentes thématiques.

2.4.1. CODES ET TEXTES GENERAUX

2.4.1.1. Les codes

- Le Code de l'environnement
- Le Code des transports,
- Le Code du patrimoine,
- Le Code de l'urbanisme

2.4.1.2. Les textes

- Le Code de l'environnement a codifié également plusieurs textes importants relatifs à la protection de la nature, de l'environnement, de l'eau et des milieux aquatiques, de l'air et à la limitation du bruit, etc. et relatifs au déroulement des enquêtes publiques, notamment ses articles L.122-1 à L.122-3, L.123-1 à L.123-16, L.211-1, L.214-1 à L.214-7, L.220-1 à L.220-2, L.414-4, L.571-1, L.571-9 et L.571-10, et R 123-1 et suivants du même code.
- La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement
- Décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement, codifié aux articles L122-1 et R122-1 du Code de l'environnement.
- La loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité.
- La Circulaire n°93-73 du 27 septembre 1993 prise pour l'application du décret n°93-245 du 25 février 1993 relatif aux études d'impact et au champ d'application des enquêtes publiques, ainsi que tous les textes qu'il vise, complétés ou modifiés.

2.4.2. LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE

2.4.2.1. Les textes régissant la procédure d'enquête publique

Les textes régissant l'enquête publique présentés dans ce chapitre concernent différentes thématiques. Cette liste n'est pas exhaustive, elle reprend les principaux textes.

- **Loi n°2009-967 du 3 août 2009** de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ;
- **Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010** portant engagement national pour l'environnement
- **Décret d'application n°2011-2018 du 29 décembre 2011** portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- **Les articles L.123-1 à L.123-16 du Code de l'environnement** relatifs aux enquêtes publiques des opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- **Les articles R.123-1 à R.123-23 du Code de l'environnement** relatifs aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- **La circulaire du 5 octobre 2004** relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales.

2.4.2.2. Textes régissant le dossier d'enquête publique

Le contenu du dossier d'enquête publique est déterminé par l'article R.123-8 du Code de l'environnement.

- Le Décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

2.4.2.3. Textes régissant l'étude d'impact

Le dossier d'enquête comporte en particulier une étude d'impact établie conformément :

- **aux articles L.122-1 à L.122-3-5 et R.122-1 à R.122-15 du Code de l'environnement**, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement.
- **Directive du 13 décembre 2011** concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement modifiant ainsi la directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;
- **Les articles L.122-1 à L.122-3-5 du Code de l'environnement** relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;

- **Les articles R.122-1 à R.122-15 du Code de l'environnement** relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement ;
- **Loi n°2009-967 du 3 août 2009** de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement ;
- **Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010** portant engagement national pour l'environnement et son décret d'application n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, codifié aux articles L122-1 et R122-1 du Code de l'environnement ;
- **La circulaire du 3 septembre 2009** relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale.

2.4.3. LES AUTRES TEXTES

2.4.3.1. Textes relatifs à la déclaration de projet

- Les articles L.126-1, R.126-1 et suivants du Code de l'environnement

2.4.3.2. Les autres textes relatifs à la protection des milieux naturels

- **La Loi n° 95-101 du 2 février 1995** relative au renforcement de la protection de l'environnement, modifiant notamment la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983,
- **La Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976** relative à la protection de la nature, complétée par le **décret n°89-805 du 27 octobre 1989 abrogeant le décret n°77-1928 du 25 novembre 1977** et le remplaçant par les articles R242-1 et suivants du Code rural,
- **Le décret n°2005-935 du 2 août 2005** abrogeant le décret d'application n°77-1141 du 12 octobre 1977 relatif aux études d'impact et au champ d'application des enquêtes publiques codifié aux articles L. 122-1 à L. 122-3 du Code de l'environnement,
- **Le Décret n°93-245 du 25 février 1993** portant modification du décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 codifié aux articles L. 122-1 à L. 122-3 du Code de l'environnement,
- **L'article L.411-1** et suivant du Code de l'environnement relatifs à la préservation du patrimoine naturel et **les articles R.411-1 à R.411-14** du Code de l'environnement relatifs aux mesures de protection et aux dérogations aux mesures de protection,
- **L'arrêté du 19 février 2007** fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies à l'article L.411-2 du Code de l'environnement,
- **Directive n°2009/147/CE** du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;

- **Directive n°92/43/CEE** du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages,
- **L'article L.411-5** du Code de l'environnement relatif aux Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique,
- **les articles L.414-1 à L.414-7** (Natura 2000) et **articles R.414-1 à R.414-27** du Code de l'environnement,
- **la circulaire du 26 décembre 2011** relative au régime d'autorisation administrative propre à Natura 2000,
- **Les articles L.341-1 à L.341-22 et R.341-1 à R.341-31** du Code de l'environnement relatifs aux sites classés et inscrits,
- **Les articles L.311-1 et suivants, R.311-1 et suivants** du Code Forestier concernant le défrichement.

2.4.3.3. Textes relatifs à la protection de la nature

- **Les articles L122-1 à L 122-3 du Code de l'environnement**, relatifs aux études d'impact et codifiant partiellement la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, en particulier l'article L 122-3 II 2° en ce qui concerne le volet santé des études d'impact codifiant l'article 19 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 : il est précisé que l'étude d'impact doit comprendre « une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter »,
- **Les articles R 122-1 et à R 122-16 du Code de l'environnement** relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement.

2.4.3.4. Textes relatifs aux infrastructures de transport

Les articles L.1511-1 et suivants du Code des transports (codification de la loi n° 82- 1153 du 30 décembre 1982 d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI)) et le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de cette loi, relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques.

2.4.3.5. Textes relatifs à la protection de l'eau

- **Directive 2000/60/CE** du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2000, établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau transposée dans la réglementation française par la loi n° 2004-338 du 21 avril 2004,

- **Directive 2008/105/CE** du 16 décembre 2008 établissant des normes de qualité environnementales dans le domaine de l'eau,
- **Directive 2006/118/CE** du 12 décembre 2006 sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration,
- **La Loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006** modifiant les articles L210-1, L213-5, L213-8, L213-9, L214-3, L214-6, L214-8, L216-2, L216-7, L216-9, L216-10, L216-14 du Code de l'environnement,
- **La Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010** modifiant les articles L211-1, L211-7, L211-12, L213-4, L213-7, L214-4, L214-9, L216-1, L. 216-1 et suivants et R. 216-1 et suivants du Code de l'environnement relatifs aux sanctions et L142-2 du Code de l'environnement,
- **L'ordonnance n°2009-526 du 12 mai 2009** modifiant les articles L216-8 et 216-12 du Code de l'environnement,
- **L'ordonnance n°2009-663 du 11 juin 2009** modifiant l'article L214-7 du Code de l'environnement,
- **L'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010** modifiant l'article L211-3 du Code de l'environnement,
- **Le Décret n°2006-880 du 17 juillet 2006** relatif aux procédures d'autorisation et de déclaration pris à l'article 10 de la loi sur l'eau,
- **L'article R 221-1 du Code de l'environnement** Les articles L 210-1, L 214-1 et suivants et les articles R.214-1 à 214-56 du Code de l'environnement définissant notamment la nomenclature et les dispositions applicables aux « installations, ouvrages, travaux ou activités (IOTA) » soumis à autorisation ou déclaration. (La nomenclature a été modifiée en juillet 2006, loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006),
- **Les articles R.211-1 à D.211-19** du Code de l'environnement relatifs au régime général et à la gestion de la ressource,
- **La circulaire du 23 octobre 2006** relative à la mise en œuvre de la réforme de la nomenclature et des procédures au titre de la police de l'eau,
- **L'arrêté ministériel du 25 janvier 2010** relatif aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, de l'état chimique et du potentiel écologique des eaux de surface pris en application des articles R. 212-10, R. 212-11 et R. 212-18 du Code de l'environnement, modifié par l'arrêté du 8 juillet 2010 relatif aux méthodes et critères d'évaluation de l'état écologique, de l'état chimique et du potentiel écologique des eaux de surface pris en application des articles R.212-10, R. 212-11 et R. 212-18 du Code de l'environnement.

2.4.3.6. Textes relatifs à l'air

- **La loi n°96-1236 du 20 décembre 1996**, dite loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dont l'article 19 ajoute l'obligation de traiter l'aspect « santé » dans les études d'impact et précise que l'étude d'impact doit comprendre « une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter »,
- **Les articles L 122-3, L 220-1 et suivants et R 221-1 à R 222-26 et R-227 à R-223-4 du Code de l'environnement** relatifs à la qualité de l'air et à la santé, remplaçant le Décret n° 98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de l'air et fixant les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et les valeurs limites et les mesures susceptibles d'être mise en œuvre pour réduire la pollution atmosphérique et aux modalités de surveillance de la qualité de l'air et à l'information du public,
- **Décret n°2010 -1250 du 21 octobre 2010** relatif à la qualité de l'air et aux modalités de surveillance de la qualité de l'air et à l'information du public,
- **La circulaire n°98-36 du 17 février 1998** relative à l'application de son article 19 de la Loi sur l'air,
- **La circulaire interministérielle N° DGS/SD7B/2005/273 du 25 février 2005** relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières,
- **Règlement n°2037/CE 2000 du 29 juin 2000** relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

2.4.3.7. Textes relatifs à l'utilisation rationnelle de l'énergie

- **La loi n°96-1236 du 20 décembre 1996**, dite loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dont l'article 19 ajoute l'obligation de traiter l'aspect « santé » dans les études d'impact et précise que l'étude d'impact doit comprendre « une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter »,
- **Circulaire n°89-36 du 17 février 1998** relative à l'application de l'article 19 de la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement,
- **Arrêté du 25 janvier 2013** relatif à l'éclairage nocturne des bâtiments non résidentiels.

2.4.3.8. Les textes relatifs au bruit

- **La directive 2002/49/CE** du parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement,
- **L'ordonnance n°2004-1199** du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement,
- **L'instruction ministérielle du 28 février 2002** relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures existantes,
- **La Loi n°92-1444 du 31 décembre 1992** relative à la lutte contre le bruit (articles L571-1 à L571- 26 du Code de l'environnement),
- **Les articles L 571-9 et L.571-10-1 et R 571-44 à R 571-52 du Code de l'environnement** relatifs à la prise en compte des nuisances sonores lors de la réalisation et de l'aménagement d'infrastructures de transport,
- **Le décret n°2007-1467 du 16 octobre 2007** relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, (relatif au livre V de la partie réglementaire du Code de l'environnement et modifiant certaines autres dispositions de ce code),
- **Le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995** relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres,
- **L'arrêté du 8 novembre 1999** relatif au bruit des infrastructures ferroviaires,
- **L'arrêté du 30 mai 1996** relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,

- **L'instruction ministérielle du 28 février 2002** relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures existantes,
- **L'arrêté du 11 avril 1972** relatif à la limitation du niveau sonore des bruits aériens par le ou les moteurs à explosion ou à combustion interne de certains engins de chantier,
- **Articles R.1334-36 et R.1337-6** du Code de la santé publique concernant les bruits de chantier.

2.4.3.9. Textes relatifs au paysage et à la protection du patrimoine

- **La convention européenne du 16 janvier 1992** pour la protection du patrimoine archéologique (révisée), signée à Malte et transposée en droit français par le décret n°95-1039 du 18 septembre 1995,
- **La Convention européenne du paysage 20 octobre 2000**,
- **La Loi n°93-24 du 8 janvier 1993** sur la protection et mise en valeur des paysages et modification de certaines dispositions législatives en matière d'enquêtes publiques,
- **Les articles L 350-1 et suivants et L 411-5 du Code de l'environnement** relatifs à la protection et à la mise en valeur des paysages,
- **la loi n°2003-707 du 1^{er} août 2003** modifiant la loi n° 2001-44 du 17 janvier 2001 relative à l'archéologie préventive,
- **L'article L.510-1** du code du patrimoine relatif à la définition du patrimoine archéologique,
- **Les articles L 521-1 à L 524-16** du Code du Patrimoine, relatifs à l'archéologie préventive,
- **Les articles L 531-14 à L 531-16 et R.531-1 à R.531-1 à R.532-20** du Code du Patrimoine relatifs à la mise en œuvre de fouilles de sauvegarde en cas de découverte de vestiges archéologique,
- **Le décret n°2004-490 du 3 juin 2004** modifié relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive,
- **La circulaire n°2004/025 du 24 novembre 2004** (et son instruction jointe) relative à la concertation entre services aménageurs et services régionaux de l'archéologie et à la perception de la redevance au titre de la réalisation d'infrastructures linéaires de transports,
- **L'arrêté du 22 juillet 2010** portant fixation du taux de la redevance d'archéologie préventive,
- **La circulaire DNP/SP n°2000-1 du 30 octobre 2000** relative aux orientations pour la politique des sites,
- **La loi n°95-115 du 4 février 1995** d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire,
- **Décret n°2011-1903 du 19 décembre 2011** relatifs aux aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine,
- **L'article L.630-1 du Code du Patrimoine** relatifs aux sites,

- **Les articles L.611-1, L.612-2, L.621-1 à L.622-21, Les articles L.642-1 à L.642-10** du Code du Patrimoine, codifiant la loi du 31 décembre 1913 relative à la protection des monuments historiques,
- **Les articles L.621-1 à L.621-33** du Code du Patrimoine relatifs aux monuments historiques du Code du Patrimoine relatifs aux aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine,
- **L'article L.621-30** du code du patrimoine instaurant une procédure d'établissement d'un périmètre de protection adapté permettant d'élargir ou de restreindre le périmètre de 500 m existant,
- **Les articles L.341-1 à 18** du Code de l'environnement relatifs à la protection des sites naturels qui codifient la loi du 2 mai 1930, relative aux « monuments naturels et sites dont la conservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque un intérêt général »,
- **Les articles R*421-1 à 29** du Code de l'urbanisme relatifs au champ d'application des autorisations d'urbanisme et déclarations préalable,
- **Les articles L.341-1 à L.341-22 et R.341-1 à R.341-31** du Code de l'environnement relatifs aux sites classés et inscrits.

2.4.3.10. Textes relatifs à l'évaluation économique et sociale

- **La loi n°82-1153 du 30 décembre 1982** modifiée d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI),
- **Les articles L 1511-1** et suivants du code des Transports,
- **Le décret n°84-617 du 17 juillet 1984** pris pour l'application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 ou loi d'orientation des transports intérieurs relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs.

3. PRESENTATION DU PROJET ET RAISON DU CHOIX

3.1. PRESENTATION DU CONTEXTE TERRITORIAL DU PROJET

3.1.1. PRESENTATION DU SITE

La gare nouvelle de Montpellier est située sur la commune Montpellier, dans le secteur sud-est et au nord-est de la commune de Lattes. Le projet s'insère au sein du site « Méjanelle – Pont Trinquat » et présente la particularité d'être localisé à proximité d'infrastructures de transport importantes : l'autoroute A9, vers l'Espagne et l'aéroport de Montpellier. A une échelle plus locale, ce secteur fait l'objet d'une étude de prolongement d'une ligne de tramway T1.

Actuellement, le site « Méjanelle-Pont Trinquat » est une vaste entité agricole insérée entre le quartier Odysseum, l'autoroute et les secteurs pavillonnaires de Lattes. Inscrit en zone d'urbanisation future ou en zone agricole dans les documents d'urbanisme locaux, le site présente un profil rural, qui contraste fortement avec les quartiers urbains environnants.

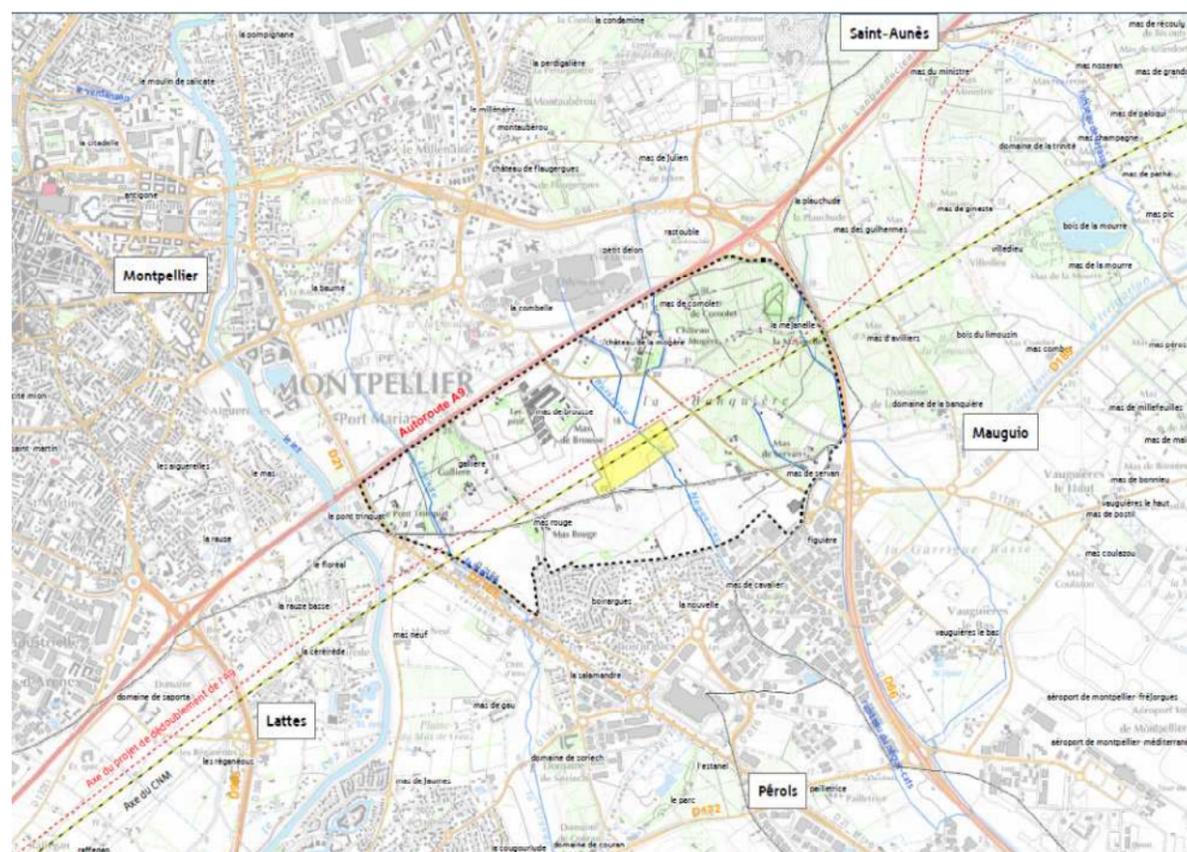


Figure 2 : Localisation de la gare nouvelle de Montpellier

Ce site représente un secteur stratégique de l'agglomération montpelliéraine, inscrit au SCoT de l'agglomération et appelé à accueillir l'important projet de développement urbain « Oz » sur une surface d'environ 350 ha.

3.1.2. LES COMMUNES ET ETABLISSEMENT PUBLIC DE COOPERATION INTERCOMMUNALE CONCERNES

Le projet est localisé sur la commune de Montpellier. Une seule structure intercommunale est concernée par la gare nouvelle : il s'agit de la Communauté d'Agglomération de Montpellier (CAM).

3.1.3. LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU SITE ET LES PROJETS EN COURS

En raison de sa localisation particulière, le site Méjanelle - Pont Trinquat constitue un site de développement urbain majeur à l'échelle de l'agglomération.

Ainsi depuis 2006, la Communauté d'Agglomération de Montpellier a initié une réflexion sur la création d'un nouveau quartier prenant appui sur l'arrivée prochaine de nouvelles infrastructures (A9 bis et LGV CNM) et de la nouvelle gare, elle-même liée à la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse du Contournement Nîmes Montpellier.

Dans ce contexte très favorable, les réflexions menées sur la création d'un nouveau quartier autour de la gare, ont conduit à l'émergence du projet Oz. Le projet urbain Oz entraînera une mutation complète de ce territoire clé de l'agglomération, situé entre ville et mer. Les interfaces entre les deux projets sont très importantes. Il placera la gare nouvelle au cœur d'un véritable pôle urbain d'échelle métropolitaine combinant activités, habitats, commerces et loisirs et bénéficiant de la desserte par le TGV, le tramway et les grandes infrastructures routières.

En effet le Plan de Déplacements Urbains 2010/2020 intègre un projet d'extension des lignes de tramway afin d'assurer une desserte du nouveau quartier et de la gare nouvelle par deux lignes de tramway (L1 et L3) vers le centre-ville de Montpellier. Le projet de dédoublement de l'autoroute A9 permettra la requalification de l'autoroute A9 actuelle en boulevard urbain optimisant ainsi également l'accessibilité du site.

Dans un premier temps, la gare nouvelle de Montpellier sera située au cœur du quartier d'affaires envisagé dans le projet Oz, porté par la création de la ZAC1. A plus long terme les différents quartiers du projet viendront s'articuler autour ce pôle d'affaires et de la gare nouvelle.



Figure 3 : Schéma de principe du quartier en 2017 : la gare nouvelle et le pôle d'affaires



Figure 4 : Schéma de principe du quartier au-delà de 2025 : la gare nouvelle et le quartier Oz

Les projets de la gare nouvelle de Montpellier, le CNM, le projet Oz et le dédoublement de l'autoroute A9, présentent la particularité d'être conduits en parallèle et suivant des plannings d'avancement très proches. Chacun d'entre eux a fait l'objet ou fait l'objet d'études réglementaires indépendantes.

- **Le CNM** a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en mai 2005. Les mises en service du CNM et de la gare nouvelle de Montpellier seront concomitantes. Fin 2017, le CNM sera mis en service et relié au réseau ferré national.

Etudes détaillées / procédures :	juillet 2012 à octobre 2013
Travaux préparatoires :	fin 2012
Grands travaux de terrassements :	fin 2013
Début des travaux d'équipements ferroviaires :	fin 2015
Mise en service :	fin 2017

- L'A9b a été déclarée d'utilité publique en 2007. La réalisation du projet a été validée en septembre 2011 par le ministre des transports. Les acquisitions foncières ont été réalisées au cours des années 2012 et 2013 ; les travaux ont débuté pour une entrée en service prévue en 2017. L'actuelle A9 deviendra à l'ouverture de cette future autoroute, un boulevard urbain desservant l'agglomération de Montpellier. Ces aménagements seront réalisés ultérieurement à la mise en service de l'A9b.
- Le projet OZ est en cours d'étude. L'étude d'impact nécessaire à la création de la première ZAC a fait l'objet d'un avis favorable de l'autorité environnementale rendu le 4 octobre 2013 et l'enquête publique relative au projet a eu lieu du 09 février au 09 mars 2014.
- Concernant l'extension de la ligne 1 du tramway, les études nécessaires à la constitution de l'Avant-Projet technique ont débuté en septembre 2013.

3.2. LES ETUDES PREALABLES ET LES DECISIONS ANTERIEURES AYANT CONDUIT AU CHOIX DU PROJET

3.2.1. LE CHOIX DU SITE POUR L'IMPLANTATION DE LA GARE NOUVELLE

Bien que situé sur le Contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier, le projet de gare nouvelle de Montpellier est issu des pré-études fonctionnelles de la ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Ces pré-études fonctionnelles ont ainsi également conduit à envisager la création de gares nouvelles au niveau des principaux bassins de vie de la région Languedoc-Roussillon, dont Montpellier.

Deux sites possibles ont été étudiés sur le territoire de l'agglomération de Montpellier.

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

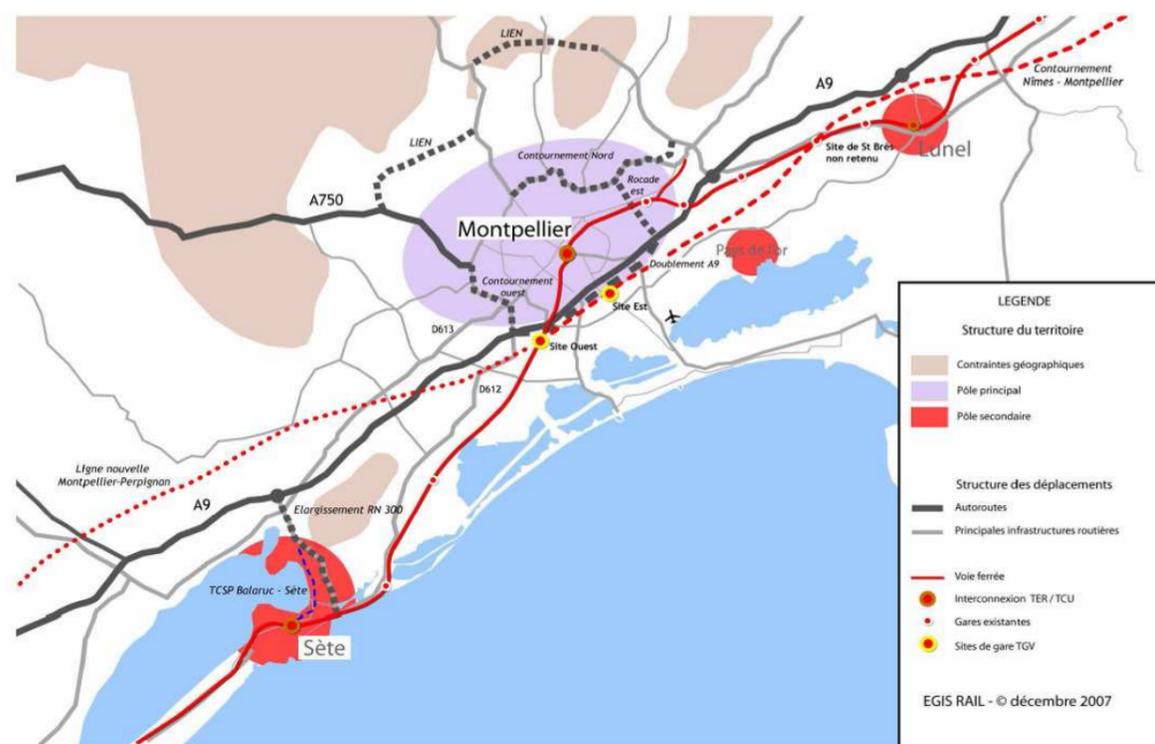


Figure 5 : Schéma de localisation des deux sites pressentis pour l'implantation de la gare nouvelle de Montpellier – Source RFF – 2008

Globalement à l'issue des études préalables le site Est apparaît comme le plus favorable pour répondre aux fonctionnalités envisagées :

- En termes d'accessibilité, la principale différence entre les sites concerne l'accessibilité en transport en commun : TER et TC (tramway, bus, cars interurbains). Le site Est peut être desservi facilement par le tramway, alors que le site Ouest est desservi par le TER mais il n'y a pas de prolongement de tramway prévu actuellement. Globalement le site Est sera plus favorable au rééquilibrage modal.
- Situé au cœur d'une zone de développement urbain, ce site s'inscrit dans le développement programmé de Montpellier, sa localisation stratégique permettra de développer les activités autour du site. En outre cette localisation en milieu urbain favorisera l'accès en modes doux.
- Enfin contrairement au site Ouest, le site Est n'impacte pas le tracé du CNM, ni celui des raccordements de Lattes.

3.2.2. LES ETUDES DE CONCEPTION

Après une Evaluation Préable mentionnée à l'article 2 de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004, menée en 2011 et un avis favorable de la Mission d'Appui au PPP, Réseau ferré de France a décidé que le mode de dévolution en Contrat de partenariat était le plus efficace pour réaliser ce projet compte tenu des nombreuses interfaces et des différentes échéances.

Dès sa signature, le futur Titulaire du contrat de partenariat pour la réalisation de la gare nouvelle devient le maître d'ouvrage. A ce titre, il réalise l'ensemble des études de conception du projet.

La procédure de dialogue compétitif est actuellement en cours. Quatre groupements ont été sélectionnés pour remettre une offre finale mi 2014. A ce stade de la consultation, les études de conception portées par les différents groupements dépendent des projets.

3.3. PRESENTATION DU PROJET RETENU

3.3.1. INTEGRATION DU PROJET DANS LE TERRITOIRE ET LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS LOCALES

Le choix du site de Méjanelle-Pont Trinquat pour implanter la gare nouvelle de Montpellier permet d'intégrer la gare au cœur du réseau d'infrastructures de transports de l'agglomération montpelliéraine. Ce site présente deux atouts majeurs :

- sa situation sur l'axe du corridor de transport languedocien formé par l'A9, l'A9b, le CNM, conforté par la proximité de l'aéroport et la création de la gare,
- sa position à l'articulation de plusieurs composantes du système de desserte de l'agglomération montpelliéraine : contournement routier, réseau de tramway, réseau ferroviaire régional (TER).

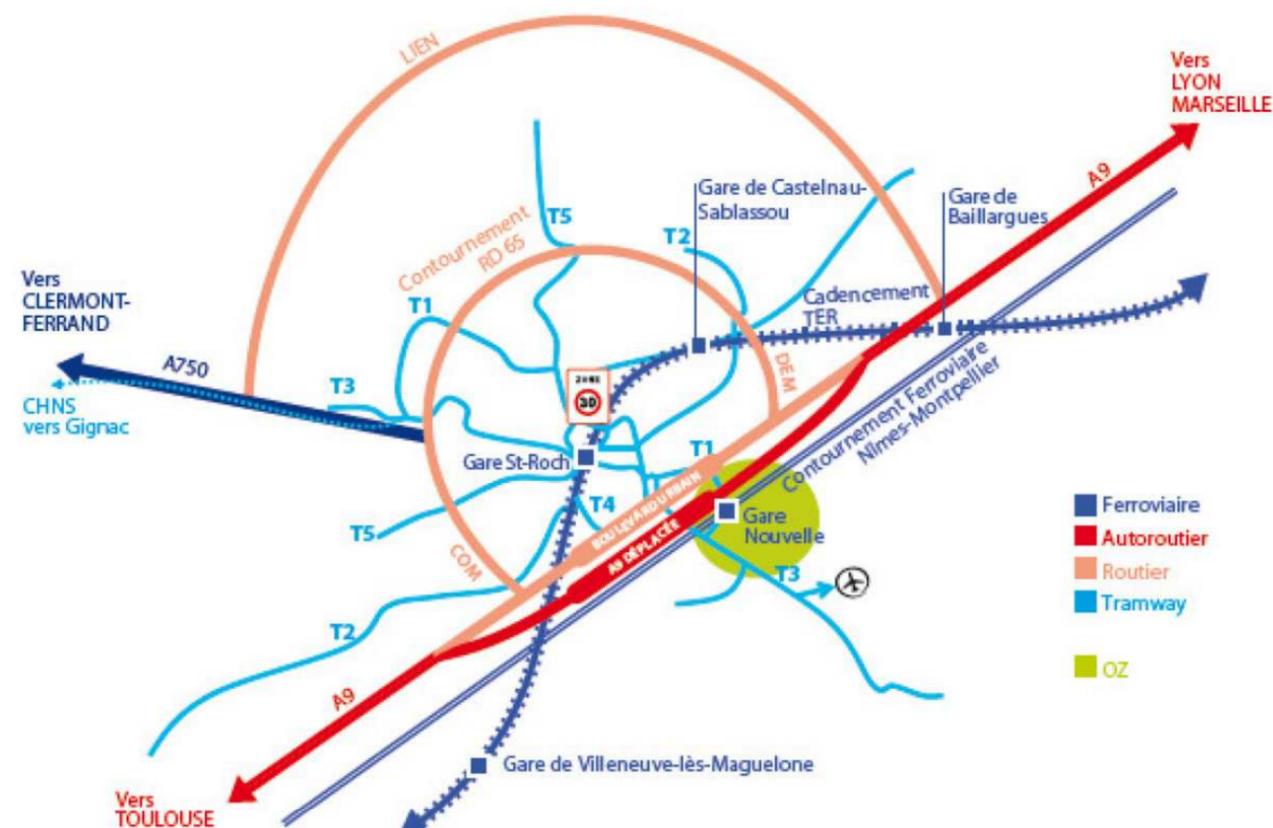


Figure 6 : Les infrastructures de transport autour de la gare nouvelle de Montpellier

La gare nouvelle de Montpellier permettra ainsi la création d'un véritable hub, comprenant également la gare Saint-Roch, l'autoroute A9 déplacée et l'aéroport, le tout relié par le réseau de tramway, en développement permanent. Tous les modes de transports se retrouveront ainsi en un point de convergence.

3.3.2. LES OBJECTIFS DU PROJET DE GARE NOUVELLE ET LES SERVICES OFFERTS

La Gare Nouvelle de Montpellier est une construction neuve sur une ligne neuve dont la réalisation sera conjointe. Les installations ferroviaires doivent permettre d'accueillir les voyageurs issus des liaisons Grande Vitesse 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.

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

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

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

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

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

3.3.3. LES CARACTERISTIQUES DE LA GARE NOUVELLE DE MONTPELLIER

3.3.3.1. Le plan de voie

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

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

Le phasage de la réalisation des voies se répartira de la façon suivante :

- dès la mise en service de la gare nouvelle de Montpellier, 2 voies passantes et 4 voies à quai,
- à un horizon plus lointain, la réalisation des 2 voies extrêmes sud et nord.

Le schéma et la coupe ci-dessous illustre la répartition des voies et des quais constituant le plan de voies de la gare.

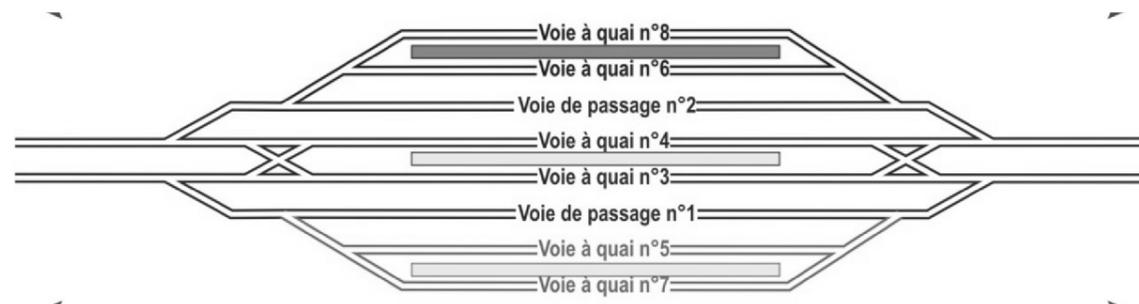


Figure 7 : Plan des voies de la gare nouvelle

Coupe transversale de principe dans l'axe des quais Réalisation - Phase 3

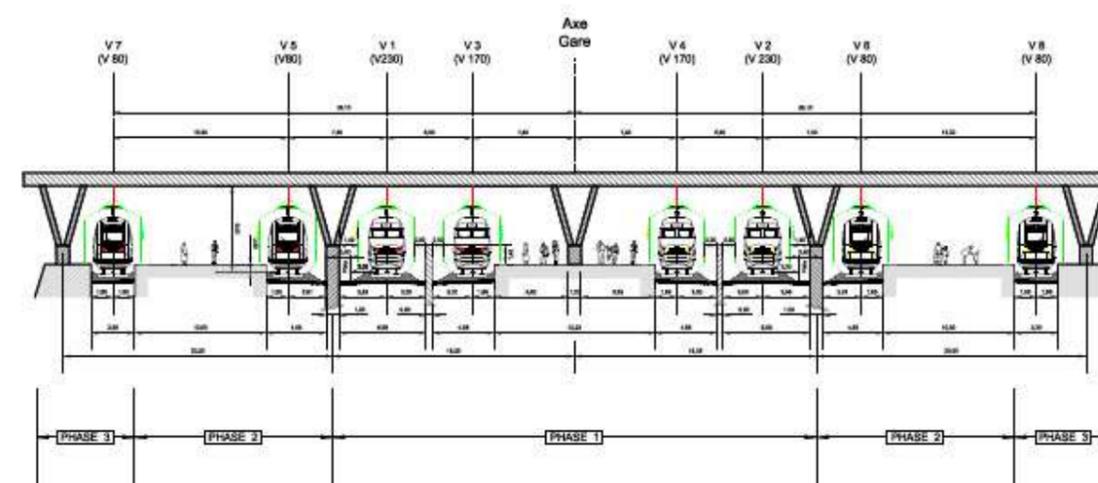


Figure 8 : Coupe transversale du plan de voies et phasage de réalisation

3.3.3.2. La description du Bâtiment-voyageurs

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

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

Le **bâtiment-voyageurs** (BV) 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).

D'une surface d'environ 4 à 5 000 m², il sera conçu en superstructure au dessus du plan des voies.

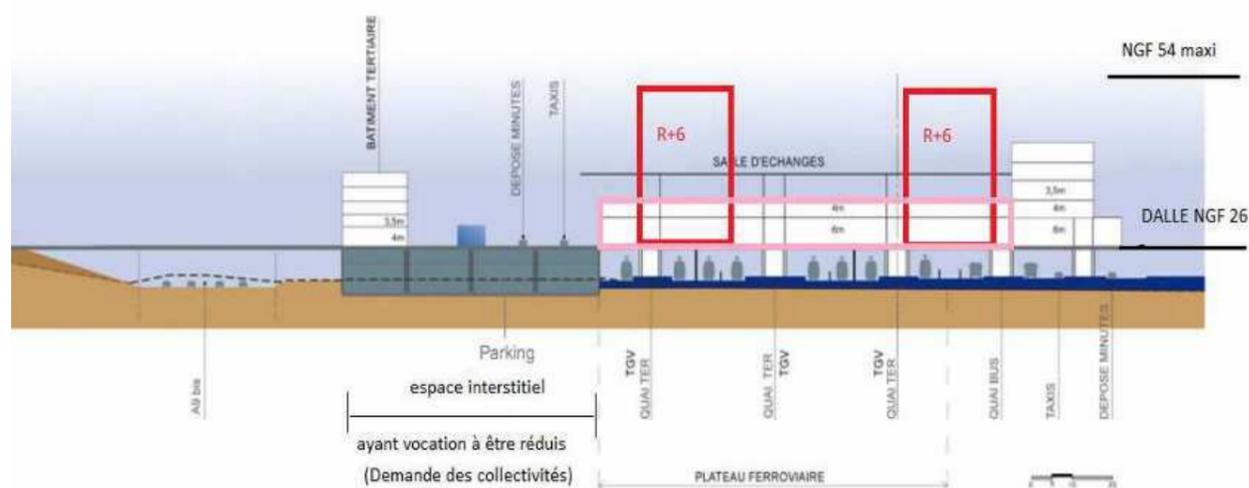


Figure 9 : Vue en coupe de la gare nouvelle de Montpellier

3.3.4. L'ACCESSIBILITE DE LA GARE NOUVELLE

3.3.4.1. Les accès à la gare nouvelle

Les accès à la gare nouvelle concernent :

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

3.3.4.2. La desserte routière

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

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

- la liaison structurante vers le nord, la « *high street* » qui reliera le parvis de la gare nouvelle au quartier Odysseum, et a vocation à accueillir les modes de déplacements alternatifs à l'automobile dont la desserte en transport en commun (prolongement de la ligne 1 du tramway depuis Odysseum) jusqu'à la dalle de la gare située sur le plan des voies ferrées ;
- de boulevards urbains à 2X2 voies adaptés aux cycles et piétons, qui constituent l'armature viarie du quartier et desservent la gare par le nord et le sud.



Figure 10 : Schéma de principe de la desserte de la gare

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

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

3.3.4.3. La desserte par le réseau de TCSP de l'agglomération de Montpellier

La gare sera desservie par le tramway en prolongeant la ligne 1 (existante) par le futur cours de la Gare, ainsi que la ligne 3 par l'avenue Est-Ouest.

Une mission de maîtrise d'œuvre a été lancée par l'Agglomération. Le scénario proposé par l'équipe KCAP dans le cadre des études du projet Oz, est le suivant.



Figure 11 : Scénario de desserte par le tramway de la gare et du quartier Oz

Le prolongement de la 1ère ligne de tramway depuis Odysseum vers la gare nouvelle permettra de répondre à un double objectif :

- Relier efficacement la gare Saint-Roch et la gare nouvelle de Montpellier

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. L'objectif est ainsi de concevoir un service de transport suffisamment rapide, régulier, ponctuel, confortable et sécurisé pour diminuer au maximum les effets de rupture de trajet entre les deux gares. Le tramway paraît être le mode de transport qui répond le mieux à cet objectif pour ce type de liaison en milieu urbain.

- S'intégrer au projet urbain OZ Montpellier Nature Urbaine

Les aménagements liés au prolongement de la ligne de tramway doivent non seulement participer à la mise en relation des différentes composantes du nouveau quartier entre elles (la gare nouvelle, le lycée, le pôle d'affaires, les premiers logements, les commerces, les parcs...), mais aussi entre ce quartier et les autres équipements de la ville, en assurant le franchissement de l'actuelle autoroute A9 en direction d'Odysseum, des quartiers de Port Marianne et, plus loin, du centre-ville et des autres quartiers de Montpellier.

3.3.4.4. L'accès à la gare pour les vélos

L'accès à la gare pour les cyclistes sera rendu possible et facilité par la création d'une piste cyclable dédiée assurant la desserte directe de la gare. Des stationnements adaptés seront par ailleurs créés aux abords de la gare.



- piétons et cycles
- lignes dédiées pour cycles

Figure 12 : Le réseau de cheminements piétons et cyclables du quartier Oz

En complément des aménagements et dispositions, favorables à ce type de mode de déplacements, sont prévus dans le cadre du projet Oz :

- Création systématique de bandes ou de pistes cyclables suivant la nature de la voie, par :
 - Autorisation du « tourne à droite » aux carrefours feux,

- Création de sas vélos aux carrefours,
- Généralisation des double sens cyclables.

3.3.4.5. Le stationnement

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

- dans un premier temps, des ouvrages de stationnement pour véhicules légers offrant 1 600 places notamment 800 places pour le stationnement longue durée et 500 places pour les stationnements de courte durée,
- à terme, il est envisagé la réalisation de 3 000 places de stationnement utiles au pôle d'échanges,
- 400 places vélos seront également réalisées,
- Le développement des espaces de l'inter-modalité extérieurs à la gare nouvelle (tramway, bus urbains, cars...) seront dépendants de la réalisation du projet urbain.

3.3.5. COUTS

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

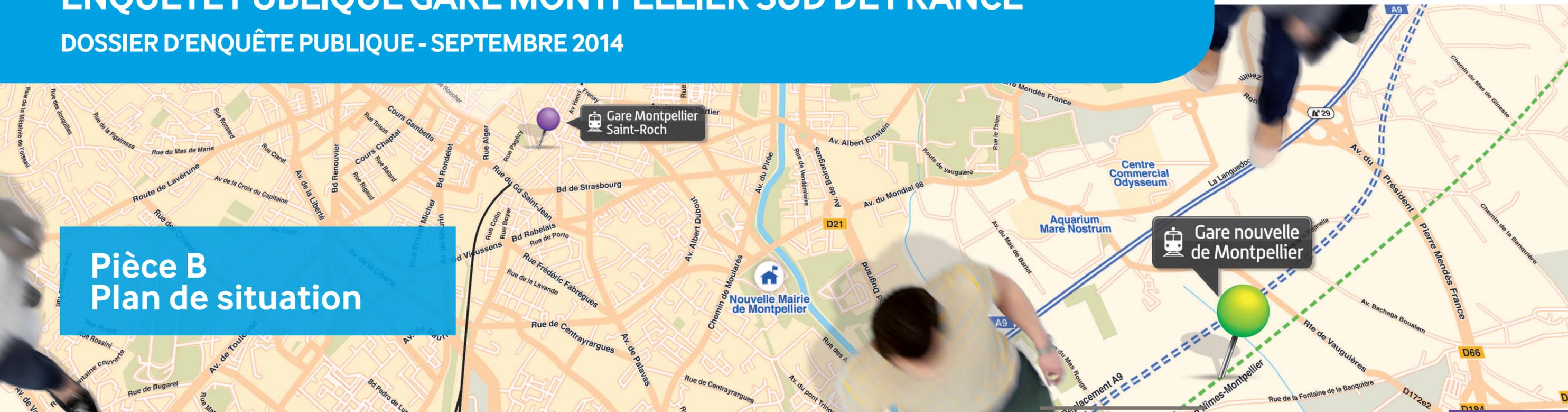
- des aménagements de l'infrastructure ferroviaire nécessaires au Projet de Gare nouvelle de Montpellier-, y compris les mesures conservatoires et les travaux préparatoires inclus dans le contrat de partenariat du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier en tranche conditionnelle. Sont exclus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

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

ENQUÊTE PUBLIQUE GARE MONTPELLIER SUD DE FRANCE

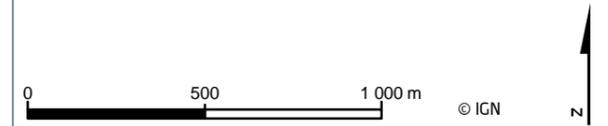
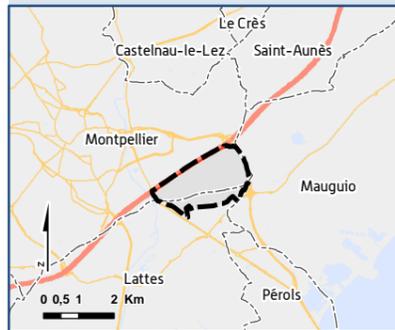
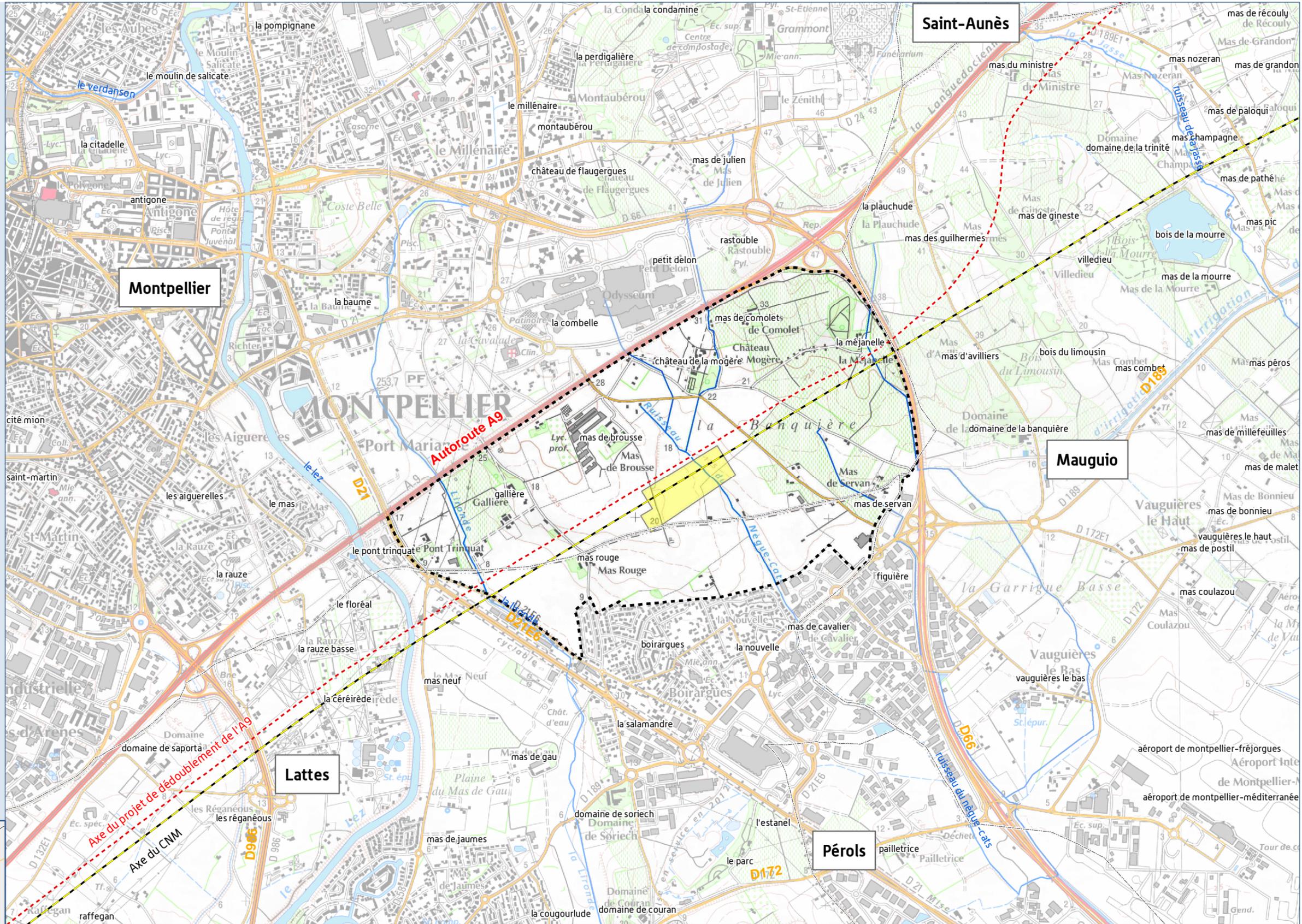
DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE - SEPTEMBRE 2014

Pièce B Plan de situation



LÉGENDE

- Projet PEM Odysseum**
 - Zone d'étude du projet du PEM
 - Site pressenti d'implantation du PEM
- Projets infrastructures**
 - Axe du projet CNM
 - Axe du projet dédoublement de l'A9
- Infrastructures linéaires**
 - Autoroute
 - Route principale
 - Voie ferrée
- Réseau hydrographie**
- Limite communale**



LÉGENDE

Projet PEM Odysseum

- Zone d'étude du projet du PEM
- Site pressenti d'implantation du PEM

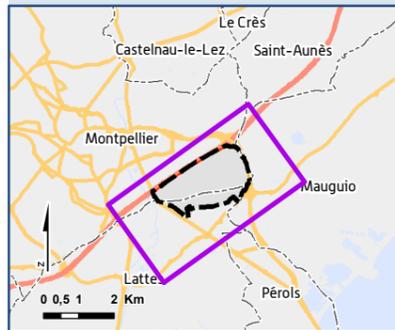
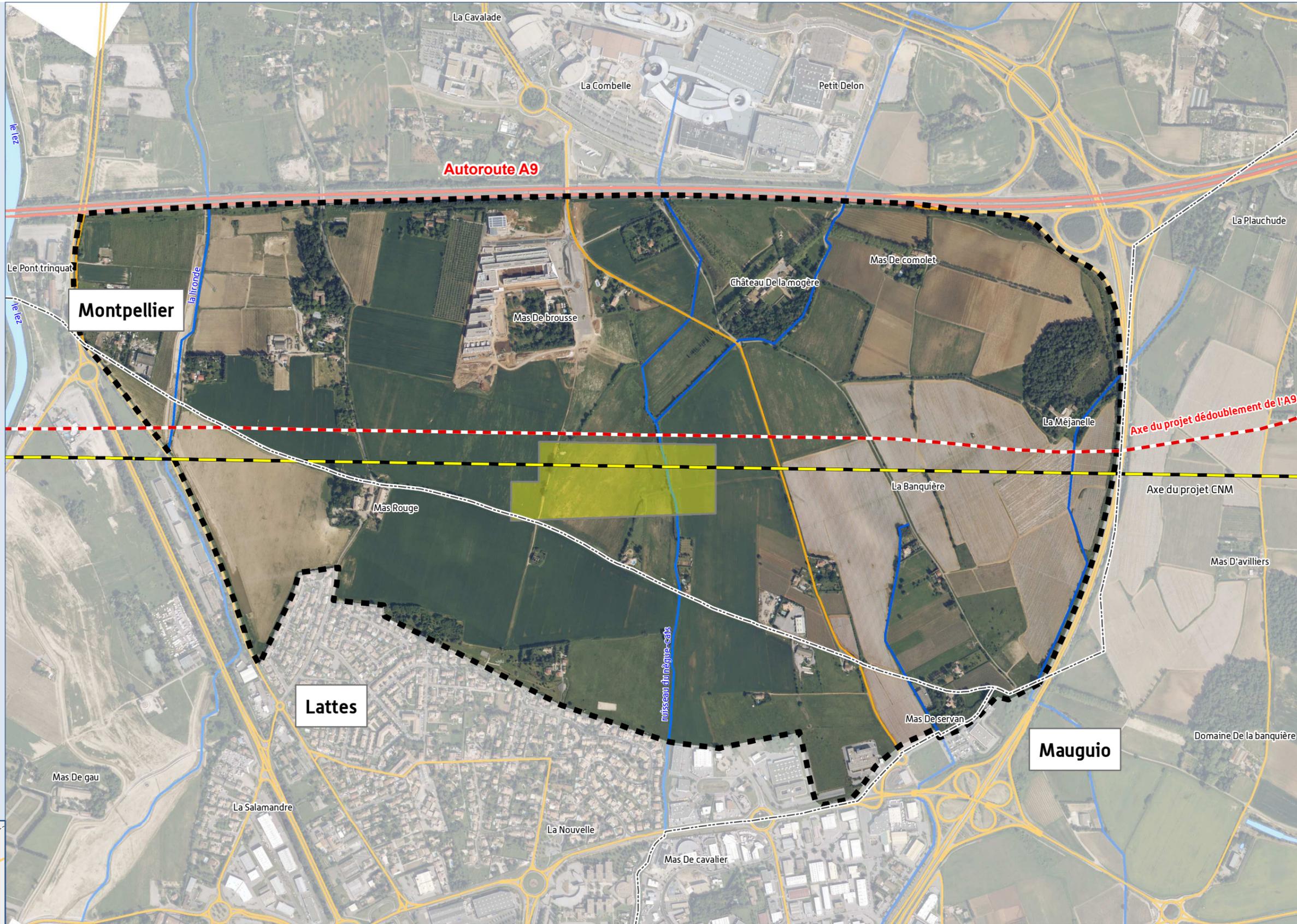
Projets infrastructures

- Axe du projet CNM
- Axe du projet dédoublement de l'A9

Infrastructures linéaires

- Autoroute
- Route principale
- Voie ferrée

- Réseau hydrographie
- Limite communale



ENQUÊTE PUBLIQUE GARE MONTPELLIER SUD DE FRANCE
DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE - SEPTEMBRE 2014

Pièce C
Plan général
des travaux



LÉGENDE

Projet PEM Odysseum

-  Périimètre du projet de la gare nouvelle
-  Emprise envisagée du bâtiment voyageurs
-  Emprises envisagées pour la création des parkings transitoires et définitifs

