



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-voageurs), 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'Occ'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 (aménagements 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 ».

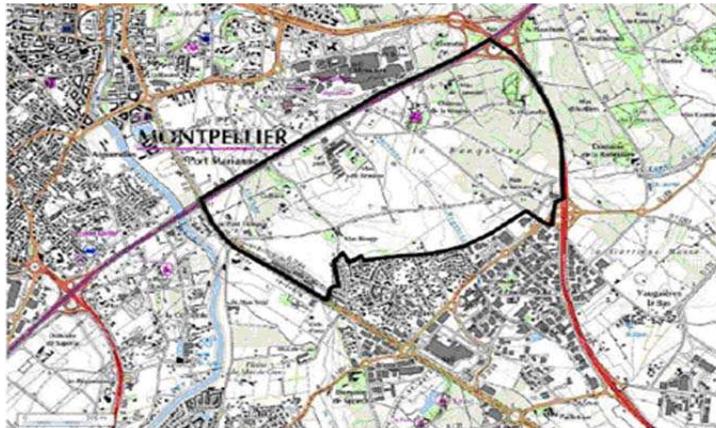
La gare nouvelle de Montpellier sera réalisée dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP) avec RFF : la conception, la réalisation, la maintenance et le financement de cet équipement seront confiés à un opérateur de la sphère privée, sur une longue durée. La sélection du titulaire pressenti est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

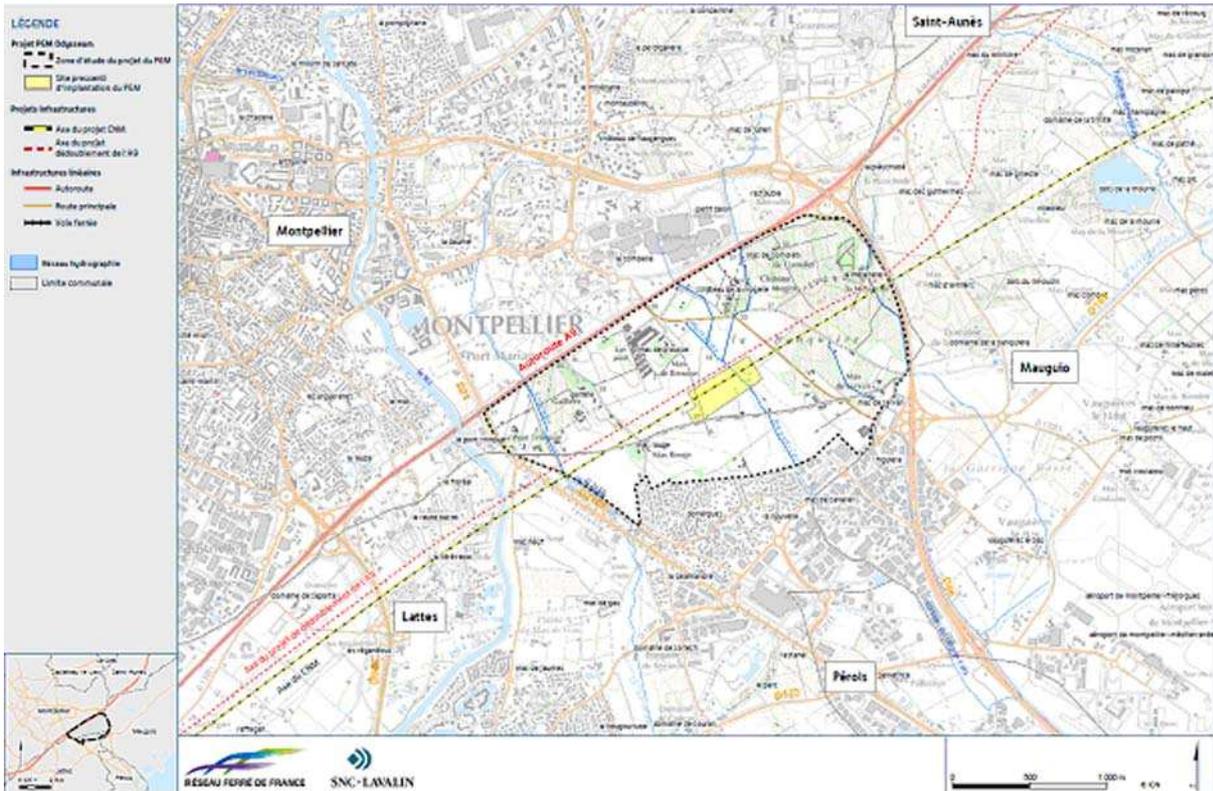
9 D'une longueur de 1,3 km.

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.

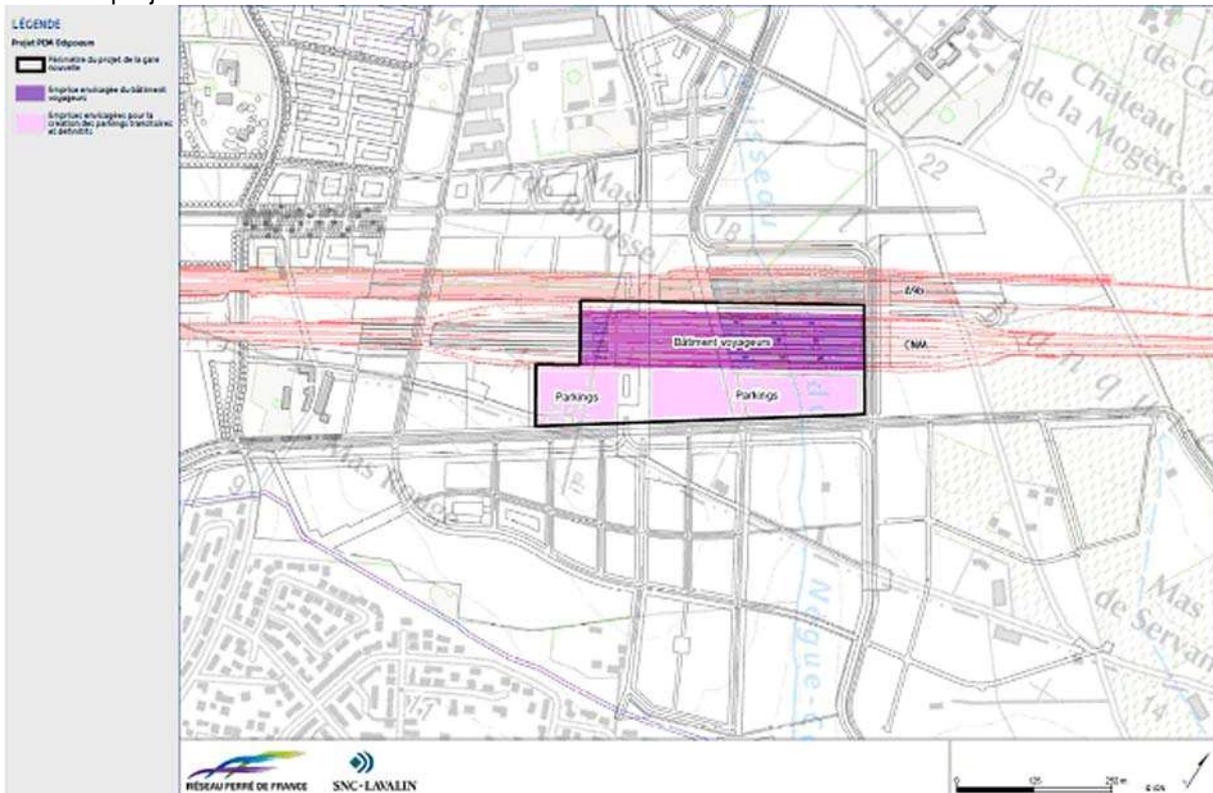
12 C'est-à-dire une gare dont le bâtiment est de plain-pied et situé au-dessus des voies, positionné donc sur une dalle qui forme de fait un pont au-dessus des voies.



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

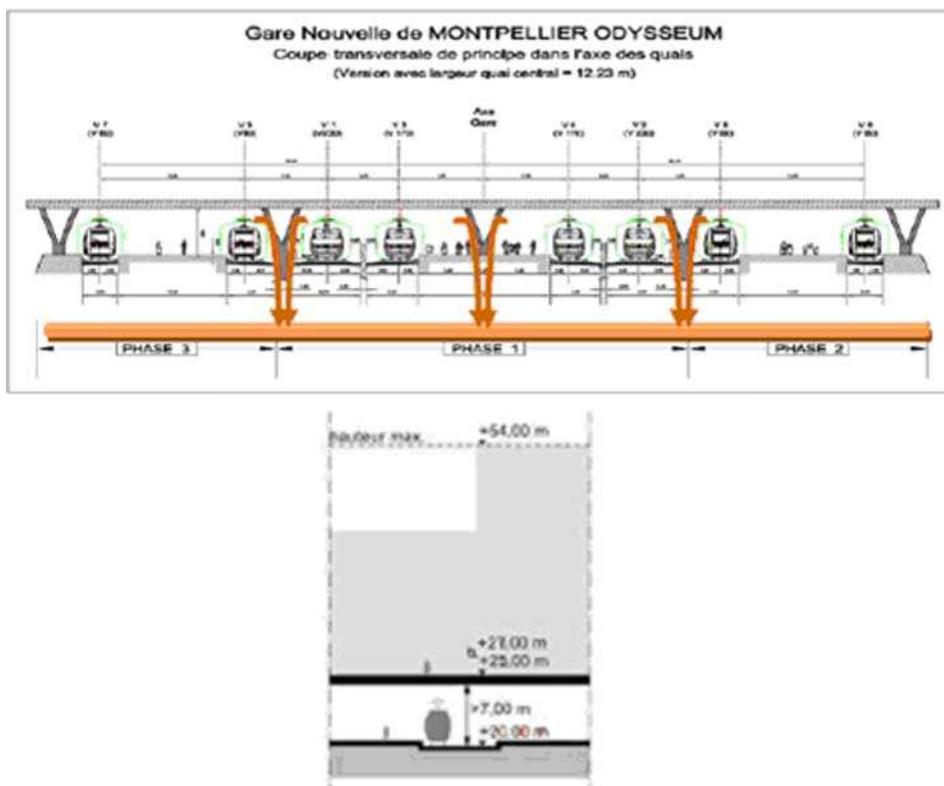


Figure 85 : Schéma d'insertion de la gare nouvelle

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'ordonnancement 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 socio-économique 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.**