

BULLETIN OFFICIEL DES ACTES de SNCF Réseau

NUMERO 91 - 15 JANVIER 2015

Le bulletin officiel de SNCF Réseau comporte les textes réglementaires émis par l'établissement public.
Toute demande de consultation des actes et documents liés à ces actes doit être adressée à :
SNCF Réseau - 92, avenue de France 75648 PARIS CEDEX 13

SOMMAIRE		PAGE
1	Avis de délibérations du conseil d'administration	3
	Séance du 17 décembre 2014	
2	Décisions d'organisation et de nomination	5
	Décision du 31 octobre 2014 portant modification de l'organisation générale de Réseau ferré de France	
	Décision du 1 ^{er} janvier 2015 portant nomination de François MEYER, directeur régional Nord-Pas-de-Calais et Picardie	
3	Décisions portant délégation de signature	5
	Décision du 1 ^{er} janvier 2015 portant délégation de signature à François MEYER, directeur régional Nord-Pas-de-Calais et Picardie	
	Décision du 1 ^{er} janvier 2015 portant délégation de signature à François MEYER, directeur régional Nord-Pas-de-Calais et Picardie	
	Décision du 1 ^{er} janvier 2015 portant délégation de signature à François MEYER, directeur régional Nord-Pas-de-Calais et Picardie	
4	Avis de déclassement du domaine public ferroviaire	7
	Avis complémentaire de décisions de déclassement du domaine public ferroviaire prises entre le 1 ^{er} et le 31 octobre 2014	
	Avis de décisions de déclassement du domaine public ferroviaire prises entre le 1 ^{er} et le 30 novembre 2014	
	Avis de décisions de déclassement du domaine public ferroviaire prises entre le 1 ^{er} et le 31 décembre 2014	
5	Déclarations de projets	11
	Déclaration de projet du 17 décembre 2014 concernant le projet d'aménagement de l'avant-gare de Paris Montparnasse préalable à l'arrivée des lignes à grande vitesse Bretagne – Pays-de-la-Loire et Sud Europe Atlantique	
	Déclaration de projet du 31 décembre 2014 concernant l'opération en gare nouvelle de Montpellier – Sud de la France sur le site de La Mogère-Pont Trinquat à Montpellier	

1 Avis de délibérations du conseil d'administration

Séance du 17 décembre 2014

Lors de la séance du 17 décembre 2014, le conseil d'administration de Réseau ferré de France, après en avoir délibéré, a pris les décisions suivantes :

- ARRET du budget prévisionnel pour l'année 2015, comprenant notamment le programme physique et financier d'investissements correspondant, tel que présenté dans les documents transmis, qui sera communiqué aux ministres chargés des Transports, de l'Economie et du Budget.
- ARRET du programme physique des opérations de renouvellement tel que présenté dans le dossier transmis. MANDAT donné à son Président pour approuver les projets d'investissement de renouvellement, listés dans l'annexe A dudit dossier.
- AUTORISATION donnée à son Président pour signer l'avenant à la convention d'entretien du réseau 2014, portant sur l'entretien du réseau pour l'année 2015, sur la base du dossier présenté.

- AUTORISATION donnée à son Président pour signer :
 - deux avenants pour l'année 2015 aux conventions CPS et CFI, tels que présentés dans le dossier ;
 - la convention de gestion technique sur le parc des installations techniques de l'infrastructure, contractée avec SNCF – Gares & Connexions, telle que présentée dans le dossier.
- AUTORISATION donnée à son Président pour céder les parts détenues par Réseau ferré de France dans la société par actions simplifiées (SAS) Lyon Turin Ferroviaire (LTF) à l'Etat, en vue de la mise en place du Promoteur public chargé de la réalisation de la section transfrontalière de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin. AUTORISATION donnée à son Président pour signer tous actes afférents.
- AUTORISATION de la passation d'accords-cadres de travaux de voie hors suites mécanisées à réaliser au cours du premier semestre 2015, dits HS 2015-1, pour un montant initial de 44 302 251,28 euros hors TVA, aux conditions économiques de juillet 2014, avec les attributaires désignés dans le tableau ci-après :

Titulaire proposé	N° de lot	Montant des lots (€)	Montant initial de chaque accord-cadre (€)
AVFTP	08	1 379 768,30	1 379 768,30
CHAMPENOISE DE T.P. ET DE V.F.	47	807 398,36	4 151 761,70
	50	1 907 984,13	
	52	1 082 490,07	
	56	353 889,14	
COLAS-RAIL	06	2 149 932,79	6 203 432,59
	09	830 444,64	
	23	582 664,54	
	29	170 434,15	
	30	185 393,30	
	32	140 695,12	
	34	191 315,19	
	43	1 317 386,12	
	45	635 166,74	
Gp ¹ conjoint EGÉNIE / TVF	13	906 147,25	906 147,25
EIFFAGE RAIL	38	703 385,55	703 385,55
ETF	03	480 223,22	5 467 584,48
	10	1 162 492,22	
	28	841 406,06	
	31	274 847,72	
	35	285 347,87	
	39	412 473,11	
	42	316 110,82	
	46	1 694 683,46	

Titulaire proposé	N° de lot	Montant des lots (€)	Montant initial de chaque accord-cadre (€)
FERRO-TECH	19	405 579,04	405 578,84
FERROVIAIRE RHONE ALPES	48	100 024,20	1 742 717,20
	49	1 642 693,00	
FORNONI	16	524 860,35	632 804,95
	18	107 944,60	
FOURCHARD & RENARD	17	1 402 449,47	2 443 948,13
	20	217 114,14	
	21	824 384,52	
MECCOLI	01	398 558,00	2 247 997,00
	04	1 849 439,00	
Gp ^t conjoint MECCOLI / MECCOLI ELEC	12	1 209 850,00	2 459 793,00
	53	1 249 943,00	
OLICHON	2	397 952,00	397 952,00
PICHENOT	05	3 428 945,27	6 663 305,49
	07	1 473 487,02	
	11	439 754,35	
	24	252 912,29	
	26	692 401,84	
	41	375 804,72	
SODESAM	22	1 384 595,20	1 997 252,60
	25	231 975,40	
	27	380 682,00	
Gp ^t conjoint TSO / MECCOLI	40	5 367 504,90	5 367 504,90
TVF	55	237 539,00	237 539,00
Gp ^t solidaire TVF / EGENIE	14	893 778,30	893 778,30
TOTAL			44 302 251,28

Nota : les montants s'entendent option conduite autonome incluse pour les lots n^{os} 05, 13, 14 et 40.

Les délibérations en texte intégral sont communicables dans le cadre de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 relative à la liberté d'accès aux documents administratifs et à la réutilisation des informations publiques,

en écrivant à SNCF Réseau, 92 avenue de France 75648 PARIS CEDEX 13.

2 Décisions d'organisation et de nomination

Décision du 31 octobre 2014 portant modification de l'organisation générale de Réseau ferré de France

Le Directeur général délégué,

Vu la décision du 17 avril 2012 modifiée portant organisation générale de Réseau ferré de France,
Vu le dossier présenté au comité d'entreprise du 16 octobre 2014,

Décide :

Article 1^{er} : A compter du 1^{er} novembre 2014, les services de la direction de la programmation des capacités (DPC) et la direction de la production des sillons (DPS) sont regroupés dans une direction commune.

Article 2 : Outre les missions exercées jusqu'alors exercées par la DPC et du DPS, les missions de cette direction commune sont les suivantes :

Elle met en place de nouveaux modes de management et de fonctionnement de la direction DPC et DPS grâce à une gouvernance unifiée de la chaîne capacitaire qui est orientée vers le client, notamment avec la création d'un Plateau national technico-commercial (PNTC) rattachée à la Direction marketing et commerciale.

Elle renforce la visibilité des missions d'animation commerciale et de relations avec les tiers.

La Direction DPC - DPS regroupe les entités suivantes :

- le service système capacitaire
- le service programmation 24 heures
- le service construction du service annuel
- le service adaptation du service annuel
- le service supervision et support
- le service transformation
- l'unité pilotage de l'exploitation
- l'unité économie et pilotage
- la mission qualité organisation méthode

Article 3 : Au sein de la Direction marketing et commerciale (DMC) sont créés :

- une Direction Qualité et services regroupant le Service Gares et les Unités Régularité qualité des circulations et Document de référence du réseau (DRR) / relations avec les tiers ;
- un Plateau national technico-commercial (PNTC) regroupant les unités Clients Fret et Clients Voyageurs du Service Relation Client de la DMC et le Service Dialogue Industriel Animation Régionale de la DPS.

Article 4 : La décision du 17 avril 2012 portant organisation générale de Réseau ferré de France est modifiée en conséquence.

Fait à Paris, le 31 octobre 2014
SIGNE : Alain QUINET

Décision du 1^{er} janvier 2015 portant nomination de François MEYER, directeur régional Nord-Pas-de-Calais et Picardie

Le Directeur général délégué,

Vu le code des transports, et notamment ses articles L. 2111-9 à L. 2111-23,
Vu la loi du 4 août 2014, et notamment son article 25 portant dénomination de l'établissement « Réseau ferré de France » en « SNCF Réseau »
Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France, et notamment son article 39,
Vu la décision du 17 avril 2012 portant organisation générale de Réseau ferré de France,

Décide :

A compter du 1^{er} janvier 2015 :

M. François MEYER est nommé directeur régional pour les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie.

Fait à Paris, le 1^{er} janvier 2015
SIGNE : Alain QUINET

3 Décisions portant délégation de signature

Décision du 1^{er} janvier 2015 portant délégation de signature à François MEYER, directeur régional Nord-Pas-de-Calais et Picardie

Le Président de SNCF Réseau,

Vu le code des transports, et notamment ses articles L. 2111-9 à L. 2111-23,
Vu la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et notamment son article 25 portant dénomination de l'établissement « Réseau ferré de France » en « SNCF Réseau » à compter du 1^{er} janvier 2015,
Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de RFF, notamment son article 39,
Vu le décret du 19 décembre 2012 portant nomination du Président de RFF,
Vu la décision du 17 avril 2012 portant organisation générale de RFF,
Vu la délibération du conseil d'administration de RFF en date du 6 juin 2013 portant délégation de pouvoirs au Président et fixant les conditions générales des délégations au sein de l'établissement,
Vu la décision du 1^{er} janvier 2015 portant nomination de M. François MEYER en qualité de directeur régional pour les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie,

Décide :

Article 1^{er} : Délégation est donnée à M. François MEYER, directeur régional pour les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, pour signer tout contrat, toute convention, autre que celles mentionnées à l'article 2, tout protocole, ainsi que les avenants s'y rapportant, dont le montant ne dépasse pas 7,6 millions d'euros.

Article 2 : Délégation est donnée à M. François MEYER pour signer :

- toute convention de financement portant principalement sur des études relatives à une opération d'investissement dont le montant ne dépasse pas 3 millions d'euros ;
- toute convention de financement ayant un autre objet dont le montant ne dépasse pas 16 millions d'euros ;
- toute demande de financement de l'Union européenne relative à des opérations d'investissement dont le montant ne dépasse pas 7,6 millions d'euros.

Article 3 : Délégation est donnée à M. François MEYER pour signer tout acte et document engageant SNCF Réseau en sa qualité de gestionnaire d'infrastructure et nécessaires à la conduite de chantier mené dans le cadre de la procédure S9A3 (travaux sur l'infrastructure en mode secteur-chantier d'une ligne fermée pour travaux en l'absence de voie contiguë circulée).

Article 4 : Délégation est donnée à M. François MEYER pour signer, dans le cadre de l'article 22 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 visé ci-dessus, tout courrier adressé à la région concernée relatif à un projet de fermeture d'une ligne ou d'une section de ligne.

Article 5 : La délégation accordée par la présente décision est exercée dans les conditions suivantes :

- dans la limite des attributions de M. François MEYER ;
- sous réserve des affaires que le président se réserve ;
- dans le respect des procédures et des règlements en vigueur dans l'établissement.

Fait à Paris, le 1^{er} janvier 2015
SIGNE : Jacques RAPOPORT

Décision du 1^{er} janvier 2015 portant délégation de signature à François MEYER, directeur régional Nord-Pas-de-Calais et Picardie

Le Directeur général adjoint commercialisation et planification,

Vu le code des transports, et notamment ses articles L. 2111-9 à L. 2111-23,

Vu la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et notamment son article 25 portant dénomination de l'établissement « Réseau ferré de France » en « SNCF Réseau » à compter du 1^{er} janvier 2015,

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de RFF, notamment son article 39,

Vu le décret du 19 décembre 2012 portant nomination du Président de RFF,

Vu la décision du 17 avril 2012 portant organisation générale de RFF, Vu la délibération du conseil d'administration de RFF en date du 6 juin 2013 portant délégation de pouvoirs au président et fixant les conditions générales des délégations au sein de l'établissement,

Vu la décision du 15 juillet 2013 modifiée par décision du 1^{er} décembre 2014 portant délégation de pouvoirs au directeur général adjoint commercialisation et planification,

Vu la décision du 1^{er} octobre 2014 portant nomination de M. Romain DUBOIS en qualité de directeur général adjoint commercialisation et planification,

Vu la décision du 1^{er} janvier 2015 portant nomination de M. François MEYER en qualité de directeur régional pour les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie,

Décide :

Article 1^{er} : Délégation est donnée à François MEYER, directeur régional pour les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, pour prendre tout acte lié à la préparation et à l'exécution des marchés liés à des opérations d'investissement, ainsi que des avenants s'y rapportant, dans les limites suivantes :

- les marchés de travaux et de fournitures dont le montant est égal ou supérieur à 16 millions d'euros hors taxes ;
- les marchés de services dont le montant est égal ou supérieur à 7,6 millions d'euros hors taxes ;

A l'exception :

- des décisions portant choix des titulaires des marchés ;
- des actes de passation des marchés ;
- des avenants, des protocoles indemnitaires faisant suite aux réclamations, et des décomptes généraux définitifs, ayant pour effet un dépassement du montant autorisé du marché.

En cas d'absence ou d'empêchement de M. François MEYER, délégation est donnée, dans la limite de ses attributions, à M. Eric LEJEUNE, chef du service des projets d'investissement, pour signer les actes mentionnés au présent article.

Article 2 : Délégation est donnée à M. François MEYER pour signer toute convention de raccordement d'une installation terminale embranchée au réseau ferré national dont le montant annuel de redevances ne dépasse pas 7,6 millions d'euros.

En cas d'absence ou d'empêchement de M. François MEYER, délégation est donnée, dans la limite de ses attributions, à M. Benoît DUBUS, chef du service commercial et gestion du réseau, pour signer les actes mentionnés au présent article.

Article 3 : La délégation accordée par la présente décision est exercée dans les conditions suivantes :

- dans la limite des attributions de M. François MEYER ;
- sous réserve des affaires que le délégant se réserve ;
- dans le respect des procédures et des règlements en vigueur dans l'établissement.

Fait à Paris, le 1^{er} janvier 2015
SIGNE : Romain DUBOIS

Décision du 1^{er} janvier 2015 portant délégation de signature à François MEYER, directeur régional Nord-Pas-de-Calais et Picardie

Le directeur général adjoint opérations,

Vu le code des transports, et notamment ses articles L. 2111-9 à L. 2111-23,

Vu la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et notamment son article 25 portant dénomination de l'établissement « Réseau ferré de France » en « SNCF Réseau » à compter du 1^{er} janvier 2015,

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de RFF, notamment son article 39,

Vu le décret du 19 décembre 2012 portant nomination du président de RFF,

Vu la décision du 17 avril 2012 portant organisation générale de RFF, Vu la délibération du conseil d'administration de RFF en date du 6 juin 2013 portant délégation de pouvoirs au président et fixant les conditions générales des délégations au sein de l'établissement,

Vu la décision du 15 juillet 2013 portant délégation de pouvoirs au directeur général adjoint opérations,

Vu la décision du 1^{er} octobre 2014 portant nomination de M. Matthieu CHABANEL en qualité de directeur général adjoint opérations, Vu la décision du 1^{er} janvier 2015 portant nomination de M. François MEYER en qualité de directeur régional pour les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie,

Décide :

Article 1^{er} : Délégation est donnée à M. François MEYER, directeur régional pour les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, pour prendre tout acte lié à la préparation et à l'exécution des marchés liés à des opérations d'investissement, ainsi que des avenants s'y rapportant, dans les limites suivantes :

- les marchés de travaux et de fournitures dont le montant est égal ou supérieur à 16 millions d'euros hors taxes ;
- les marchés de services dont le montant est égal ou supérieur à 7,6 millions d'euros hors taxes ;

A l'exception :

- des décisions portant choix des titulaires des marchés ;
- des actes de passation des marchés ;
- des avenants, des protocoles indemnitaires faisant suite aux réclamations, et des décomptes généraux définitifs, ayant pour effet un dépassement du montant autorisé du marché.

En cas d'absence ou d'empêchement de M. François MEYER, délégation est donnée, dans la limite de ses attributions, à M. Eric LEJEUNE, chef du service des projets d'investissement, pour signer les actes mentionnés au présent article.

Article 2 : La délégation accordée par la présente décision est exercée dans les conditions suivantes :

- dans la limite des attributions de M. François MEYER ;
- sous réserve des affaires que le délégant se réserve ;
- dans le respect des procédures et des règlements en vigueur dans l'établissement.

Fait à Paris, le 1^{er} janvier 2015
SIGNÉ : Matthieu CHABANEL

4 Avis de décisions de déclassement du domaine public ferroviaire

Avis complémentaire de décisions de déclassement du domaine public ferroviaire prises entre le 1^{er} et le 31 octobre 2014

Sont portées à la connaissance du public, les décisions de Réseau ferré de France de déclasser du domaine public ferroviaire les terrains suivants :

- 3 octobre 2014 : Les terrains bâtis sis à DAMVILLE (27), tels qu'ils apparaissent dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
27198		A	150A3	358
27198		AC	403A1	269
27198		AC	585A2	212
27198		A	37	961
TOTAL				1 800

- 3 octobre 2014 : Le terrain sis à CARANTILLY (50), tel qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
50098		B	437lot1	289
TOTAL				289

- 9 octobre 2014 : Le terrain nu sis à SIGY-EN-BRAY (76), tel qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
76676		B	405	70
TOTAL				70

- 16 octobre 2014 : Les terrains nus sis à LA VIEILLE-LYRE (27), tels qu'ils apparaissent dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
27685	LA BOSSELETTE	ZD	91	8 139
27685	LA BOSSELETTE	ZD	93	22 759
TOTAL				30 898

- 16 octobre 2014 : Le terrain nu sis à SAINT-GERMAIN-LA-CAMPAGNE (27), tel qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
27547		ZD	13	400
TOTAL				400

- 16 octobre 2014 : Le terrain nu sis à AVRANCHES (50), tel qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
50025		AB	365	4 188
TOTAL				4 188

- 16 octobre 2014 : Les terrains nus sis à AUMALE (76), tels qu'ils apparaissent dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
76035		AN	64 lot4	197
76035		AN	64 lot3	705
TOTAL				902

- 16 octobre 2014 : Le terrain nu sis à ETAIMPUIS (76), tel qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
76249		ZW	01	18 880
		TOTAL		18 880

Les décisions de déclassement sont disponibles, en texte intégral, sur simple demande à SNCF Réseau, 92 avenue de France 75648 PARIS CEDEX 13.

Avis complémentaire de décisions de déclassement du domaine public ferroviaire prises entre le 1^{er} et le 30 novembre 2014

Est portée à la connaissance du public, la décision de Réseau ferré de France de déclasser du domaine public ferroviaire les terrains suivants :

- 12 novembre 2014 : Le terrain (nu ou bâti) sis à NOTRE-DAME-DE-BONDEVILLE (76), tel qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
76474		AE	320	430
		TOTAL		430

Les décisions de déclassement sont disponibles, en texte intégral, sur simple demande à SNCF Réseau, 92 avenue de France 75648 PARIS CEDEX 13.

Avis de décisions de déclassement du domaine public ferroviaire prises entre le 1^{er} et le 31 décembre 2014

Sont portées à la connaissance du public, les décisions de Réseau ferré de France de déclasser du domaine public ferroviaire les terrains suivants :

- 11 décembre 2014 : Les terrains sis à QUEMENEVEN (29), tels qu'ils apparaissent dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
29229	La Gare	ZP	199	45
		ZP	200	708
		TOTAL		753

- 15 décembre 2014 : Le terrain nu sis à SAINT-CLOUD (92), tel qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
92064	DES MILONS	AE	0278p	470
		TOTAL		470

- 16 décembre 2014 : Le terrain sis à RENNES (35), tel qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
35238	La Gare	BY	0171p	730
		TOTAL		730

- 16 décembre 2014 : Le terrain (nu ou bâti) sis à MONTBRUN (47), tel qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
46198		OB	1131	104
46198		OB	1234	593
46198		OB	1235	70
TOTAL				767

- 17 décembre 2014 : Les terrains nus sis à BORDEAUX (33), tels qu'ils apparaissent dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
33063	Bld Albert 1 ^{er}	BZ	49i	1598
33063	Bld Albert 1 ^{er}	BZ	49j	1422
33063	Bld Albert 1 ^{er}	BZ	49k	637
33063	Bld Albert 1 ^{er}	BZ	49l	554
33063	Bld Albert 1 ^{er}	BZ	49m	382
33063	Rue Léon Paillère	BZ	37	516
33063	Rue Carle Vernet	BW	220	3
33063	Rue Carle Vernet	BW	216	142
33063	Rue Carle Vernet	BW	276	516
33063	Rue Carle Vernet	BX	208	52
33063	Rue Carle Vernet	BX	210	353
33063	Rue Carle Vernet	BX	213	584
TOTAL				6 759

La désaffectation dudit terrain devra intervenir au plus-tard dans les trois ans à compter de la signature de la présente décision

- 17 décembre 2014 : Les terrains nus sis à BORDEAUX (33), tels qu'ils apparaissent dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
33063	Boulevard Albert 1 ^{er}	BZ	049f	57 043
33063	Boulevard Albert 1 ^{er}	BZ	049e	2 793
TOTAL				59 836

La désaffectation dudit terrain devra intervenir au plus-tard dans les trois ans à compter de la signature de la présente décision

- 29 décembre 2014 : Le terrain nu, sis à PANTIN (93), tel qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
93055	Cartier BRESSON	N1	11p (a)	18
93055	Cartier BRESSON	N1	11p (b)	133
TOTAL				151

- 29 décembre 2014 : Le terrain nu sis à ERMONT (95), tel qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Lieu-dit	Références cadastrales		Surface (m ²)
		Section	Numéro	
95219	Les Batignons / Rue du gros Noyer	AB	112	210
TOTAL				210

Est portée à la connaissance du public, la décision de Réseau ferré de France portant modification de la décision de déclassement du 16 décembre 2013 concernant les biens suivants :

- 17 décembre 2014 : Les terrains nus sis à LOUVRES (95), lieudit place de la Gare, tels qu'ils apparaissent dans le tableau ci-dessous :

Code INSEE Commune	Section	N°	Lieudit	Surface
95351	AC	32	La Gare	6 675 m ²
95351	AC	34p	La Gare	9 377 m ²
95351	AC	30	Avenue de la Gare	1 m ²
95351	AC	31	Avenue de la Gare	3 m ²

Les volumes n°1 et 3 ayant pour assiette la parcelle cadastrée AC 33 d'une superficie de 18 m², tels qu'ils apparaissent dans le tableau ci-dessous, sont déclassés du domaine public ferroviaire.

Code INSEE Commune	Section	N°	Lieudit	Surface
95351	AC	33	La Gare	18 m ²

VOLUME	FRACTION	PERIMETRE	SURFACE	POSITION ALTIMETRIQUE
1	a	1-2-3-4-1	2	Limite inférieure depuis la cote 101m41 aux points 1-2 et la cote 101m62 aux points 3-4
				Sans limite supérieure
	b	3-4-5-6-3	3	Limite inférieure depuis la cote 101m62 aux points 3-4 et la cote 101m48 aux points 5-6
				Sans limite supérieure
	c	5-6-7-8-5	3	Limite inférieure depuis la cote 101m48 aux points 5-6 et la cote 101m51 aux points 7-8
				Sans limite supérieure
	d	7-8-9-10-7	3	Limite inférieure depuis la cote 101m51 aux points 7-8 et la cote 101m67 aux points 9-10
				Sans limite supérieure
e	9-10-11-12-9	2	Limite inférieure depuis la cote 101m67 aux points 9-10 et la cote 101m55 aux points 11-12	
			Sans limite supérieure	
f	11-12-13-14-11	3	Limite inférieure depuis la cote 101m55 aux points 11-12 et la cote 101m77 aux points 13-14	
			Sans limite supérieure	
g	13-14-15-16-13	1	Limite inférieure depuis la cote 101m77 aux points 13-14 et la cote 102m17 aux points 15-16	
			Sans limite supérieure	
h	15-16-17-18-15	1	Limite inférieure depuis la cote 102m17 aux points 15-16 et la cote 102m37 aux points 17-18	
			Sans limite supérieure	
2	a	1-2-3-4-1	2	Limite inférieure depuis la cote 101m01 aux points 1-2 et la cote 101m22 aux points 3-4
				Limite supérieure depuis la cote 101m41 aux points 1-2 et la cote 101m62 aux points 3-4
	b	3-4-5-6-3	3	Limite inférieure depuis la cote 101m22 aux points 3-4 et la cote 101m08 aux points 5-6
				Limite supérieure depuis la cote 101m62 aux points 3-4 et la cote 101m48 aux points 5-6
	c	5-6-7-8-5	3	Limite inférieure depuis la cote 101m08 aux points 5-6 et la cote 101m11 aux points 7-8
				Limite supérieure depuis la cote 101m48 aux points 5-6 et la cote 101m51 aux points 7-8
	d	7-8-9-10-7	3	Limite inférieure depuis la cote 101m11 aux points 7-8 et la cote 101m27 aux points 9-10
				Limite supérieure depuis la cote 101m51 aux points 7-8 et la cote 101m67 aux points 9-10
	e	9-10-11-12-9	2	Limite inférieure depuis la cote 101m27 aux points 9-10 et la cote 101m15 aux points 11-12
				Limite supérieure depuis la cote 101m67 aux points 9-10 et la cote 101m55 aux points 11-12
	f	11-12-13-14-11	3	Limite inférieure depuis la cote 101m15 aux points 11-12 et la cote 101m37 aux points 13-14
				Limite supérieure depuis la cote 101m55 aux points 11-12 et la cote 101m77 aux points 13-14
	g	13-14-15-16-13	1	Limite inférieure depuis la cote 101m37 aux points 13-14 et la cote 101m77 aux points 15-16
				Limite supérieure depuis la cote 101m77 aux points 13-14 et la cote 102m17 aux points 15-16

	h	15-16-17-18-15	1	Limite inférieure depuis la cote 101m77 aux points 15-16 et la cote 101m97 aux points 17-18 Limite supérieure depuis la cote 102m17 aux points 15-16 et la cote 102m37 aux points 17-18
3	a	1-2-3-4-1	2	Sans limite inférieure Limite supérieure depuis la cote 101m01 aux points 1-2 et la cote 101m22 aux points 3-4
	b	3-4-5-6-3	3	Sans limite inférieure Limite supérieure depuis la cote 101m22 aux points 3-4 et la cote 101m08 aux points 5-6
	c	5-6-7-8-5	3	Sans limite inférieure Limite supérieure depuis la cote 101m08 aux points 5-6 et la cote 101m11 aux points 7-8
	d	7-8-9-10-7	3	Sans limite inférieure Limite supérieure depuis la cote 101m11 aux points 7-8 et la cote 101m27 aux points 9-10
	e	9-10-11-12-9	2	Sans limite inférieure Limite supérieure depuis la cote 101m27 aux points 9-10 et la cote 101m15 aux points 11-12
	f	11-12-13-14-11	3	Sans limite inférieure Limite supérieure depuis la cote 101m15 aux points 11-12 et la cote 101m37 aux points 13-14
	g	13-14-15-16-13	1	Sans limite inférieure Limite supérieure depuis la cote 101m37 aux points 13-14 et la cote 101m77 aux points 15-16
	h	15-16-17-18-15	1	Sans limite inférieure Limite supérieure depuis la cote 101m77 aux points 15-16 et la cote 101m97 aux points 17-18

Le volume n°2 ayant pour assiette la parcelle cadastrée AC 33 d'une superficie de 18 m², tel qu'il apparait dans le tableau ci-dessus, est déclassé avec désaffectation différé du domaine public ferroviaire.

La désaffectation dudit volume devra intervenir au plus tard dans <les 3 ans> à compter de la signature de la présente décision.

Les décisions de déclassement sont disponibles, en texte intégral, sur simple demande à SNCF Réseau, 92 avenue de France 75648 PARIS CEDEX 13.

5 Déclarations de projet

Déclaration de projet du 17 décembre 2014 concernant le projet d'aménagement de l'avant-gare de Paris Montparnasse préalable à l'arrivée des lignes à grande vitesse Bretagne – Pays-de-la-Loire et Sud Europe Atlantique

Le président de Réseau Ferré de France,

Vu le code des transports, et notamment ses articles L.2111-9 à L.2111-25 ;

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

Vu la délibération du conseil d'administration de Réseau ferré de France en date du 6 juin 2013 portant délégation de pouvoirs au président et fixant les conditions générales des délégations au sein de Réseau ferré de France ;

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L. 123-1 et suivants, R. 123-1 et suivants, L. 126-1 et R. 126-1 à R. 126-4 ;

Vu les articles L.122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale n°2014-04 du 26 mars 2014 ;

Vu la décision du 26 mai 2014 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la réalisation du projet d'aménagement de l'avant-gare de Paris Montparnasse préalable à l'arrivée des lignes à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique sur les territoires des communes de Paris (75), Malakoff (92), Montrouge (92), Bagneux (92), Châtillon (92), Vanves (92) ;

Vu le dossier constitué pour l'enquête publique de l'avant-gare de Paris Montparnasse préalable à l'arrivée des lignes à grande vitesse Bretagne Pays de la Loire et Sud Europe Atlantique et qui s'est déroulée du 16 juin 2014 au 15 juillet 2014 dans les communes de Paris (75), Malakoff (92), Montrouge (92), Bagneux (92), Châtillon (92), Vanves (92) ;

Vu le rapport et les conclusions de la commission d'enquête, en date du 17 octobre 2014 donnant un avis favorable à la réalisation du projet, assorti de 3 réserves ;

Considérant les éléments suivants :

I. INTERET GENERAL DE L'OPERATION

1. Présentation globale du projet :

Les objectifs de cette opération visent à augmenter la capacité de l'avant-gare de Paris Montparnasse afin de permettre l'accueil de nouveaux trafics liés aux nouvelles lignes à grande vitesse que sont la future ligne Bretagne Pays de la Loire (BPL) et la future ligne Sud Europe Atlantique (SEA).

Cela se traduit en termes de capacité par la possibilité de faire partir 11 TAGV par heure de la gare de Montparnasse, contre 9 dans la situation actuelle.

Le projet présenté consiste à réaliser des modifications ponctuelles des installations ferroviaires, effectuées strictement dans les emprises ferroviaires actuelles, en vue d'une meilleure utilisation des voies à quai existantes de la gare de Paris Montparnasse, sans construction de nouveaux quais, ni construction de nouvel ouvrage de génie civil.

Les aménagements sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France (RFF). Le financement du projet est assuré par RFF.

2. Description du projet

Le projet d'aménagement du plan de voie de l'avant-gare consiste à :

- Aménager une communication entre les voies TVG2 et M1 (pK 5,3) avec mise à 90 km/h de la voie M2 (pK 3,6 au pK 5,5),
- Créer deux communications entre les voies V1 et 1bis et entre les voies M2 et V1 (pK 3,2) et banaliser la voie V1,

- Créer une nouvelle communication dans l'axe de la voie 18,
- Modifier une traversée-jonction simple (TJS) en traversée-jonction double (TJD),
- Etendre et moderniser des postes d'aiguillage existants (PRCI de Montparnasse et de Vanves) pour intégration des nouveaux itinéraires, notamment les voies M1, M2 et M3 dans le poste de Vanves,
- Réaménager le bâtiment multifonction Cotentin dans le cadre de l'extension du PRCI de Montparnasse,
- Etendre les centres techniques FS de Châtillon, BS de Châtillon et CS de Bagneux.

A ceci s'ajoute le renforcement de l'alimentation électrique de l'avant-gare consistant à :

- Renforcer les alimentations caténares et feeders existantes de la sous-station électrique Ouest-Ceinture (pK 2.1),
- Remplacer les ensembles transformateurs / redresseurs actuels de la sous-station électrique Les Suisses (pK 6.1) par deux nouveaux transformateurs 11 MVA et redresseurs, plus puissants.

3. Adéquation du projet aux objectifs d'intérêt général

Le projet s'inscrit dans le contexte lié au développement du réseau à grande vitesse sur l'ouest et le sud-ouest de la France à l'horizon 2017. A cette date vont être mises en services deux nouvelles lignes à grande vitesse :

- la ligne nouvelle Sud Europe Atlantique (SEA) depuis Tours vers Bordeaux,
- la ligne nouvelle Bretagne Pays de la Loire (BPL) depuis l'Ouest du Mans vers Rennes.

Ces aménagements d'augmentation de capacité de l'avant-gare de Paris Montparnasse s'inscrivent ainsi dans la continuité des projets SEA et BPL qui préconisaient ces travaux dans leurs dossiers respectifs d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, sans pour autant les préciser ni les détailler.

4. Procédures administratives menées dans le cadre du projet

Les procédures administratives menées pour la réalisation du projet d'aménagement de l'avant-gare de la gare de Paris Montparnasse, nécessaires à la réalisation de l'ensemble de l'opération, sont les suivantes :

4.1 Etude d'impact

Conformément aux articles L.122-1 et suivants et R.122-1 et suivants du Code de l'environnement, une étude d'impact a été réalisée et détaille les différents impacts du projet sur l'environnement.

Conformément aux articles L.122-1 et R.122-6 et suivants de Code de l'environnement, l'Autorité Environnementale a émis un avis délibéré (n°2014-04) sur l'étude d'impact lors de sa séance du 26 mars 2014. L'étude d'impact a ensuite été complétée selon les recommandations de l'Autorité environnementale.

4.2 Enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée du 16 juin 2014 au 15 juillet 2014 inclus dans les communes de Paris (75, 14^{ème} et 15^{ème} arrondissements), Malakoff (92), Montrouge (92), Bagneux (92), Châtillon (92) et Vanves (92).

La commission d'enquête a assuré 21 permanences (3 par commune). A cette occasion, le public a pu prendre connaissance du dossier dans les mairies de Paris (75, 14^{ème} et 15^{ème} arrondissements), Malakoff (92), Montrouge (92), Bagneux (92), Châtillon (92), Vanves (92) ainsi que sur le site Internet de RFF, et consigner ses observations sur les registres en mairie ou les adresser à la commission d'enquête par courrier ou courriel.

Les aménagements de l'avant-gare de Paris Montparnasse ont fait l'objet d'un avis favorable de la part du président de la commission d'enquête, assorti des 3 réserves suivantes :

• Réserve n°1 :

La commission demande à RFF, comme il le suggère dans son mémoire en réponse d'organiser la mise en place, dès maintenant et préalablement à tout commencement de travaux, d'un **Observatoire du bruit**, qui sera un organe de concertation et de propositions.

L'observatoire du bruit sera composé d'élus locaux, de représentants des riverains, d'associations représentatives, de représentants de RFF et de la SNCF, sa présidence devrait être assurée par un élu local.

Il œuvrera à l'information des riverains et à la diminution des nuisances phoniques et vibratoires dues à la présence des voies ferrées et à l'exploitation de trains, conformément aux propositions faites par la commission dans son rapport.

• Réserve n°2 :

La commission d'enquête demande que RFF prenne l'**engagement ferme par écrit** :

- de procéder à des mesures complémentaires de bruit et aux simulations supplémentaires après avoir affiné le calage de son modèle numérique, tel qu'il le propose dans son mémoire en réponse,
- de déterminer les logements qui sont à protéger au vu des résultats de ces mesures et simulations,
- de communiquer, en concertation avec l'Observatoire du bruit, sur le programme et sur les résultats de ces mesures et simulations, de manière à ce que l'ensemble des riverains concernés bénéficie d'une complète information.

• Réserve n°3 :

La commission d'enquête demande à ce que RFF et la SNCF prennent l'**engagement ferme par écrit** :

- De mettre en place dans les meilleurs délais la procédure d'exploitation proposée dans le mémoire en réponse de RFF permettant la suppression de l'arrêt et du stationnement, au point C 503, des trains se rendant au Technicentre de Châtillon.

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

La déclaration de projet répond aux exigences des dispositions de l'article L. 126-1 du code de l'environnement. Ce dernier prévoit que lorsqu'un projet public de travaux d'aménagement ou d'ouvrage ne donnant pas lieu à déclaration d'utilité publique fait l'objet d'une enquête publique, l'établissement public responsable du projet doit se prononcer sur l'intérêt général de l'opération projetée.

L'enquête publique s'est déroulée conformément aux dispositions des articles L. 123-1 à L. 123-19 et R. 123-1 à R. 123-23 du code de l'environnement.

Elle s'est déroulée du 16 juin 2014 au 15 juillet 2014 inclus. Les dossiers ont été mis à disposition du public dans les mairies concernées durant toute l'enquête et tout particulièrement durant les permanences de la commission d'enquête.

A l'issue de l'enquête, le président de la commission d'enquête a établi un rapport relatant le déroulement de l'enquête, synthétisant les observations recueillies et a émis un avis favorable assorti de 3 réserves.

Faisant suite à l'avis du commissaire enquêteur, RFF a décidé d'engager les travaux selon l'opération présentée à l'enquête publique et d'intégrer les recommandations du commissaire enquêteur.

Réseau Ferré de France**Décide :**

Article 1^{er} : est déclaré d'intérêt général, au sens de l'article L.126-1 du code de l'environnement, le projet d'aménagement de l'avant-gare de la gare de Paris Montparnasse présenté à l'enquête.

Article 2 : RFF s'engage à mettre en place un Observatoire du bruit à Vanves et Malakoff composé d'élus locaux, de représentants des riverains, d'associations représentatives, de représentants de RFF et de SNCF, sous la présidence d'un élu local. Cet Observatoire du bruit œuvrera à l'information des riverains et à la bonne application des mesures prises pour la diminution des nuisances sonores dues à la présence des voies ferrées et à l'exploitation des trains.

Article 3 : RFF s'engage à réaliser des mesures complémentaires de bruit en concertation avec les riverains et communes pour affiner le calage de son modèle de simulation des niveaux sonores permettant de vérifier les logements qui nécessiteraient un renforcement de l'isolation de façade dans le cadre de ce projet en application des engagements à la création de la LGV. Le programme de mesures et les résultats des mesures complémentaires et des modélisations seront, en concertation avec l'Observatoire, diffusés aux communes afin de permettre une complète information des riverains.

Article 4 : RFF s'engage, par la mise en place d'une station de mesure permanente du bruit et sa participation à l'Observatoire du bruit, à suivre la mise en œuvre et la bonne application par la SNCF de la procédure d'exploitation pour éviter le stationnement au signal C503 des trains se rendant au Technicentre de Châtillon.

Article 5 : En application des dispositions de l'article R.122-14 du code de l'environnement, RFF se conformera aux mesures destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, à réduire les effets n'ayant pas pu être évités, et lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine qui n'ont pu être évités ni suffisamment réduits.

Il devra respecter les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine telles que prévues dans l'étude d'impact, dont la synthèse des principaux effets négatifs notables complétées des mesures prévues aux articles 2 à 4 se trouve en annexe.

Article 6 : La présente déclaration sera affichée dans les communes concernées par le projet. Elle sera également publiée au Bulletin Officiel de Réseau ferré de France consultable sur site internet (<http://www.rff.fr>) et au Recueil des actes administratifs de l'Etat dans les départements concernés par le projet.

Fait à Paris, le 17 décembre 2014
SIGNE : Jacques RAPOPORT

Annexe : Synthèse des principaux impacts négatifs notables sur l'environnement ou la santé humaine, mesures mises en place et modalités de suivi (pour une synthèse exhaustive voir étude d'impact) :

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

Thèmes	Impacts Temporaires	Mesures mises en place	Modalités de suivi
	<i>Milieu humain</i>		
Bruit	Les gênes générées par les travaux sur les plus proches riverains resteront limitées et seront avant tout liées au bruit car une partie importante des travaux se déroulera de nuit.	<ul style="list-style-type: none"> - optimisation de l'emplacement des réservations de chantier en phase préparation avec les différents sous-traitants - emploi de matériel spécifique respectant la réglementation en vigueur concernant les limitations de nuisances sonores : compresseur insonorisé et cuve tampon, engin de chantier homologué et respectant les normes en vigueur avec certificat d'homologation, utilisation de Stabox (au lieu du marteau-piqueur) ; - niveau de bruit émis par les engins de chantier inférieur à 85 dB(A) à 10 m; - recours à la préfabrication extérieure dans la mesure du possible; - utilisation des talkies walkies afin de ne pas utiliser de moyens de communication de type haut-parleur gênant pour le voisinage ; - recours à du matériel électrique plutôt que pneumatique lorsque c'est possible ; - disposition judicieuse des postes bruyants pour éviter les réverbérations et la transmission des vibrations ; - circulation des camions et engins sur les voies urbaines aux horaires d'activités ou quand cela est nécessaire pour les tâches du chantier, les déplacements hors horaires s'effectueront avec précaution à vitesse réduite ; - Information aux riverains et usager concernant les phases de chantier, les horaires, et interlocuteurs à joindre en cas de questionnement ou de plaintes. Ces mesures seront détaillées dans le dossier bruit de chantier.	Le suivi sera réalisé dans le cadre de la mission de Coordination Sécurité et Protection de la Santé prévue durant la période du chantier

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

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

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

Le Président de Réseau Ferré de France,

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

Considérant les éléments suivants :

I. INTERET GENERAL DE L'OPERATION

1. Présentation globale du projet :

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

Dans un contexte de fort développement économique et démographique de la Région, de la communauté d'agglomération de Montpellier, de la ville de Montpellier et de son aire d'influence, il a été envisagé par RFF en concertation avec les différents acteurs institutionnels, avec le public et avec le milieu professionnel, la construction d'une gare nouvelle sur le contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier en cours de réalisation. Le projet de gare nouvelle de Montpellier fait l'objet d'une convention de financement de 135 M€ aux conditions économiques de juillet 2011, conclue le 25 avril 2012

entre l'Etat, RFF, le Conseil Régional Languedoc-Roussillon, les agglomérations de Montpellier et Nîmes.

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

2. Description du projet

Les principales caractéristiques du projet sont :

- Le plan de voies

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

- deux voies passantes sans arrêt dédiées à la grande vitesse (fret et voyageurs) ; elles seront encadrées ;
- de six voies desservant trois quais (un quai central, deux quais latéraux) permettant la succession de trains à grande vitesse à intervalles rapprochés dans chaque sens ainsi que la possibilité de faire arriver des trains régionaux.

Le phasage de la réalisation des voies est prévu de la façon suivante :

- dès la mise en service de la gare nouvelle de Montpellier, deux voies passantes et quatre voies à quai ;
- à un horizon plus lointain, la réalisation des deux voies extrêmes au Sud et au Nord.

- Le bâtiment des voyageurs

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

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

Le bâtiment-voyageurs ou Cœur de gare regroupera les espaces de services aux voyageurs (ventes de billets, accueils, information-voyageurs intermodale), les services complémentaires (commerces et services à la personne), les locaux d'exploitation de la gare (équipes commerciales, escales).

L'ensemble de l'équipement sera aménagé en totale accessibilité à toutes les personnes et bénéficiera notamment d'un travail approfondi sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR).

Il sera conçu en superstructure au-dessus du plan des voies.

- L'accessibilité de la gare nouvelle (route, transports collectifs, vélos) :

Les accès à la gare nouvelle concernent :

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

Le réseau viarie sera dimensionné pour permettre aux véhicules de transports collectifs d'effectuer leur service dans les espaces dédiés, aux véhicules particuliers d'accéder aux espaces de dépose minute et de stationnement et aux modes de déplacement doux d'accéder aisément aux espaces de stationnement spécifiques qui seront réalisés à cet effet.

- Le stationnement :

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

- dans un premier temps, des ouvrages de stationnement pour véhicules légers offrant 1 600 places, notamment 800 places pour le stationnement de longue durée et 500 places pour les stationnements de courte durée ;
- à terme, il est envisagé la réalisation de 3 000 places de stationnement utiles au pôle d'échanges ;
- 400 places vélos seront également réalisées ;

3. Adéquation du projet aux objectifs d'intérêt général

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

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

- Assurer les fonctions de gare en tenant compte de son environnement : la gare nouvelle de Montpellier est envisagée comme un lieu de passage et de connexion. Cette complémentarité conduit à développer trois fonctions-clés au sein de la gare :
 - être un lieu à vivre, ouvert sur la ville en offrant des services et activités adaptés au voyageur et au citoyen ;
 - être un équipement durable et évolutif, intégré dans son environnement, dont l'impact est maîtrisé en construction comme en exploitation ;
 - être un signe urbain, identitaire et assurant l'accès vers la ville et le réseau de déplacements.

II. PROCEDURES ADMINISTRATIVES MENEES DANS LE CADRE DU PROJET

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

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

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

Au-delà du cadre strictement réglementaire fixé par l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme, RFF a engagé une démarche participative de concertation autour du projet de gare, et ce, dès les phases amont du projet. Cette démarche marque le souhait d'associer la population locale dans la réflexion sur les attentes de la gare nouvelle.

Un « atelier citoyen » a été mis en place permettant d'accompagner les personnes intéressées et volontaires dans leurs réflexions et la formalisation de leurs souhaits quant à la future gare. Cette démarche s'est effectuée durant l'élaboration du projet technique de la gare qu'elle a enrichi pour une approche plus pragmatique et utilitaire du bâtiment gare.

Dans une démarche itérative d'enrichissement mutuel et réciproque, les démarches de concertation volontaire et réglementaire se sont déroulées dans une même temporalité de façon à s'enrichir réciproquement. La concertation a permis à la population de s'exprimer autour d'un débat constructif qui a permis de mieux intégrer certaines problématiques d'accessibilité, de circulation et de réorganisation du réseau de transports.

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

2. Etude d'impact

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

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

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

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

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

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

Décide :

Article 1^{er} : Est déclaré d'intérêt général, au sens de l'article L. 126-1 du code de l'environnement, le projet de gare nouvelle à Montpellier sur le site de La Mogère - Pont Trinquat, conformément au dossier soumis à l'enquête publique¹.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Phase Travaux			
Thématiques		Effets / Impacts	Mesures et suivi
Risques naturels	Inondation	Impacts temporaires : présence de l'aléa inondation et zone rouge PPRI	Mesures de réduction : adaptation du chantier compte tenu de l'aléa inondation. Modalités à préciser dans le dossier Loi sur l'Eau, en accord avec le règlement du PPRI et toute disposition alors en vigueur ainsi que dans le respect des mesures fixées par l'administration compétente
	Séisme, mouvements de terrain	Pas d'impacts temporaires ou permanents.	Pas de mesure spécifique
Milieu naturel	Natura 2000	Pas d'incidence significative sur les objectifs de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000. Le projet de gare ne remet donc pas en cause la viabilité et le fonctionnement des sites Natura 2000 qui sont situés à proximité (au-delà de 5 km).	Pas de mesure spécifique
	Zonage réglementaire (hors N2000) et d'inventaires	Pas d'impact sur les sites concernés par un zonage réglementaire ou d'inventaires situés à proximité du projet gare.	Pas de mesure spécifique
	Habitat naturel, faune, flore Continuités écologiques	Impacts temporaires : le dérangement des espèces (présence d'engins et bruit généré par le chantier) ; - l'émission de poussières (circulation des engins) ; les risques de pollution liés aux travaux, aux installations de chantier ; la destruction d'habitats naturels et d'espèces floristiques (hors espèces protégées). Impacts permanents : les destructions d'habitats et d'espèces animales ou végétales dans l'emprise requise par la réalisation des travaux de l'infrastructure ; destructions et dégradations des habitats d'espèces en cas de pollution pendant le chantier.	Mesures de réduction : - Planification des travaux en fonction des exigences écologiques des espèces afin de limiter le dérangement et d'éviter le risque de destruction d'un maximum d'individus d'espèces ; - suivi pendant la phase chantier par un écologue ; - Délimitation rigoureuse des emprises de chantier - Suppression de la contamination par des espèces envahissantes et autochtones -- Lutte contre les pollutions : un balisage des secteurs à préserver de la circulation des engins et une identification des différentes zones du chantier et de leur destination ainsi que la définition de l'organisation des pistes et sens de circulation; la définition d'un plan d'intervention en cas de pollution accidentelle stipulant.
Patrimoine et Paysage	Monument historique, sites inscrits/classés	Pas d'impact en phase chantier	
Milieu humain	Documents de planification et d'urbanisme	SDAGE et SAGE : le projet s'inscrit dans une démarche d'aménagement compatible avec les orientations du SDAGE et du SAGE. De ce fait, il est compatible avec le SDAGE et la SAGE. SRCE : le SRCE est en cours d'élaboration. Selon les indications disponibles dans la version 3, le projet de la gare nouvelle n'est pas positionné sur l'un des espaces Trame verte Trame Bleue à éviter prioritairement (respect de la logique d'évitement). Le Nègue-Cats n'est pas identifié dans le SRCE comme un réservoir de biodiversité ou un corridor écologique dans la Trame Bleue. De même, le secteur entre le Mas de Brousse et le château de la Mogère ne s'inscrit ni dans un réservoir de biodiversité ni dans un corridor écologique de la Trame Verte. SCOT de l'agglomération de Montpellier : le projet est compatible avec le SCOT (diagnostic du PADD, DOG). PDU : le projet de gare nouvelle est en cohérence avec le PDU. Le projet incite à la multimodalité et encourage l'utilisation des transports en commun au profit de l'automobile. PLU de Montpellier : Le projet de la gare nouvelle est compatible avec le PLU.	
	Servitudes	Le projet n'est pas de nature à avoir des effets sur les différents types de servitude qui s'applique sur le site d'implantation retenu (servitude d'utilité publique au regard de la protection des monuments historiques, servitudes aéronautiques de dégagement liées à la proximité de l'aéroport de Montpellier et à son cône d'envol).	

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

		Phase Exploitation	
Thématiques		Effets / Impacts	Mesures et suivi
Milieu physique	Sol, relief	Pas de modification significative du relief.	En l'absence d'impact résiduel permanent significatif, aucune mesure n'est mise en œuvre.
	Hydrogéologie, eaux souterraines	Pas d'impact permanent sur les eaux souterraines en dehors risque de pollution accidentelle.	
	Eaux superficielles	Impacts temporaires et permanents : modification de l'écoulement des eaux superficielles avec les aménagements extérieurs de la gare (en particulier parkings) Impacts temporaires : risque de pollution chronique d'origine routière sur les accès et parkings Impacts permanents liés à la mise en activité de la gare : les voyageurs et personnes circulant dans le bâtiment de la gare nouvelle généreront des eaux usées, par les sanitaires, les éviers, etc.	Mesures de réduction : limitation des surfaces imperméabilisées pour les parkings avec revêtement spécifique, évacuation des eaux de ruissellement de la gare par des rigoles intégrées à l'ouvrage, sans traitement préalable (eaux de toiture). Mesures de compensation : bassins, noues dont le dimensionnement sera à préciser dans le cadre du dossier Loi sur l'eau. Mesure de réduction liée à la pollution domestique : raccordement du bâtiment de la gare au réseau d'eaux usées communal ou intercommunal existant à réaliser. Les eaux usées s'écouleront vers la station d'épuration de Montpellier. .
Risques naturels	Inondation	Le bâtiment voyageur est conçu en superstructure, au-dessus de la plateforme ferroviaire du CNM et n'aura pas d'incidence en tant que tel sur l'écoulement du Nègue-Cats. Seuls les parkings, conçus en remblais s'inscrivent dans le champ d'expansion des crues du Nègue-Cats et sont concernés par l'aléa inondation. Le projet de la gare nouvelle entrainera une imperméabilisation de sols.	L'ensemble des mesures d'accompagnement hydraulique pour rétablir l'écoulement du Nègue-Cats (branche principale) est prévu dans le cadre des projets d'infrastructures CNM et A9b. Il est prévu la mise en œuvre d'ouvrages hydrauliques afin d'assurer la continuité des écoulements de la branche principale du Nègue-Cats. L'ensemble des maîtrises d'ouvrages des différents projets s'est associé pour le traitement collectif des surfaces imperméabilisées et de la réalisation d'ouvrage hydrauliques permettant le stockage des eaux de ruissellement. A ce titre, des bassins (bassin d'écrêtement, bassins multifonctions, ..) seront mis en œuvre pour permettre de stocker les eaux de ruissellement liés à l'imperméabilisation des surfaces. Mesure de réduction : très en amont, une réflexion sur chacune des infrastructures et projet de la gare a donc intégré la problématique inondation afin d'étudier une réduction de la vulnérabilité, les aménagements et le dimensionnement des ouvrages adaptés à ce contexte. Une étude hydraulique spécifique sera réalisée par le titulaire du contrat de partenariat de la gare nouvelle. Il sera présenté dans le cadre du Dossier attendu au titre de la Loi sur l'eau du projet de gare.
	Séisme, mouvements de terrain	Présence d'une zone de sismicité 2 « sismicité faible »	Respect de la réglementation parasismique en vigueur (articles R.563-3 et suivants du Code de l'environnement) dans la conception.
Milieu naturel	Natura 2000	Pas d'incidence significative sur les objectifs de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000. Le projet de gare ne remet donc pas en cause la viabilité et le fonctionnement des sites Natura 2000 qui sont situés à proximité (au-delà de 5 km).	En l'absence d'impact, pas de mesure spécifique.
	Zonage réglementaire (hors N2000) et d'inventaires	Pas d'impact sur les sites concernés par un zonage réglementaire ou d'inventaires situés à proximité du projet gare	En l'absence d'impact, pas de mesure spécifique
	Habitat naturel, faune, flore	Pas d'impact du projet gare sur des espèces protégées avérées Pas de consommation supplémentaire d'habitats par le projet en comparaison avec la phase chantier. Risque de dérangement des espèces (bruit, lumière) lié à l'activité de la gare (impacts indirects). Impacts permanents sur un faible linéaire du cours d'eau le Nègue-Cats avec la réalisation des aménagements (parkings, ouvrages hydrauliques). Risque destruction d'habitat ou d'espèce en cas de pollution	Choix adapté des espèces pour l'aménagement des différents espaces végétalisés Mesures de réduction du dérangement des espèces à intégrer dans la conception du projet : Optimisation de l'éclairage pour minimiser ses nuisances (couleur de l'éclairage, orientation du faisceau). Les mesures d'accompagnement pour favoriser le maintien d'espèces à proximité s'inscrivent dans les mesures des projets d'infrastructures du secteur. Le suivi écologique est mené dans ce cadre. Mesures de génie écologique, de restauration du tracé et du gabarit adapté aux caractéristiques du cours d'eau afin qu'il conserve son équilibre morpho dynamique.

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

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