

#### **4.6. ANNEXE 6 : DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS PREALABLE A LA REALISATION D'UNE ETUDE D'IMPACT**





**Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact**

**Article R. 122-3 du code de l'environnement**



*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection de l'environnement*  
*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement*  
**Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative**

Cadre réservé à l'administration		
Date de réception 22/01/2016	Dossier complet le 22/01/2016	N° d'enregistrement F-011-16-C-0003

**1. Intitulé du projet**

Aménagement du faisceau des voies de garage existant de Greiz-Salonique (dit « faisceau Infra ») situé sur la commune de Greiz-Amainvillers en Seine-et-Marne.

**2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire**

**2.1 Personne physique**  
 Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_

**2.2 Personne morale**  
 Dénomination ou raison sociale: SNCF Réseau  
 Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale: Xavier GRUZ, directeur des projets EOLE-NEXTEO  
 RCS / SIRET: 412280737003100 Forme juridique: EPIC de l'Etat

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

**3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet**

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
Rubrique 5°a) Autres voies ferroviaires de plus de 500 mètres.	<p>SNCF Réseau souhaite aménager de manière pérenne les voies 2 à 5 du faisceau de Greiz-Salonique situé le long de la ligne Paris-Est - Mulhouse-Ville (001 000) entre les Pk 36.550 et 37.400 environ sur la commune de Greiz-Salonique afin de gérer le ramassage du quota de rames supplémentaires liées au prolongement des missions Est dans le cadre du prolongement du RER E vers l'ouest.</p> <p>Les trois nouvelles voies permettront de gérer en simultané deux unités multiples, chacune sur une longueur utile supérieure à 492 m et de 5,50 m d'entraxe.</p> <p>L'affectation actuelle "voie de service" n'est pas modifiée par le projet. Les aménagements apportés n'auront aucun effet sur les circulations commerciales de trains de la ligne Paris-Est - Mulhouse-Ville.</p>

**4. Caractéristiques générales du projet**

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 3.1 du formulaire**

**4.1 Nature du projet**

Le projet est de nature ferroviaire, il se situe dans un environnement ferroviaire et ne nécessitera pas d'acquisition ou de consommation de nouvelles emprises.

Le site de Greiz-Salonique est idéalement placé, à proximité immédiate du terminus des missions "Est" de la ligne E du RER (Tourna). Le faisceau de voies est entouré par la forêt domaniale d'Amainvillers et est voisin d'une usine de compostage de la SIETOM (syndicat mixte d'enlèvement et de traitement des ordures ménagères). Les premières habitations sont situées à plus de 1 km du faisceau.

Le projet prévoit la réalisation des travaux suivants :

- dépose des voies actuelles 3F, 4F, 5F et 6F, pour la création des nouvelles voies 3F, 4F et 5F d'entrevoies plus larges,
- dépose des appareils de voie n°109, 111, 203 et 206, avec remplacement par de la voie courante à l'emplacement des appareils 109 et 206,
- pose de deux appareils de voie nécessaires à la reconstitution des têtes de faisceau,
- ballastage et mise à niveau des voies,
- modernisation du poste de signalisation par un Poste Manettes de Voies (PMV),
- création d'un bâtiment de service abritant une partie service de nettoyage, des locaux techniques / locaux de prise de services des conducteurs / locaux de la maintenance légère de site,
- électrification des nouvelles voies (dépose puis pose des nouvelles installations fixes de traction électrique),
- installation d'équipements divers (télécommunications, escalottes, etc.),
- sécurisation du site (clôture, portail d'accès, éclairage),
- une aire de stockage de déchets,
- un parking de 20 places raccordé à l'entrée du site.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire

## 4.2 Objectifs du projet

Le projet de prolongement du RER E vers l'Ouest apportera une nouvelle grille de desserte avec une augmentation de l'offre de transport. Des études d'exploitation ont démontré qu'il était nécessaire de créer des garages de rames supplémentaires.

Le faisceau de voies de service de Gretz-Salonique a été retenu pour le réaménagement et la réalisation de trois nouvelles voies de garage.

Le coût objectif des études et travaux d'infrastructure est estimé à 14,2 millions d'euros HT (CE 2012).

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

La réalisation des travaux sur les voies de service est prévue entre mi-2016 et fin 2019.

Le projet prévoit la dépose des voies actuelles 3F, 4F, 5F et 6F, pour la création des nouvelles voies 3F, 4F et 5F d'entrevoies plus larges. À noter, qu'en conséquence du ripage des voies 3F à 5F pour obtenir les entraxes nécessaires, la voie 6F sera déposée. Les voies seront (ré-)équipées d'une caténaire légère 25kV afin de pouvoir faire évoluer les rames du type automotrice électrique.

Un bâtiment modulaire pour la prise de service des conducteurs sera construit dans les emprises ferroviaires ainsi qu'un parking de 20 places.

Les clôtures du site seront soit renouvelées (selon leur état) soit créées afin de renforcer la sécurité (anti-tag), au périmètre immédiat des rames.

Le site bénéficie d'ores et déjà d'un accès routier. Aucune création de voirie d'accès au chantier ne sera donc nécessaire.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La vitesse maximale autorisée sur les voies de service est de 30 km/h (pas de changement par rapport à la situation actuelle).

Le nouveau faisceau sera susceptible de recevoir la mixité des rames RER E NG (nouvelle génération) avec un parc de rames M2N (matériel roulant actuel) provenant du service RER E à l'Est. Ces garages permettront chaque matin l'injection des rames dans les missions de Tourman et de Villiers-sur-Mame.

Du nettoyage sommaire sera réalisé dans les rames avec :

- enlèvement de papiers,
- nettoyage localisé,
- sans production d'effluent.

Une aire de stockage des déchets sera constituée de trois bennes aptes à l'évacuation pour recyclage dans les filières adaptées.

**4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?**

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet de prolongement du RER E vers l'ouest a été déclaré d'utilité publique (DUP) le 31 janvier 2013.

Le remisage de rames était envisagé au stade DUP à Gretz-Touman.

L'aménagement du faisceau de Gretz-Salonique est soumis à rubrique "Loi sur l'eau" et est donc présentée dans le cadre du "dossier de demande d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement" (Dossier Loi sur l'Eau ou DLE).

Le bâtiment de service et le Poste Manettes de Voies (PMV) feront l'objet d'un permis de construire (Etablissements Recevant des Travailleurs).

**4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli**

Ce formulaire répond à la procédure de demande d'examen au cas par cas, conformément au décret 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux et d'ouvrages d'aménagement (rubrique 5a).

**4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées**

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur des voies (en m) :	850 mètres environ

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s) d'implantation

Le site est compris entre "La Pâturée aux Bouafs" et "Entre les Deux Routes"

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_\_\_ ° \_\_\_\_ ' \_\_\_\_ " \_\_\_\_ Lat. \_\_\_\_ ° \_\_\_\_ ' \_\_\_\_ " \_\_\_\_

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° : 41° et 42° :

Point de départ : Long. 48 ° 45 ' 16 " N Lat. 2 ° 42 ' 33 " E

Point d'arrivée : Long. 48 ° 45 ' 05 " N Lat. 2 ° 43 ' 08 " E

Communes traversées :

Gretz-Arnainvilliers (77220)

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui  Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui  Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui  Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Les terrains nécessaires à la réalisation de l'opération sont des emprises ferroviaires.

Aucune emprise complémentaire n'est nécessaire.

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ? Oui  Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :  
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Gretz-Armainvilliers, entré en révision en septembre 2011, a été arrêté par le conseil municipal du 2 décembre 2014.

La commune de Gretz-Armainvilliers appartient au Syndicat Mixte d'Études et de Programmation pour la révision du schéma de cohérence territorial (S.Co.T.) d'Armainvilliers. En absence de S.Co.T. achevé et opposable, le Plan Local d'Urbanisme de Gretz-Armainvilliers doit être compatible avec le Schéma Directeur d'Île-de-France (S.D.R.I.F.) actuellement opposable.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui  Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le faisceau de voies de service est entouré de plusieurs ZNIEFF : - Forêts d'Armainvilliers et de Fermiers au Nord (ZNIEFF type 2), - Forêts de La Lechelle et de Coubert au Sud (ZNIEFF type 2), - Etang d'Armainvilliers (ZNIEFF type 1).  Le projet est circonscrit au sein d'emprises ferroviaires déjà artificialisées, il n'aura donc aucune incidence sur les ZNIEFF environnantes.
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Gretz-Armainvilliers est concernée par l'arrêté préfectoral n°99 DA1 1 CV 070 du 19/04/1999 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit. Le classement doit être révisé prochainement.  L'infrastructure SNCF Paris Est à Mulhouse Nord connexion est classée en catégorie 1 avec une largeur des secteurs affectés par le bruit de 300 mètres (de part et d'autre de l'infrastructure).

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p><b>77-Seine-et-Marne : 16 ZPPAUP</b></p> <p>Barbazan - Bray-sur-Seine - Brie-Comte-Robert - Couilly-Pont-aux-Dames - Crécy-le-Chepelle - Jossigny - Lagry/Marne - Larchant - Le Châtelet-en-Brie - Maligny - Melun - Montceaux-les-Meaux - Provins - Rozay-en-Brie - Seine-Port - Villeneuve-la-Comte - Voulangis</p> <p><b>1 AVAP</b></p> <p>Thomery</p>
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'emprise du faisceau V1 à V5 (au nord) est située sur une zone considérée « ZH classe 3 » (zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser). Les plateformes ferroviaires sont par définition des milieux semi-industriels. Ce sont des terrains qui ont été terrasseés et reconstruits artificiellement avec des matériaux exogènes (sous-couche, ballast, rails, traverses). Par nature, la plateforme existante concernée ici n'est donc pas humide. Les travaux de ce site ne concernent que l'emprise de la plateforme ferroviaire existante. Aucune extension n'est envisagée. Les travaux prévus n'auront donc aucun impact en lien avec une zone humide.
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone d'implantation des voies de garages se situe en dehors des zones d'aléas.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Six installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont recensées sur le territoire de la commune. La base de données BASOL du Ministère ne recense aucun site pollué. Un diagnostic pollution des terrains est en cours de réalisation.</p> <p>Si une pollution des sols est avérée, le maître d'ouvrage s'engage à éliminer les sols pollués ainsi que les déchets considérés comme dangereux selon les filières adaptées et fixées par la réglementation.</p>
dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La commune de Gretz-Armainvilliers est située dans la zone de répartition des eaux de la nappe du Champigny (Arrêté Préfectoral n°2009/DDEASEPR497).</p> <p>Nom de l'unité hydrographique : IF12 - Yerres Nom de la masse d'eau : FRHR 101 - L'Yverres du confluent de l'Yvron (exclu) au confluent du ru du Cornillot (inclus) SAGE du bassin versant de l'Yverres et SDAGE</p>
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	S'agissant d'une infrastructure existante, les impacts potentiels sur les eaux souterraines et superficielles sont très limités. Il est important de rappeler à ce titre que SNCF Réseau mène une politique de rationalisation de l'usage des produits phytosanitaires.
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le Parc et château du domaine Péreire, situé au sud du faisceau de voies, est protégé au titre des sites inscrits (arrêté du 6 mars 1947). Le site est actuellement occupé par le Golf Clément Adar. Il est situé hors de la zone d'étude.
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche se situe à une quinzaine de kilomètres (FR1100812 - L'Yverres de sa source à Chaumes-en-Brie) de cette opération.
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La zone de projet est située à proximité, mais ne recoupe pas, les périmètres de 500m de protection des monuments historiques suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La ferme Péreire (sur la commune d'Ozoir-la-Ferrière),</li> <li>- L'Hôtel de Ville de Tourman-en-Brie.</li> </ul> <p>On notera par ailleurs l'absence de co-visibilité entre ces monuments et le projet.</p> <p>L'inventaire général du patrimoine culturel recense trois édifices remarquables sur Gretz-Armainvilliers : le Parc et château du domaine Péreire, le Parc de chasse dit parc de Vignolles et l'Arboretum du Val des Dames ou parc Hutnel.</p>

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'implique aucun prélèvement d'eau, aussi bien en phase chantier qu'en phase d'exploitation.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les aménagements seront réalisés au niveau du terrain naturel et ne présentent donc pas de risque de drainage des masses d'eau souterraines.
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les matériaux générés au niveau du décaissement (terre végétale, déblais) seront réduits et exportés conformément à la réglementation. Le projet prévoit la dépose de traverses, de ballast, de rails usagés. Ces matériaux seront évacués, traités et/ou éliminés selon la filière appropriée.
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les aménagements seront réalisés au niveau du terrain naturel. Les apports de matériaux seront donc réduits (reconstitution de la plateforme). Le projet prévoit la pose de nouveaux rails, ballast, traverses.
<b>Milieu naturel</b>	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est circonscrit au sein d'emprises ferroviaires déjà artificialisées. Le MOA s'engage à limiter les emprises travaux au strict minimum. Pour se faire, un balisage sera réalisé en préalable à toute intervention des engins de chantier. Les forêts environnantes sont soumises au régime forestier (code forestier). La forêt d'Armainvilliers, aux essences multiples, est restée en grande partie préservée. À l'automne, les grandes étendues d'eau accueillent un grand nombre d'oiseaux migrateurs. Ce vaste massif est complété par la forêt de la Léchelle au Sud du territoire ainsi que par les jardins arborés des châteaux dont l'un d'entre eux (domaine du Val des Dames) accueille un arboretum.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il est important de noter que les voies principales (adjacentes aux voies de garages) sont équipées de caténaires et sont par ailleurs très circulées. Les incidences indirectes du projet peuvent être considérées comme non significatives.



	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est circonscrit au sein d'emprises du domaine public ferroviaire déjà artificialisées, aucune acquisition foncière n'est nécessaire.
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas dans les zones à risques (PPRI et PPRN).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les émissions atmosphériques polluantes lors du chantier et leurs impacts sur la qualité de l'air et la santé des populations seront faibles.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un dossier bruit sera établi avant le démarrage des travaux de régénération et d'électrification.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase travaux, les incidences seront limitées à l'usage et à la circulation des engins de chantier. Toutefois, cette nuisance sera limitée et temporaire.
Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'éclairage des zones de travail et des abords (mats d'éclairage et appliques) sera réalisée suivant les normes d'éclairage.</p> <p>Les éclairages seront limités aux zones d'interventions et disposés de manière à ne pas occasionner de pollutions lumineuses.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les rejets sont limités à la phase chantier et liés à la circulation des engins chantier. Compte-tenu des travaux envisagés, ils seront particulièrement faibles.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les eaux ruisselant sur l'imperméable sont restituées au milieu naturel (reconduction du fonctionnement existant).</p> <p>Les eaux usées seront collectées vers la fosse sceptique du bâtiment de service (vidangée à la demande par une entreprise spécialisée pour un traitement externalisé).</p> <p>Il est à noter que le nettoyage des rames se réalise principalement à sec (ramassage de papiers et autres débris). Les quelques produits solubles seront conditionnés et manipulés uniquement au-dessus de bacs de rétention spécifiques dans des locaux dédiés à la préparation. Ils seront utilisés ponctuellement à l'intérieur des rames (pour retirer des salissures excessives).</p> <p>Il est important de rappeler que les rames maintenues ne disposent pas de toilettes à bord et que les opérations de nettoyage à la brosse de l'extérieur des rames n'auront pas lieu sur ce site.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le risque de pollution lié aux engins de chantier est réduit, circonscrit dans le temps et dans l'espace.</p> <p>Le projet prévoit la dépose des constituants de voies, parmi lesquels des traverses en bois créosotées, déchets considérés comme dangereux (D3S). Leur élimination sera réalisée via une filière adaptée, conformément à la réglementation.</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les aménagements prévus sont réalisés à niveau, sans terrassement significatif.</p> <p>Les voies principales sont déjà électrifiées. L'électrification des voies ne modifiera pas la perception du site et son intégration dans le paysage.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site est entouré de forêts soumises au régime forestier (préservation du patrimoine forestier et aménagement forestier).</p> <p>Conformément aux dispositions légales, toutes les mesures applicables aux travaux exécutés à proximité des réseaux seront prises.</p>

**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

Empty text area for describing cumulative impacts.

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

Empty text area for describing cross-border effects.

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Les enjeux sont limités par l'ampleur modérée et la nature du projet, par la faible sensibilité du milieu sur l'emprise ferroviaire et par l'absence de rivierain. Des mesures de balisage seront prises afin de confiner les travaux et les manipulations d'engins uniquement dans l'emprise ferroviaire.

La phase travaux impliquera des nuisances temporaires causées par le chantier. Les travaux auront lieu majoritairement de jour. Le chantier étant modeste et exclusivement sur emprise ferroviaire, ces nuisances s'avèreront peu significatives (pas de déviations, ni d'interruptions de circulation pour les automobiles).

Au vu de l'ensemble de ces éléments, le maître d'ouvrage considère que le projet peut être dispensé d'une étude d'impact.

## 8. Annexes

## 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	X
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	X
5	<b>Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°</b> : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	

## 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 5 : Atlas cartographique
Annexe 6 : Plan de voies
Annexe 7 : Planning

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à Paris

le, 07/01/2016

Signature

10/10