

# 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

12/05/2014

Dossier complet le

12/05/2014

N° d'enregistrement

F-011-14-C-0049

## 1. Intitulé du projet

Trottoir de manoeuvre en gare d'Orsay-Ville

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

### 2.1 Personne physique

Nom  Prénom

### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET  Forme juridique

**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
5 - b) Infrastructures ferroviaires	Élargissement d'un quai
7 - a) Ouvrage d'art / Ponts d'une longueur inférieure à 100 mètres	Agrandissement d'un ouvrage routier privé (Pont du Grand Mesnil) pour permettre le franchissement de 3 voies ferrées (2 actuellement) : passage de l'ouverture de l'ouvrage de 17 mètres à 24 mètres.
8) Transports guidés de personnes	Modification du système de transport

## 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire**

### 4.1 Nature du projet

Dans sa configuration actuelle, la gare d'Orsay-Ville constitue un terminus critique pour l'exploitation de la ligne B : aux heures de pointe, 5 trains par heure se retournent sur une seule voie à quai avec un intervalle de temps limité (du fait de la densité de l'offre). Les trains retardés à leur arrivée dans ce terminus repartent, dans la plupart des cas, vers Paris avec un retard incompatible avec les autres circulations.

Le projet " Trottoir de manoeuvre en gare d'Orsay-Ville" consiste à créer une position de retournement des trains en arrière gare d'Orsay-Ville (pose de 400 mètres linéaires de voies ferrées, élargissement d'un quai suite au reprofilage des voies, ajout d'appareils de voie, agrandissement d'un pont) pour augmenter la performance du terminus.

## 4.2 Objectifs du projet

La gare RER B d'Orsay-Ville est actuellement exploitée en terminus intermédiaire aux heures de forte affluence. Le faible temps de séjour des trains en gare d'Orsay-Ville permet de résorber uniquement les "faibles" retards (de moins de 5 minutes représentant 22% des incidents survenant sur la ligne B) et n'est donc pas favorable à la fiabilité et à la régularité de la ligne pour les voyageurs. Le projet consiste donc à créer un trottoir de retournement en arrière gare (côté Sud entre Orsay-Ville et Bures sur Yvette) afin d'augmenter le temps de séjour des trains et ainsi de pouvoir résorber des retards plus importants (de l'ordre de 17 minutes représentant 80% des incidents) et d'augmenter la robustesse d'exploitation de la ligne.

En situation fortement perturbée, le renforcement de la capacité de retournement du terminus d'Orsay-Ville offre plus de possibilités d'exploitation notamment pour la mise en place de services provisoires.

L'augmentation de la performance de ce terminus participe donc à la production d'une desserte plus fiable et plus régulière pour les voyageurs.

De plus, ce trottoir permet la spécialisation des quais : 1 quai latéral (1 voie) pour tous les trains en provenance de Paris et 1 quai central (2 voies) pour tous les trains en direction de Paris. La correspondance "quai à quai" est donc plus aisée notamment pour les voyageurs souhaitant poursuivre leur voyage vers Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur Ligne B approuvé par le STIF le 10 juillet 2013, qui vise à répondre aux attentes des usagers, à consolider de façon pérenne l'exploitation de la ligne et à anticiper les futures évolutions d'offre.

Ce projet est classé prioritaire par le STIF.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

\* Calendrier de réalisation des travaux :

Les travaux faisant l'objet de la présente demande débuteront à l'horizon 2016-2017 pour une mise en service des installations en 2019-2020.

\* Localisation des travaux:

L'emprise du projet s'étend sur les communes d'Orsay et de Bures sur Yvette et est limitée aux quais et arrière gare d'Orsay.

\* Nature des travaux :

1 - Travaux visibles de modification / création d'infrastructures :

- création de murs de soutènement
- agrandissement du Pont du Grand Mesnil
- prolongement de la voie 2 en alignement de la voie d'origine et reprofilage du quai 2
- création de communications Voie 1 - Voie Z, Voie 2 - Voie Z et Voie Z - Voie 1
- modification de la ligne aérienne de contact

2 - Travaux non visibles d'adaptation des systèmes d'exploitation :

- poste de signalisation et signalisation ferroviaire
- systèmes de contrôle continu de vitesse des trains
- systèmes d'aide à l'exploitation

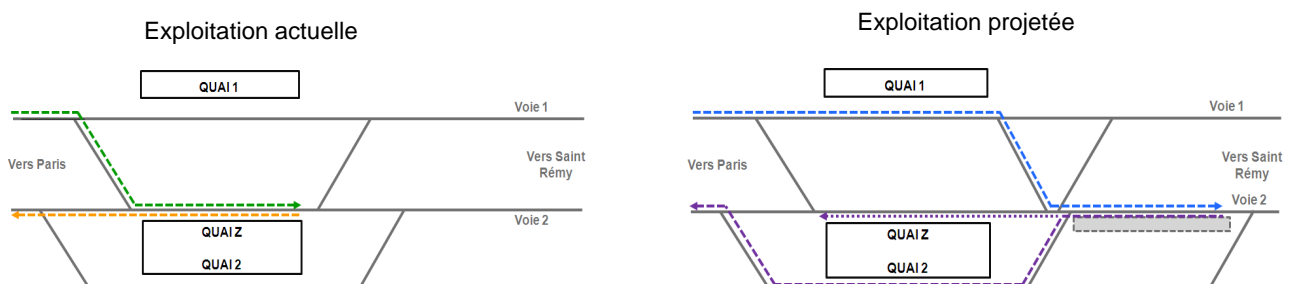
\* Réalisation des travaux:

L'exploitation des infrastructures ferroviaires sera, dans la mesure du possible, maintenue. Afin de limiter les gênes, les travaux pourront être réalisés en nuit et des interruptions seront prévues sur des périodes de plus faible affluence (vacances).

Une communication auprès des usagers et des riverains, une mise en place des moyens de substitution lors des travaux et une signalétique spécifique en gare pourront être mises en place par l'exploitant.

La RATP prendra les mesures adéquates pour limiter les perturbations liées au chantier.

Les marchés contiendront notamment des préconisations qui concerneront tous les impacts potentiels du chantier (air, bruit, circulation des véhicules, horaires de travail,...).



L'exploitation de la gare avec les infrastructures projetées permet:

- d'assurer une correspondance quai à quai pour les voyageurs souhaitant poursuivre leur voyage vers Saint-Rémy-lès-Chevreuse (aujourd'hui, les voyageurs descendent quai Z et se précipitent vers le quai 1 pour monter dans le train en direction de Saint Rémy qui suit à 2 minutes derrière - situation non acceptable pour les personnes à mobilité réduite),
- d'augmenter les capacités de retournement en pouvant rallonger le temps de séjour du train en gare et en permettant le séjour d'un train supplémentaire : 2 trains en terminus (1 sur le quai Z et 1 au trottoir) contre 1 seul train actuellement.

Ces modifications sont cohérentes avec les évolutions d'offre prévues sur la ligne B.

#### 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).

A ce stade des études, le projet sera soumis à une déclaration préalable de travaux au titre du site inscrit de la Vallée de Chevreuse.

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

Ce formulaire n'est pas rempli pour une procédure d'autorisation particulière mais uniquement dans le cadre d'une procédure de demande d'examen au cas par cas conformément au décret n°2011-2019 du 29/11/2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux ou d'ouvrages d'aménagements.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
- Longueur de voies ferrées créées (prolongement de la voie 2)	400 mètres linéaires
- Superficie maximale de l'emprise des travaux	1500 m <sup>2</sup> maximum
- Longueur du Pont	passage de 16 à 24 mètres
Les aménagements prévus (murs de soutènement) ne présentent aucune élévation par rapport aux talus existant.	

#### 4.6 Localisation du projet

##### Adresse et commune(s) d'implantation

RER B - Gare d'Orsay-Ville  
Implantation du projet sur les communes d'Orsay et de Bures sur Yvette

##### 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. 02 ° 10 ' 49 " E Lat. 48 ° 41 ' 50 " N

Point d'arrivée : Long. 02 ° 10 ' 08 " E Lat. 48 ° 41 ' 46 " N

Communes traversées :

Orsay - Code INSEE : 91471

Bures sur Yvette - Code INSEE : 91122

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 ?

L'emprise du projet se situe:

- en grande partie sur le domaine de la RATP
- sur des parcelles détenues par l'Etat et l'hôpital d'Orsay sur une superficie d'environ 200 à 300 m<sup>2</sup> (ces parcelles font actuellement usage de talus ferroviaires), une cession à l'amiable étant privilégiée lors des échanges ayant eu lieu entre la RATP et les propriétaires actuels.

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 de la commune d'Orsay approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 06 novembre 2010. La zone du projet est située dans une zone UF.
- Le plan local d'urbanisme de la commune de Bures sur Yvette approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 18 décembre 2009. Le zone du projet est située dans une zone UL.

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 projet ne se situe pas dans une ZNIEFF ou une zone couverte par un APPB. La ZNIEFF de type 1 la plus proche se situe à 1200 mètres (zone humide de la Mare des Pins se situant derrière la faculté d'Orsay sur le domaine d'une maison de retraite et d'un centre équestre) La ZNIEFF de type 2 la plus proche se situe à 5800 mètres (Bois d'Aigrefoin)
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non concerné
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non concerné
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"/>	Non concerné
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"/>	Le RER B est classée en catégorie 4 du réseau ferroviaire par arrêté préfectoral n°108 du 20 mai 2003 portant classement acoustique des infrastructures terrestres sur le territoire du département de l'Essonne. Une cartographie a été établie selon la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et aux dispositions de l'arrêté du 04 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit. Cette cartographie, approuvée par arrêté préfectoral 2010-DDT-SE n°1121 du 14 octobre 2010, ne montre aucun dépassement des valeurs limites admissibles.

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"/>	L'emprise du projet ne se situe pas dans ou à proximité d'une ZPPAUP . La ZPPAUP la plus proche se situe à 5000 mètres (Massy).
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'emprise du projet ne se situe pas dans une zone humide délimitée au sens réglementaire. Cependant, le projet se situe dans une zone de classe 3 de l'enveloppe des zones potentiellement humides sur l'application CARMEN du site de la DRIEE (données DRIEE-IF / ABSN 2010 / IGN 2010).
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les communes d'Orsay et de Bures sur Yvette sont couvertes par le PPR Inondation de la Vallée de l'Yvette dans le département de L'Essonne approuvé par arrêté préfectoral n°2006-PREF.DRCL/566 du 26 septembre 2006. Cependant, l'emprise du projet ne se situe pas dans les zones identifiées au PPRI.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune d'Orsay est dans une zone de répartition des eaux par arrêté n°2005-DDAF-MISE-058 du 21 avril 2005 constatant la liste des communes incluses dans les zones de répartition des eaux en appréciation du décret n°94-354 du 29 avril 1994 modifié par le décret n°2003-869 du 11 septembre 2003
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'emprise du projet ne se situe pas dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine. La commune d'Orsay dispose d'un captage dans une couche de l'ibien qui se situe à 700 mètres du projet.
dans un site inscrit ou classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'emprise du projet se situe dans le site inscrit de la Vallée de Chevreuse.
<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"/>	L'emprise du projet ne se situe pas dans ou à proximité d'un site Natura 2000. Le site Natura 2000 le plus proche se trouve à 8 kilomètres (Zone Boisée les Cent Marches)
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'emprise du projet ne se situe pas dans ou à proximité d'un site inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco.

## 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 ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A ce stade du projet, nous pouvons estimer que le chantier sera excédentaire en matériau du fait du reprofilage des talus. Le volume de déblais est estimé à 15000 m <sup>3</sup> .
	est-il déficitaire en matériaux ?  Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<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 se situe principalement sur une emprise RATP, l'acquisition de nouvelles parcelles étant très limitée, l'enjeu écologique présent est effectivement essentiellement constitué de talus ferroviaires existants.
	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"/>	Le projet étant en majeure partie sur des emprises RATP (acquisition foncières d'environ 200 m <sup>2</sup> sur les domaines de la faculté et de l'hôpital d'Orsay), il n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non concerné
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non concerné
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe dans une zone identifiée par le BRGM avec un risque fort pour le phénomène de retrait-gonflement d'argile. Le projet est en dehors du zonage du PPRI des communes d'Orsay et de Bures sur Yvette et n'est concerné par aucun autre plan de protection des risques naturels.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non concerné
	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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est susceptible d'émettre des nuisances sonores pendant la phase des travaux visibles. Une étude est en cours (relevés terrain et simulations) quant aux nuisances sonores susceptibles d'être émises en phase d'exploitation.
	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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est susceptible d'émettre des vibrations pendant la phase des travaux visibles. Une étude est en cours (relevés terrain et simulations) quant aux vibrations susceptibles d'être émises en phase d'exploitation (en fonction de la nature du sol).	
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>Le trottoir de manoeuvre sera équipé de luminaires permettant l'éclairage du cheminement en toute sécurité des agents de conduite.</p>
<b>Pollutions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet est susceptible de rejeter des polluants atmosphériques pendant la phase travaux du fait du déplacement de ballast, opérations de tronçonnage, soudures, terrassement,...</p> <p>En phase d'exploitation, le même nombre de trains circulant en gare d'Orsay-Ville, le projet n'engendrera pas de polluants atmosphériques supplémentaires.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Pas de rejet hydraulique prévu en phase travaux, hormis les rejets sanitaires liés à l'activité humaine sur le chantier.</p> <p>En phase exploitation, le projet n'est pas de nature à générer des rejets hydrauliques.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase réalisation, le projet produira des déchets.</p> <p>La gestion de ces déchets sera maîtrisée. En effet, les déchets seront triés, évacués et traités selon la filière adaptée : bacs de rétention étanches pour les déchets polluants et évacuation dès que nécessaire; tri et valorisation des déchets courants lorsque cela est possible.</p> <p>Le projet en phase exploitation n'est pas de nature à générer des déchets.</p>
<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet est éloigné de tout site patrimonial, architectural ou archéologique. De plus, les aménagements prévus ne présente aucune élévation supplémentaire par rapport à l'existant.</p> <p>Le projet n'est donc pas susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel et archéologique.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet en améliorant la robustesse de la desserte de la ligne B va engendrer une amélioration des conditions de transport et donc le confort des voyageurs.</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 :

**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 :

**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.

L'emprise du projet s'inscrit dans des emprises ferroviaires existantes ou des parcelles (superficies très limitées) situées en bordure immédiate de l'emprise et ne présentant pas d'enjeux environnementaux.

Ce projet "Trottoir de retournement d'Orsay" est important pour l'exploitation de la ligne RER B car il permettra d'augmenter significativement la robustesse et la régularité.

Lors des présentations faites aux Maires des communes concernées et aux propriétaires des emprises à acquérir, les enjeux et grandes caractéristiques du projet ont été bien compris et aucune crainte particulière n'a été émise.

Des études acoustiques et vibratoires seront réalisées pour s'assurer du respect de l'environnement et de la qualité de vie des riverains. Si besoin, les mesures adéquates seront prises pour respecter les niveaux réglementaires.

Aucune incidence sur les zones à sensibilité particulière ni risque particulier n'ont été identifiés.

Compte tenu des analyses réalisées à ce stade de l'opération et de l'ampleur limitée du projet qui reste en grande partie dans les emprises RATP, la création du "Trottoir de retournement d'Orsay" ne nécessiterait pas de faire l'objet 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 » - <b>non publiée</b> ;	✓
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) ;	✓
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 ;	✓
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 ;	✓
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 facultative : cartes des enjeux

## 9. Engagement et signature

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

Fait à Fontenay sous Bois

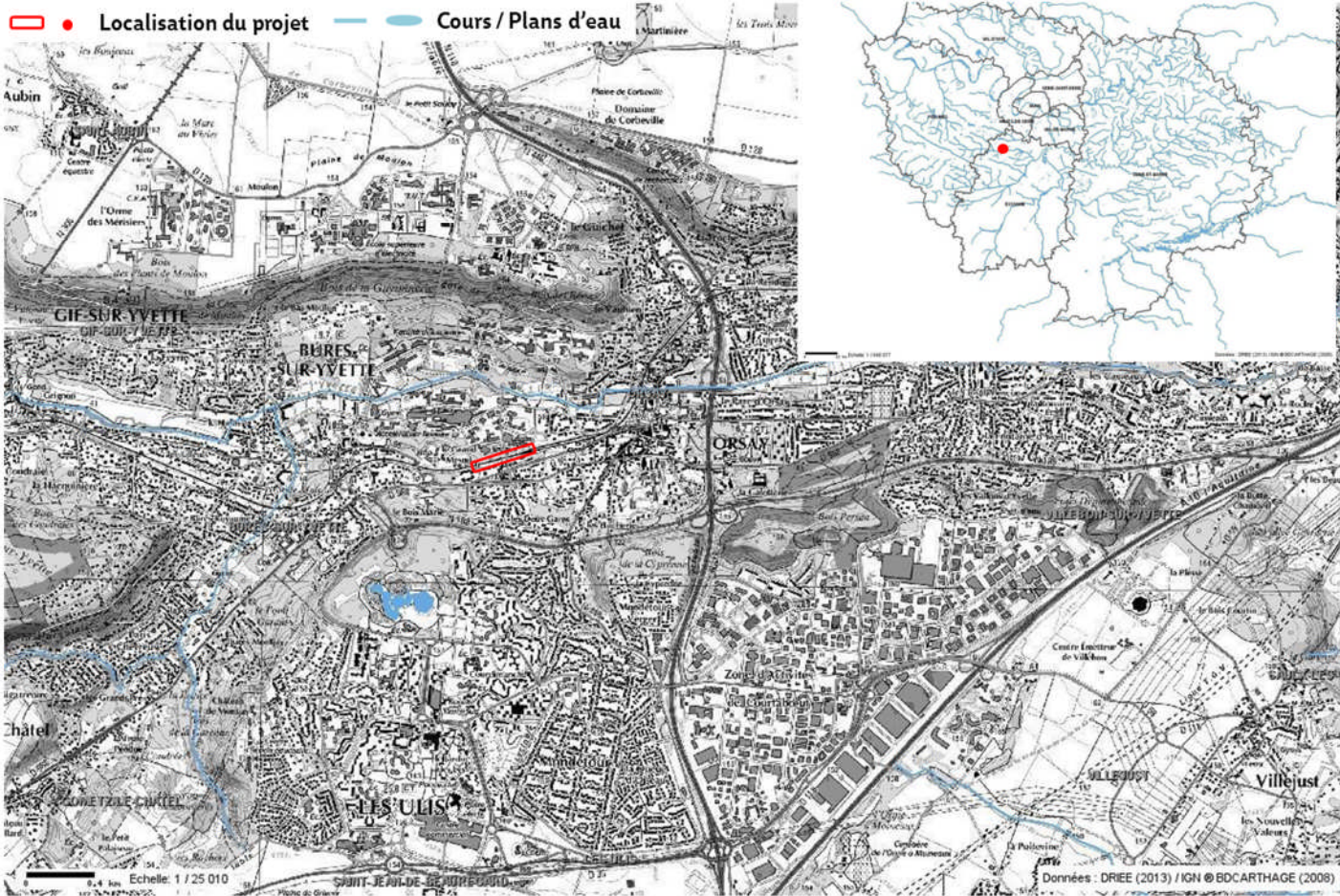
le, 7 mai 2014

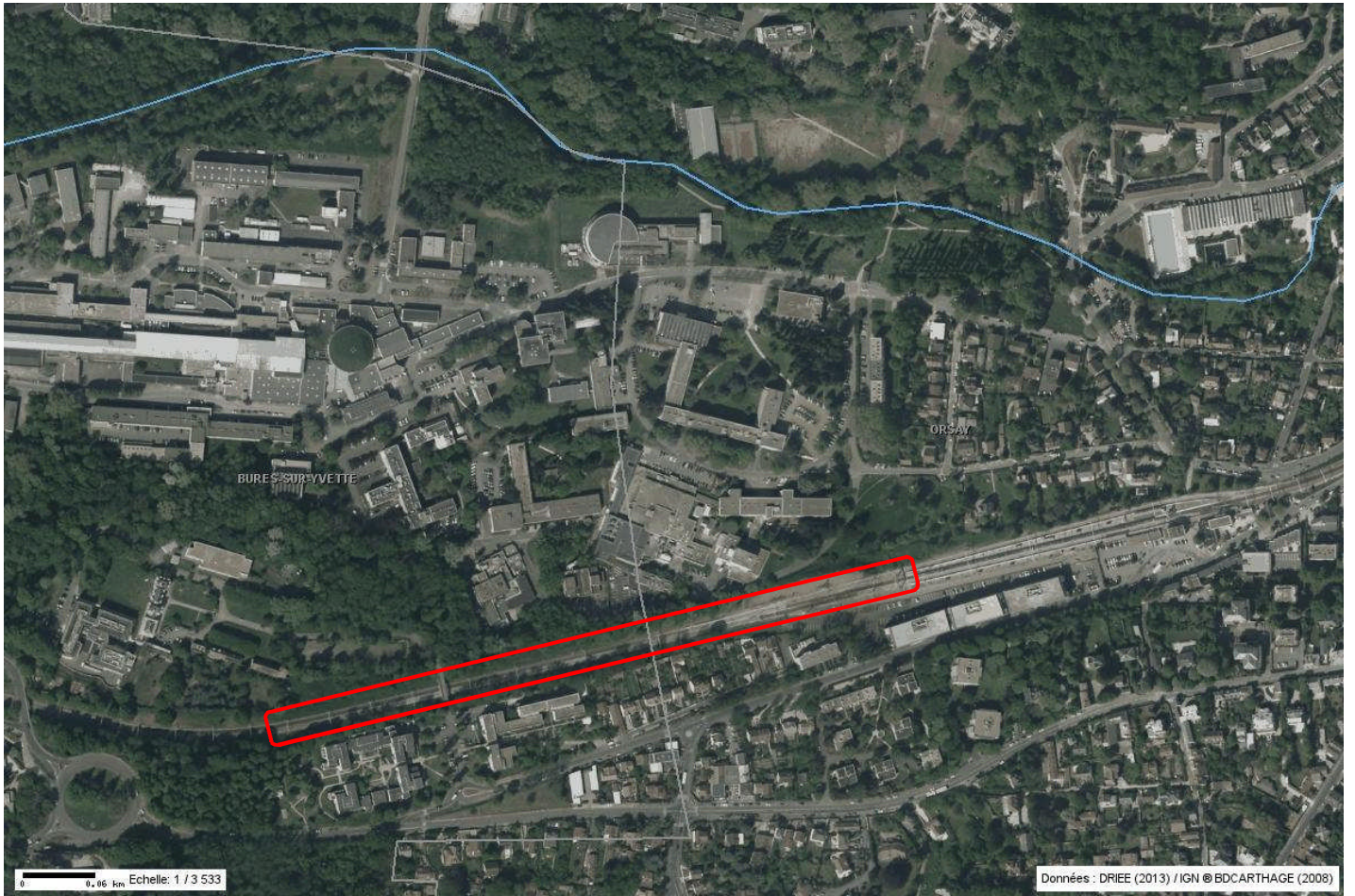
Signature

SERGE GRIZ

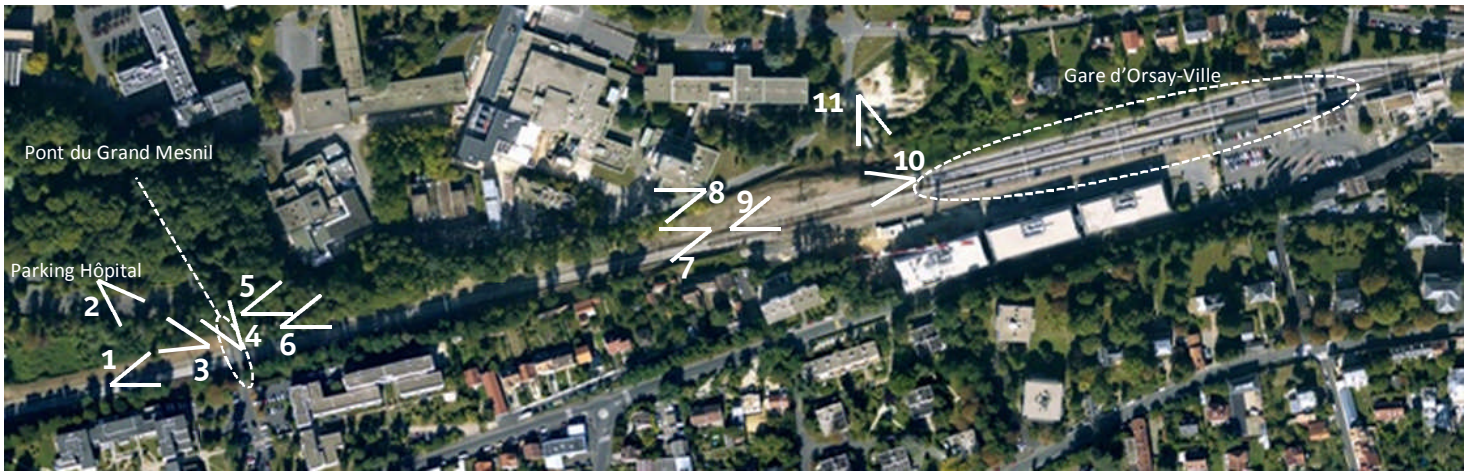
  
**RATP**  
**DEPARTEMENT MOP**  
 Lac VP 43  
 40 Bis rue Roger Salengro  
 94724 Fontenay sous Bois Cedex

## Annexe 2 : Plans de situation





### **Annexe 3 : Reportage photographique de la zone avec localisation des prises de vue**



Vue 1 : Pont du Grand Mesnil



Vue 2 : Espace entre le parking hopital et l'emprise ferroviaire



Vue 3 : Abords du Pont – Zone fiches Nord



Vue 4 : Abords du Pont – voirie Zone Nord



Vue 5 : Haut du talus



Vue 6 : Bas du talus



Vue 7 : Vue du talus proche faculté côté emprise ferroviaire



Vue 8 : Vue du talus côté faculté



Vue 9 : Vue de la zone voie 2



Vue 10 : Talus en remblai côté Ponceau de Mondétour



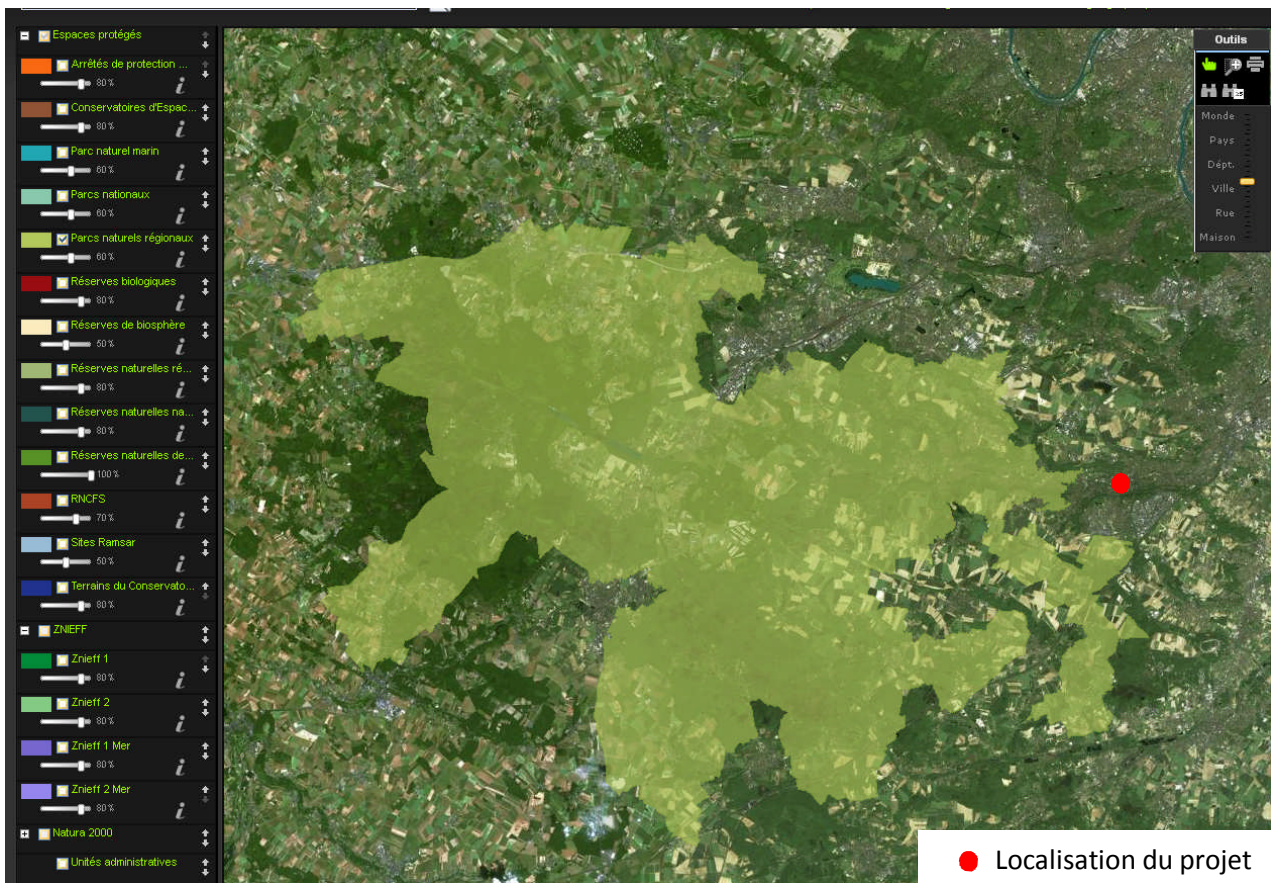
Vue 11 : Ponceau de Mondétour



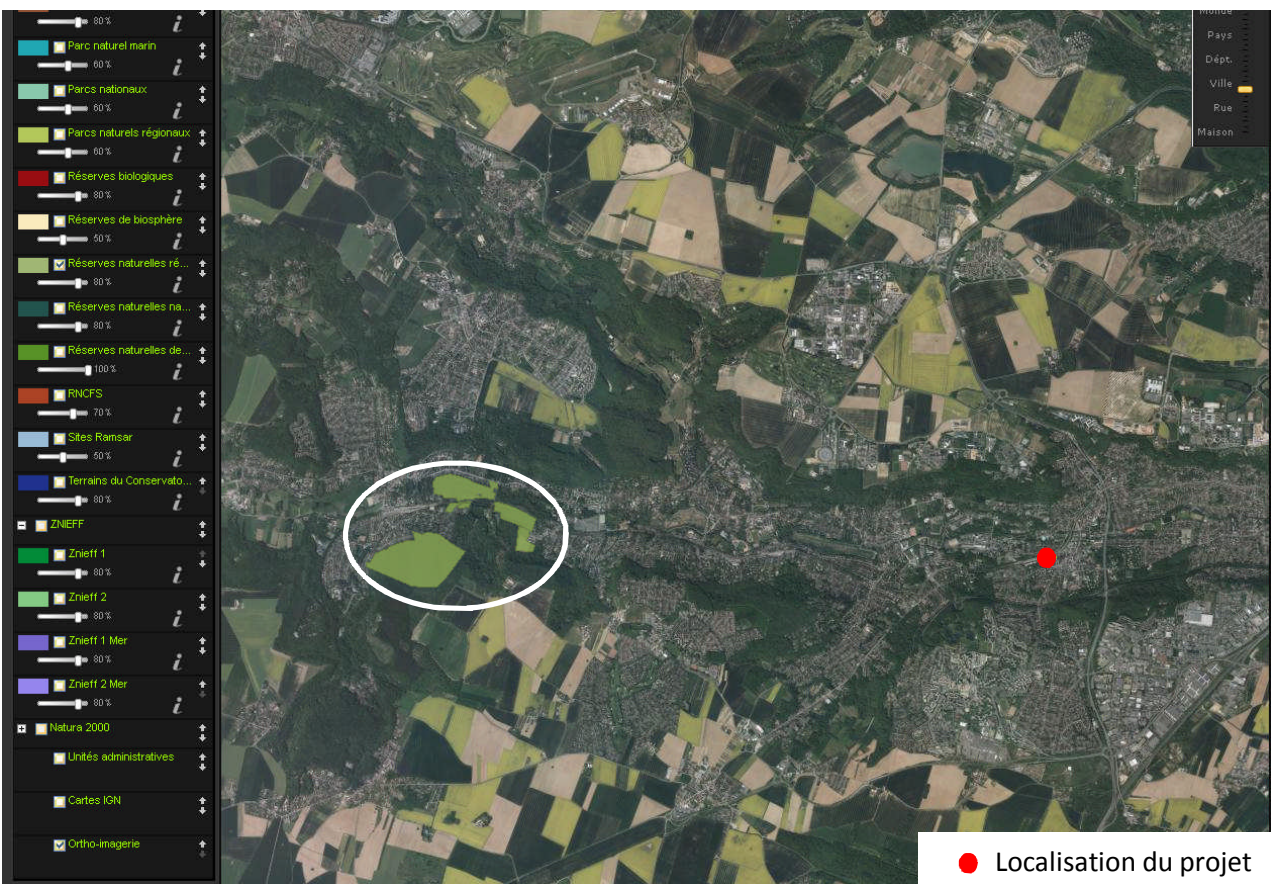


## **Annexe 5 (facultative) : Cartes des enjeux**

○ Parcs Naturels Régionaux :



○ Réserves naturelles :



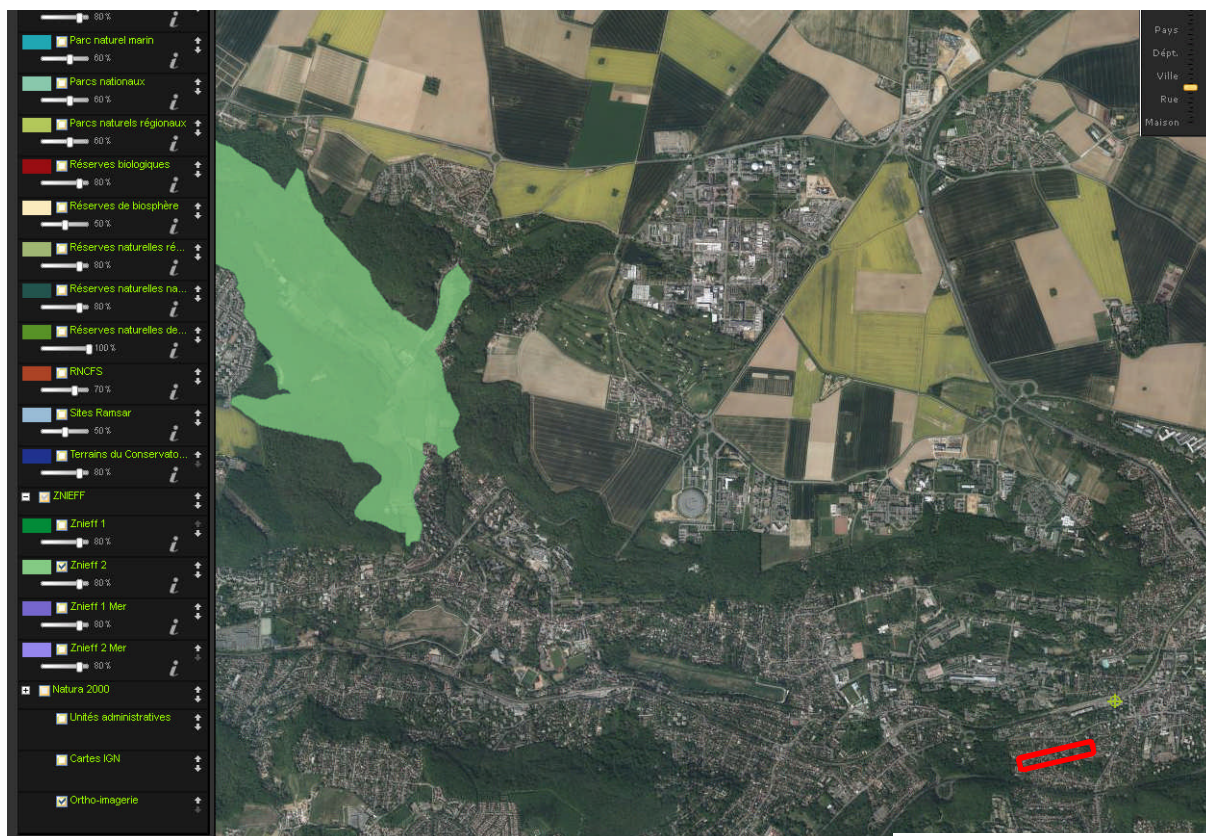
○ **Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique :**

ZNIEFF type 1 :



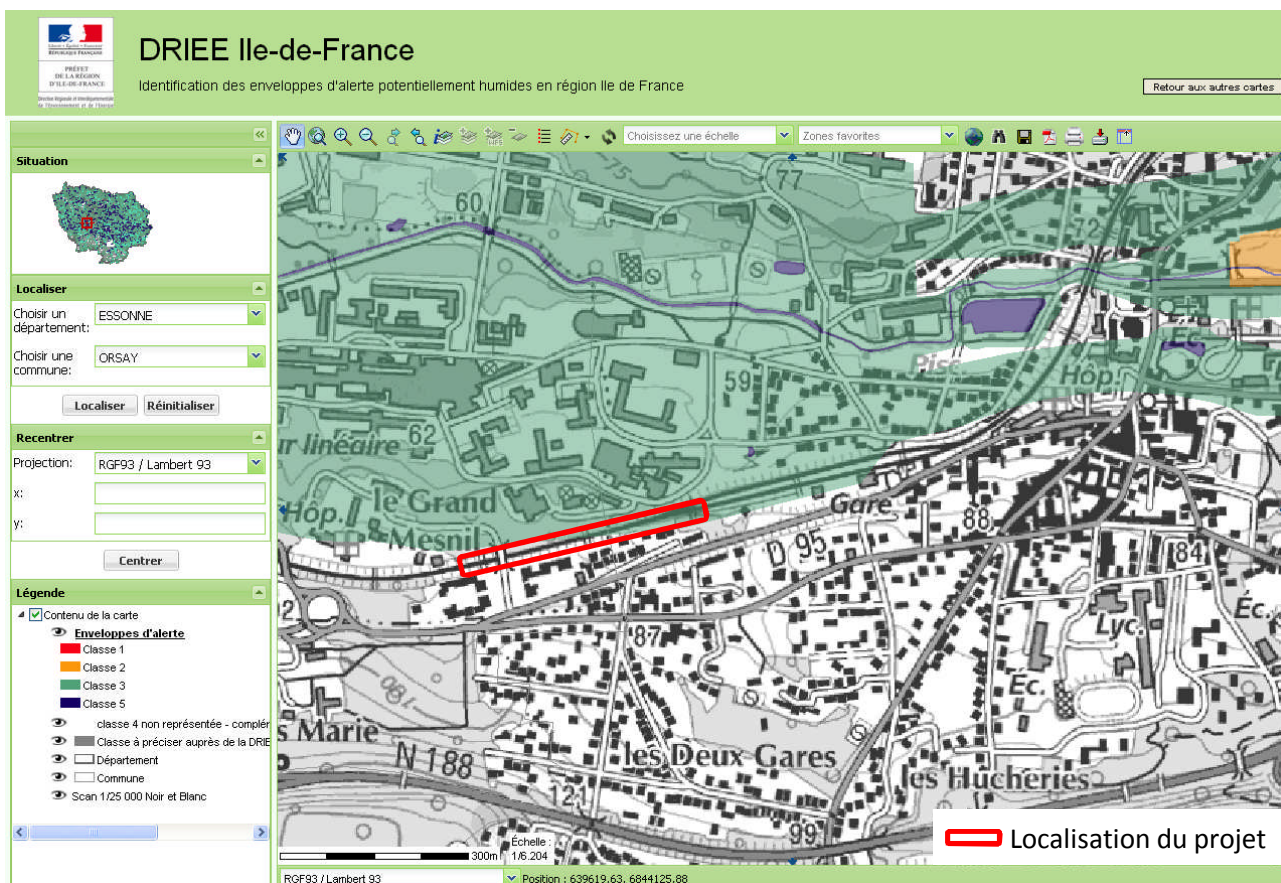
Localisation du projet

ZNIEFF type 2 :



Localisation du projet

o **Zones humides** : site de la DRIEE (application Carmen), l'emprise du projet est en zone de classe 3



o **Zone Natura 2000** :



○ Sites BASOL / BASIAS :

Présentation

Définitions

Contexte législatif

Accès aux données

Liste des sites

→ Carte des sites

---

Résidus marées noires

Croisement Basias / AEP

Etablissements sensibles

---

Droits d'usage

Retour accueil

Liens

Aide

Contact / FAQ

Résolution de la carte 500 pixels

Localisation du projet

Autoriser les Popup pour accéder aux fiches

Imprimer la carte

**Légende**

- Préfectures et sous-préfectures(\*)
- Limite des régions(\*)
- Limites des départements(\*)
- Limites des communes

Autorisation IGN/BRGM n°8869

- ▲ Sites Basol(\*\*)
- Sites Basias (XY centre du site)(\*\*)
- Sites Basias (XY adresse du site)(\*\*)
- Communes avec sites non localisés(\*\*)
- Scans IGN
- Orthophotographies

(\*) Couche invisible à cette échelle  
 (\*\*) En cliquant sur le nom d'une couche, elle devient interrogeable.  
Couche interrogeable.

---

**Echelle de la carte**  
1 : 8 165

Présentation

Définitions

Contexte législatif

Accès aux données

Liste des sites

→ Carte des sites

---

Résidus marées noires

Croisement Basias / AEP

Etablissements sensibles

---

Droits d'usage

Retour accueil

Liens

Aide

Contact / FAQ

Résolution de la carte 500 pixels

Localisation du projet

Autoriser les Popup pour accéder aux fiches

Imprimer la carte

**Légende**

- Préfectures et sous-préfectures(\*)
- Limite des régions(\*)
- Limites des départements(\*)
- Limites des communes

Autorisation IGN/BRGM n°8869

- ▲ Sites Basol(\*\*)
- Sites Basias (XY centre du site)(\*\*)
- Sites Basias (XY adresse du site)(\*\*)
- Communes avec sites non localisés(\*\*)
- Scans IGN
- Orthophotographies

(\*) Couche invisible à cette échelle  
 (\*\*) En cliquant sur le nom d'une couche, elle devient interrogeable.  
Couche interrogeable.

---

**Echelle de la carte**  
1 : 8 165

○ ZPPAUP/ sites inscrits / sites classés :

