Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère chargé de l'environnement

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

cerfa
N° 14734*02

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 :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
13/02/2013	13/02/2013	F-082-13-C-0018

1. Intitulé du projet

Création d'accès chantier pour travaux dans le tunnel ferroviaire de St Martin d'Estréaux (Loire)

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale: Réseau Ferré de France (Rhône Alpes Auvergne)

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale: Christophe FABRY (Directeur d'Opération)

RCS / SIRET: 412 820 737 00041 Forme juridique: EPIC

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
6-d	Création de route de longueur inférieure à 3 km

4. Caractéristiques générales du projet

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

4.1 Nature du projet

Le projet vise à créer des pistes d'accès en tête du tunnel ferroviaire de Saint Martin d'Estréaux qui doit faire l'objet d'une opération de maintenance conséquente de sa plate-forme. Ces pistes sont nécessaires à l'accès chantier.
La piste Nord (côté V1) a un linéaire de 230 m. La piste sud (côté V2) a un linéaire de 225 m. Leur largeur sera de 4,50 m.
Les deux pistes ne seront revêtues de manière pérenne que sur leurs parties terminales (linéaire de 100 ml), inscrites dans l'emprise du déblai ferroviaire en raison de la forte pente de ces parties. Ces parties terminales vont de la crête du déblai ferroviaire jusqu'au niveau des voies ferrées en fond de déblai.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 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

La réalisation de ces deux pistes vise à permettre l'accès en fond de tranchée à un chantier de maintenance du tunnel ferroviaire qui débouche sur ce déblai ferroviaire.
La piste sud côté V2 sera maintenue à l'issue du chantier.
Son intérêt pour la maintenance ultérieure des infrastructures ferroviaires est indéniable. La piste sera alors nettement moins circulée (trafic inférieur à 10 véhicules par an) que pendant la période de chantier (de 09/2014 à 09/2015). Elle permettra cependant un accès facile pour les camions du personnel de maintenance de la SNCF.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

La réalisation des pistes comporte une phase de libération des emprises avec du déboisement de bosquets de quelques dizaines de m2 et du débroussaillage des abords ferroviaires.

Le chantier prévu pour une durée de deux mois est ensuite un chantier de terrassement classique.

Chaque piste sur environ la moitié de son linéaire, reste proche du terrain naturel et ne nécessite pas de grands terrassements. Sur la seconde moitié de leurs linéaires, elles descendent dans le déblai ferroviaire par élargissement de celui-ci (terrassement des talus du déblai de la voie ferrée).
La réalisation des pistes passe par l'emploi de véhicules : camions bennes 6x4, camions tombereaux qui transporteront les matériaux extraits (déchets inertes). Le tonnage sera de l'ordre de 5 000 T à évacuer.
Cela nécessitera 20 allers-retours maximum sur 24h

- dates/durée : de juin 2014 à juillet 2014 soit deux mois.
- Utilisation des pistes, période (jour / nuit) : de jour
- Le lieu de stationnement des engins sera en gare de Saint-Martin-Sail-les-Bains (gare ferroviaire à proximité immédiate du chantier).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

On entend par exploitation, la phase d'emploi des pistes pour le chantier du tunnel.
Le chantier dans le tunnel est prévu pour 12 mois .
Pendant cette période, les deux pistes serviront d'accès au chantier et seront le siège de circulation d'engins de travaux publics.
Ces voies seront fermées au public par des clôtures et portails.

L'utilisation des pistes pendant la phase chantier est la suivante :

- Types de véhicules : camions bennes 6x4, camions tombereaux
- Type de matériaux transportés : dalle béton ferraillée (ancienne dalle du tunnel), déblais rocheux (déchets inertes)
- Tonnage : environ 22 000 T à évacuer
- 20 allers-retours maximum sur 24h.
- dates/durée : de septembre 2014 à septembre 2015 soit un an
- Utilisation des pistes, période (jour / nuit) : de jour et de nuit

A l'issue du chantier, la piste Nord (côté voie 1) sera démontée et le sol en place sera restitué à son usage actuel (broussailles, taillis et clôture de pâturage.
La piste Sud (côté Voie 2) sera maintenue pour permettre un accès en fond de déblai ferroviaire pour d'éventuelles opérations de maintenance légère. Le trafic sera alors inférieur à 10 véhicules par an.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 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

4.4.1 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).

Examen au cas par cas.

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

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Piste Nord (largeur de piste de 4,5 m sur une longueur de 230 ml avec un linéaire de 130 ml environ qui descend au fond du déblai (8 m de dénivelé)	1430 m2
Piste Sud (largeur de piste de 4,5 m sur une longueur de 225 ml avec un linéaire de 115 ml environ qui descend au fond du déblai (6 m de dénivelé)	1280 m2
TOTAL surface	2710 m2

4.6 Localisation du projet
Adresse et commune(s) d'implantation

Département de la Loire.
Commune de Saint Martin d'Estréaux.
Lieu dit "La gare"

Coordonnées géographiques[1] **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.** 3 _ ° 48 ' 00 " 7 **Lat.** 46 ° 12 ' 52 " 3

Point d'arrivée : **Long.** 3 _ ° 47 ' 53 " _ **Lat.** 46 ° 12 ' 49 " 9

Communes *traversées* :

Saint Martin d'Estréaux (Loire)

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 ?

Le projet est réalisé pour une opération de réparation de la plate-forme du tunnel ferroviaire. Cette dernière opération de maintenance n'est pas soumise à étude d'impact selon l'article R122-2 du code de l'Environnement.

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 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

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 pistes sont réalisées sur des sols occupés par des pâtures, des cultures, broussailles, taillis, bosquets et les talus du déblai ferroviaire.
L'usage du sol à l'amorce de la piste Nord sur la RD 52 est en bordure d'un terrain comportant une maison d'habitation (non occupée)
L'usage du sol à l'amorce de la piste Sud sur la RD 52 est en bordure d'un terrain comportant une ancienne exploitation agricole avec habitation attenante.

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

SCOT du pays roannais approuvé le 4 Avril 2012 et PLU de la commune d'avril 2008
Zone agricole A pour l'ensemble des parcelles (1461,783, 790).

En zone A, agricole, l' Article R*123-7 Modifié par Décret n°2012-290 du 29 février 2012 - art. 23 du Code de l'Urbanisme indique que peuvent seules être autorisées :
— les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole ;
— les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages

Les parcelles 796, 797 et 847 sont également classées en zone agricole mais sont occupées par la voie ferrée.

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 ?	☐	☒	
en zone de montagne ?	☐	☒	
sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	☐	☒	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☐	☒	

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 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

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	☐	☒	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	
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 ?	☐	☒	
dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	
dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	☐	☒	
dans un site inscrit ou classé ?	☐	☒	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	**Oui**	**Non**	**Lequel et à quelle distance ?**
d'un site Natura 2000 ?	☐	☒	La zone Natura 2000 la plus proche de l'aire d'étude est située à environ 5,2 km au Nord de celle-ci. Il s'agit de la forêt de Lespinasse (FR 8201764).
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	☒	☐	Les communs et décors intérieurs du château de Chateaumorand sont classés monuments historiques. Il est situé à environ 500 m du site du projet.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 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

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 ?
Veuillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? *Appréciez sommairement l'impact potentiel*
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	☐	☒	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	Le projet n'intercepte aucun cours d'eau ni masse d'eau souterraine.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☒	☐	Les matériaux retirés des pistes et du tunnel sont entièrement évacués du site et envoyés en filières agréées.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	
	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	Les pistes en profil rasant puis en déblai inscrit dans le déblai ferroviaire existant ne sont pas et ne seront pas visibles depuis le monument historique classé.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 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

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☒	☐	Les pistes engendrent la consommation effective d'environ 1300 m2 de terres classées agricoles (nous excluons du total les parcelles à usage ferroviaire qui ont été classées comme agricoles dans le POS communal).
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒ ☐	☐ ☒	Le chantier produira les nuisances sonores usuellement rencontrées dans les chantiers de terrassement. Lors de la réalisation des pistes, les engins de terrassement seront conformes à la réglementation bruit. Les pistes étant au TN sur les 120 et 130 ml d'amorce à proximité des maisons, elles ne nécessiteront ici que la mise en oeuvre de jour d'une couche de roulement (gravillons). Les bruits de terrassements ne seront donc générés qu'à plus de 120 ml des habitations et les excavations de réalisation de la piste se faisant dans le déblai existant, les bruits du chantier seront très atténués par cette configuration. L'exploitation des pistes pendant le chantier du tunnel produira des bruits de circulation mais le bruit du chantier dans le tunnel ne sera vraisemblablement pas perceptible depuis les habitations. Il n'y a pas de travaux prévus le WE. Pendant la réalisation des pistes ainsi que pendant leur exploitation durant le chantier du tunnel, la largeur réduite de la piste de chantier pour les camions en bas du déblai ferroviaire impliquera la présence d'un seul véhicule à la fois sur la piste. Cela conduit à environ une vingtaine de camions par jour. Le bruit de circulation de 20 A/R camions quotidiens au droit des habitations rapporté au bruit de la RD 52 (155 véhicules/j) contiguë à ces mêmes habitations ne conduit pas à une augmentation significative de la nuisance sonore de circulation. Les véhicules de chantier seront équipés de klaxon "cri du lynx" (klaxons homologués à tonalité plus graves et bruit moins émergents). Ces klaxons ne seront pas actifs aux droits des maisons puisque la présence des aires de retournements en fond de déblai limitera leur usage au déblai. La RN 7 située à l'aplomb de la tête de tunnel produit également un bruit sur le site. Pour la piste maintenue à l'issue du chantier, le trafic, lié exclusivement à l'entretien sera quasi nul (<10 véhicules/an) et ne produira pas un bruit significatif.
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐ ☐	☒ ☒	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☐ ☐	☒ ☒	

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 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

	Engendre-t-il des émissions lumineuses? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐ ☐	☒ ☒	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	☒	☐	Chantier en phase travaux : poussières. En phase définitive : aucun impact / rejet de polluant dans l'air.
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	Pas de cours d'eau présent sur le site.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	Les matériaux inertes extraits des terrassement des pistes seront évacués en dehors de ce site et seront traités en filières conformes à la réglementation.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	Le projet est soit au TN soit inscrit en déblai dans le déblai ferroviaire existant et sera donc peu visible.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	☐	☒	

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 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

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.

Le projet présenté consiste en la réalisation de deux pistes de chantier : celles-ci se situent dans un contexte environnemental au sens large du terme, sans enjeu notable. Le chantier de la piste et également dans le tunnel consistent pour l'essentiel en une opération de terrassement sans production de déchets autres qu'inertes. Les installations de chantier seront situées dans une zone de gare existante à proximité et ne produiront donc pas sur site de risque de nuisances.

Le projet, situé en zone A du PLU, est compatible avec le règlement d'urbanisme.
En effet, en zone A (cf article R123-7 du code de l'urbanisme) peuvent seules êtres autorisées "les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages". Ces pistes seront nécessaires au maintien d'un service public et ne remettent pas en cause l'activité agricole du secteur.

L'emprise réduite de ces pistes de chantier, leur caractère "ordinaire" ne souligne aucune spécificité de réalisation.

La situation de ces pistes à long terme est :
- effacement complet et retour à la situation actuelle pour la piste Nord (côté V1)
- maintien en accès de service (gravillonné sur la partie au TN) en étant soustrait au domaine public et à usage extrêmement restreint pour la piste Sud (côté V2).

En conséquence, le projet présenté ici ne nous semble pas nécessiter une étude d'impact.

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 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

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - **non publiée** ;	☒
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 ou, 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	**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°* :** 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

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

Objet

9. Engagement et signature

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

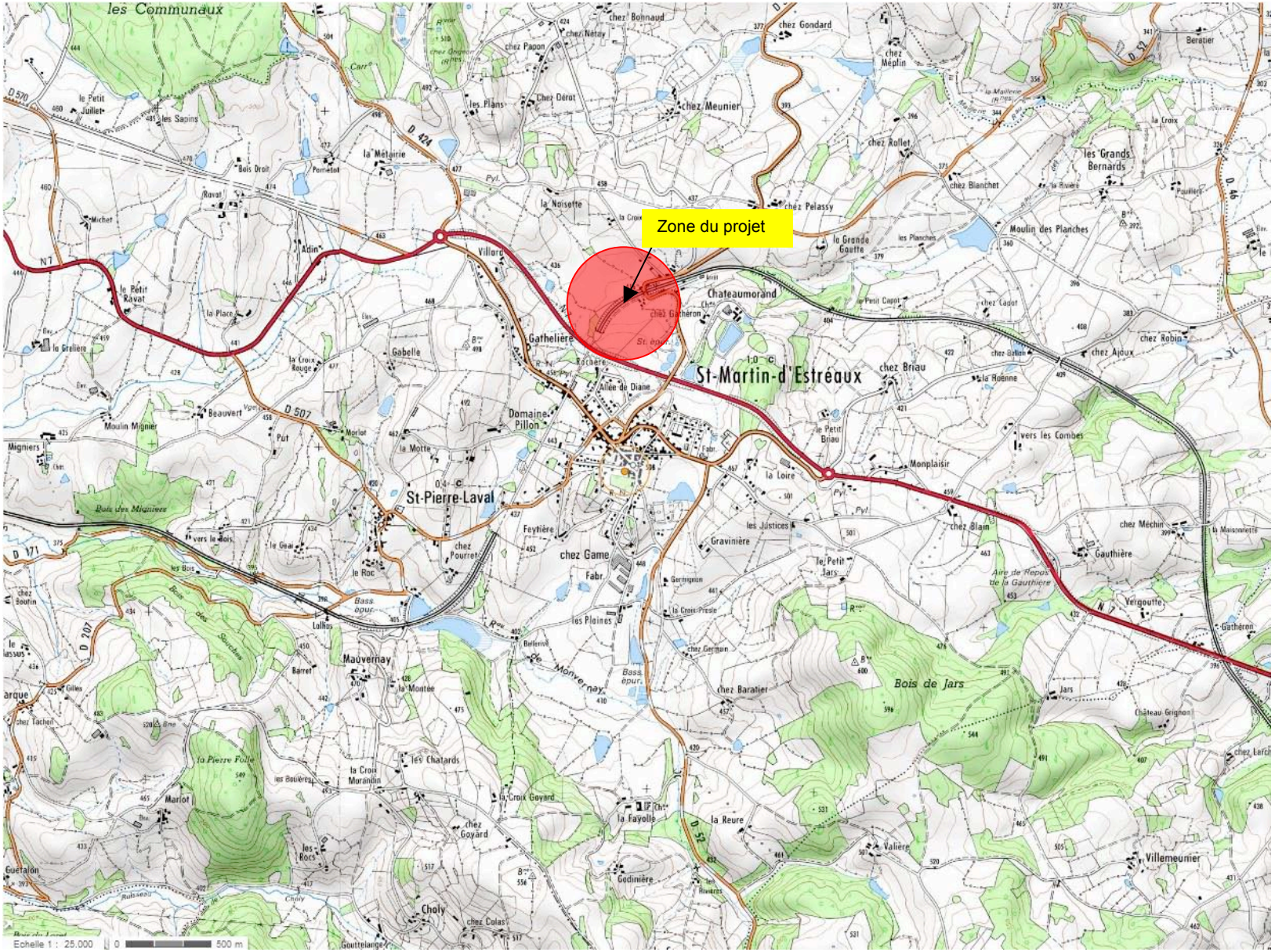
Fait à Lyon le, 6-Fév-2013

Signature

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 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

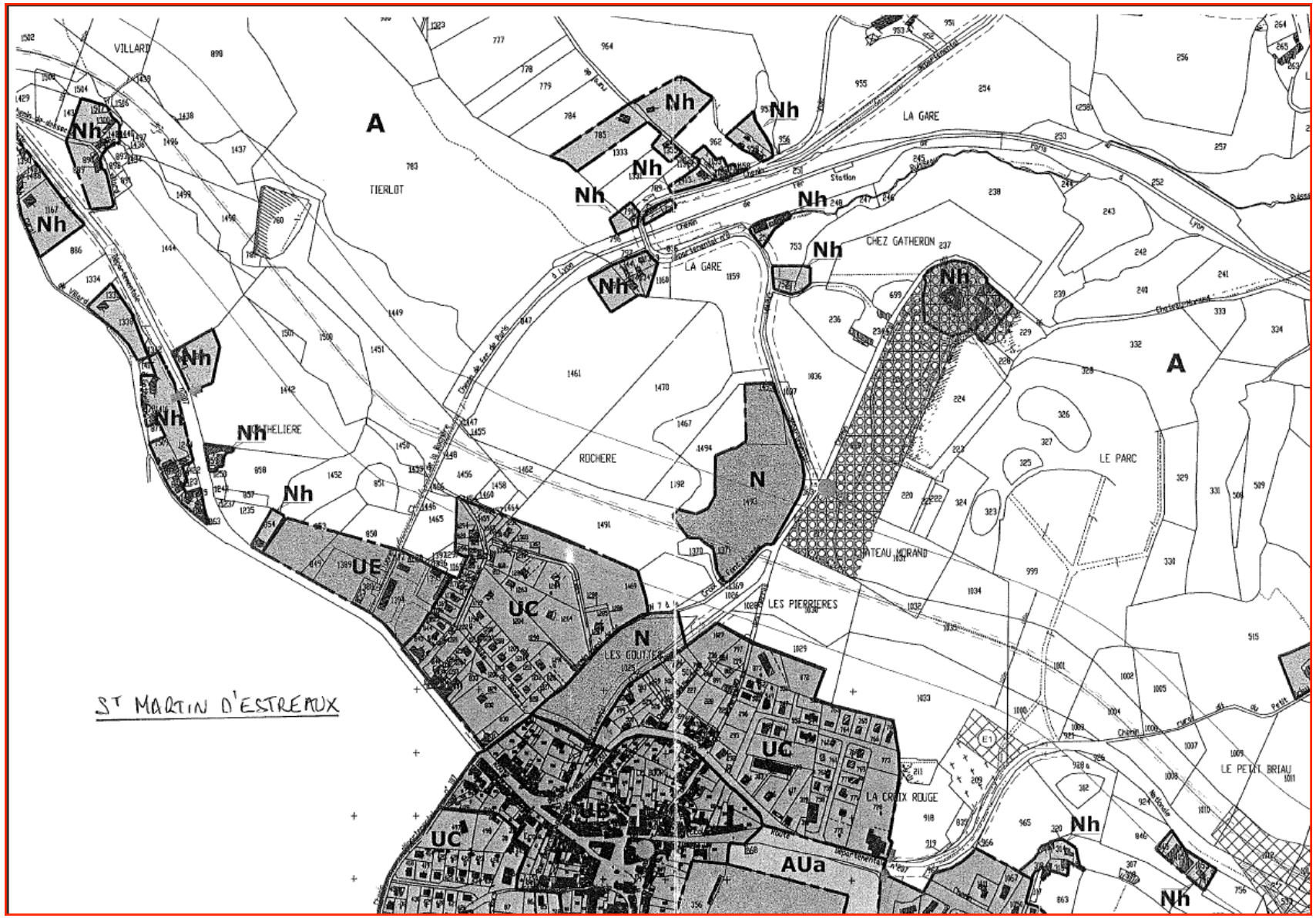
Etude au cas par cas : Création de 2 pistes d'accès à proximité du Tunnel de St Martin d'Estréaux (42)

Annexe 2 : Plan de situation au 1/25000 (*extrait géoportail*)



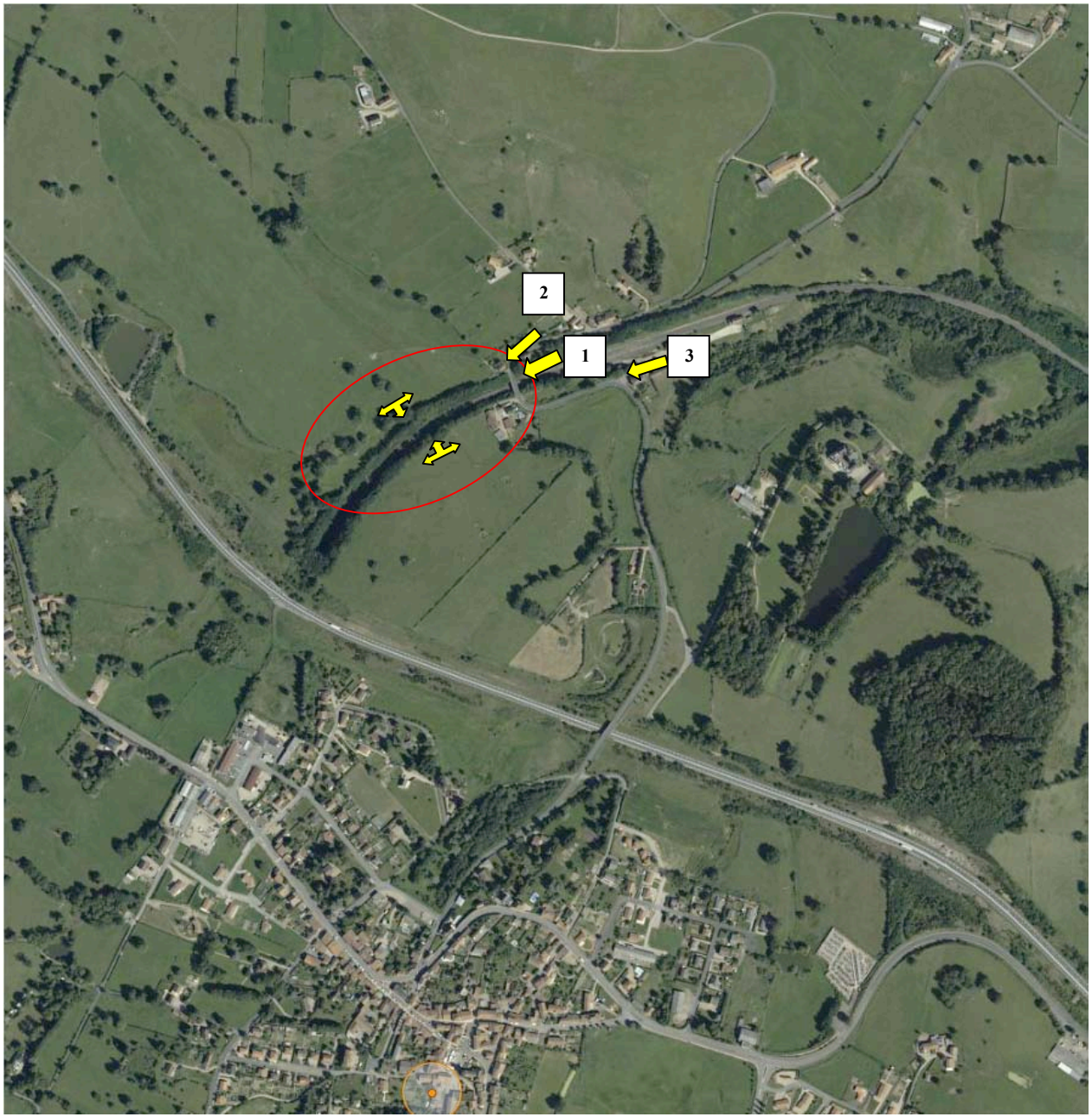
Etude au cas par cas : Création de 2 pistes d'accès à proximité du Tunnel de St Martin d'Estréaux (42)

Annexe 2b : extrait PLU / cadastre



Etude au cas par cas : Création de 2 pistes d'accès à proximité du Tunnel de St Martin d'Estréaux (42)

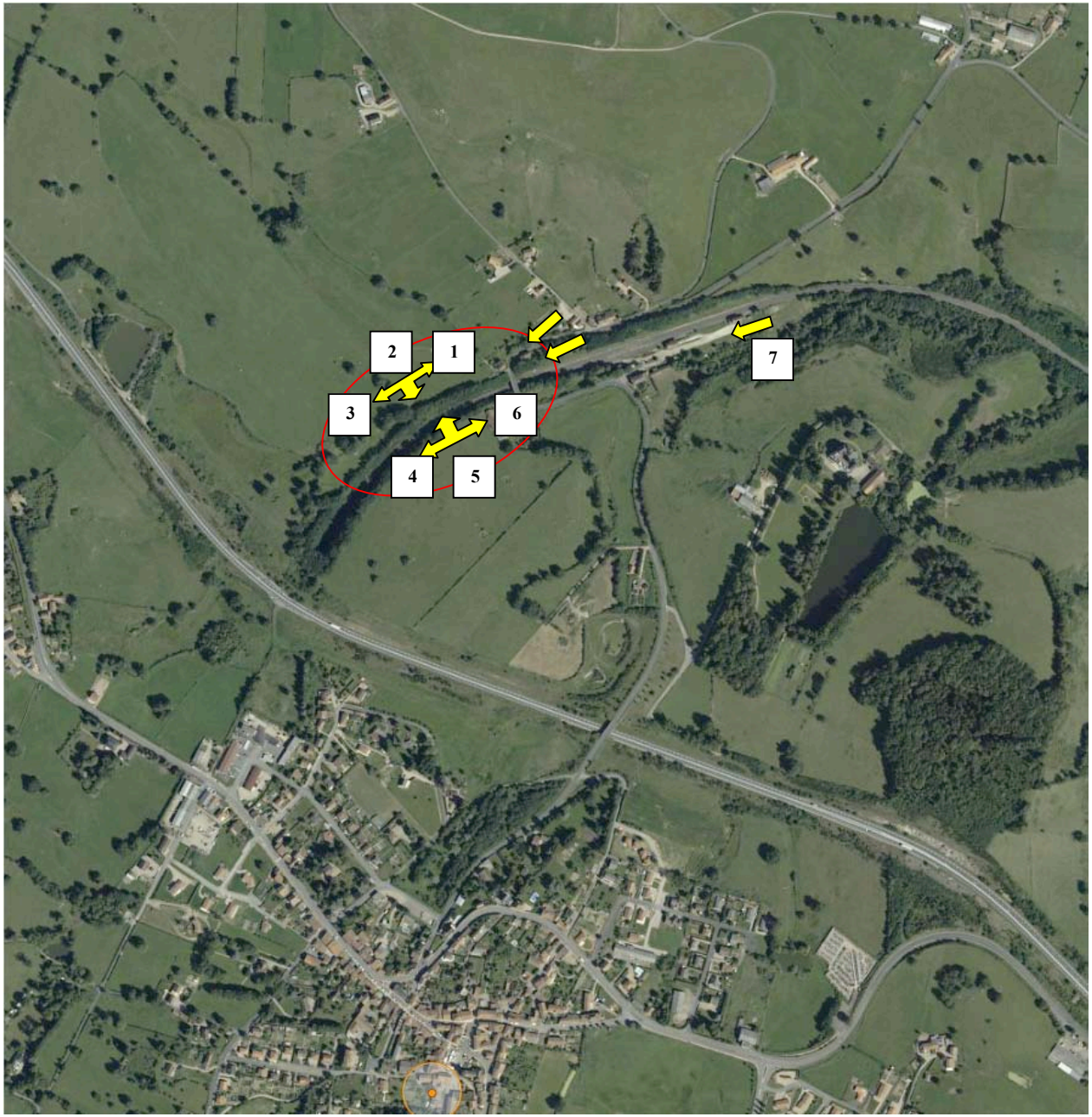
Annexe 3 : Reportage photographique (extrait Géoportail)



1 – déblai ferroviaire avec la piste Nord qui sera situé sur la crête de déblai côté droit

2 – point d'amorce de la piste Nord sur la RD 52

3 – Au virage au fond point d'amorce de la piste Sud sur la RD 52


2
1
3
6
4
5
7

2 vue du côté sud du déblai. A ce point la piste est rentrée dans le déblai

1 – en crête du déblai côté Piste Nord (à ce point la piste est insérée dans le déblai).

3 – en crête du déblai côté Piste Nord (à ce point la piste est insérée dans le déblai).

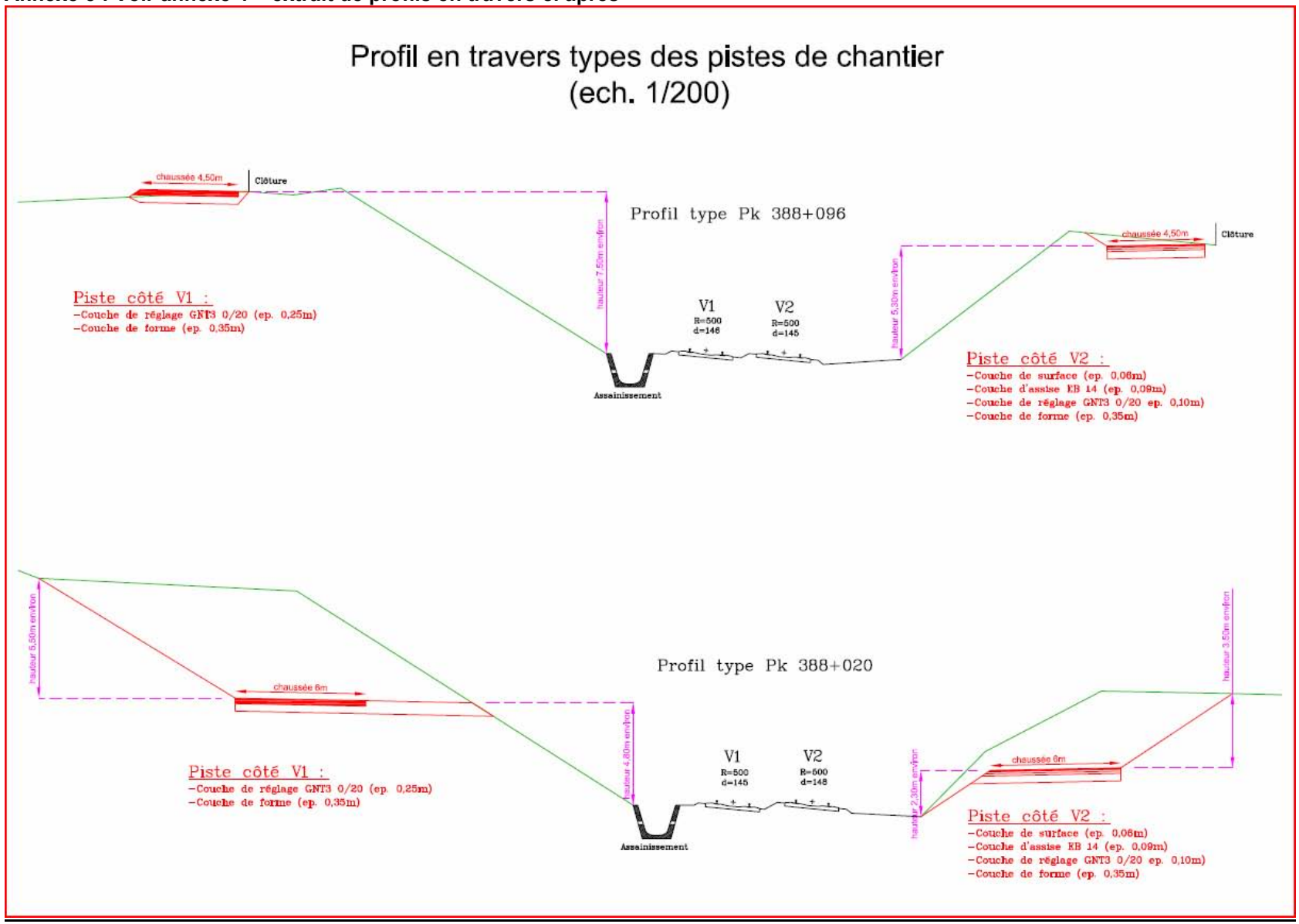
4 – en crête du déblai côté Piste Sud (à ce point la piste est insérée dans le déblai – derrière la rangée d'arbres).

5 Vue du côté nord du déblai. A ce point la piste est rentrée dans le déblai

7 La gare : zone d'installations chantier

6 La piste côté sud passe entre la pâture et le déblai ferroviaire. A ce point, la piste est au TN.

Etude au cas par cas : Création de 2 pistes d'accès à proximité du Tunnel de St Martin d'Estréaux (42)

Annexe 4 : Plan des abords du projet

Etude au cas par cas : Création de 2 pistes d'accès à proximité du Tunnel de St Martin d'Estréaux (42)
Annexe 5 : Voir annexe 4 + extrait de profils en travers ci après