

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

22/08/2014

Dossier complet le

22/08/2014

N° d'enregistrement

F-011-14-C-0088

1. Intitulé du projet

Création d'équipements de retournement, de garage et d'alimentation des trains à Marne-la-Vallée - Chessy

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)

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

GRYZ Serge - Maîtrise d'ouvrage RER

RCS / SIRET

7 7 5 6 6 3 4 3 8 0 0 0 1 5

Forme juridique

Établissement Public de l'État

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-a) Autres voies ferroviaires de plus de 500 mètres	Création d'un faisceau de garage de rames de RER comprenant 4 500 m de voies nouvelles au total
6-d) Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres	Création des voiries routières d'accès aux postes de redressement et aux équipements et locaux d'arrière gare de Marne-la-Vallée Chessy
8) Transports guidés de personnes	Modification et extension du faisceau ferroviaire actuel (voies de service)

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

Les aménagements à créer sont :

- L'extension du faisceau actuel d'arrière gare afin de stationner 8 trains longs supplémentaires ;
- Une liaison directe nouvelle dans le faisceau ferroviaire existant entre les voies de service et le quai de départ ;
- L'implantation d'appareils de voie pour accéder aux nouvelles voies et à celles prolongées ;
- Un trottoir de manœuvre ;
- Une machine à laver accompagnée de ses locaux techniques ;
- Trois murs de soutènements vis-à-vis du Boulevard de l'Europe, du bassin de rétention SAN et des voies LGV ;
- 3 postes de redressement entre Chessy et Torcy (bâtiment de 150 m² environ, accessibles depuis la voirie).

En option, sont étudiés sur le site d'arrière-gare de Marne-la-Vallée Chessy :

- Un bâtiment R+2 accueillant deux niveaux de parking et un attachement conducteur ;
- Un centre de dépannage des trains accompagné de ses locaux techniques et sociaux ;
- Une aire de nettoyage et dégraissage des trains accompagnée de ses locaux techniques et sociaux ;
- Un accès pour les véhicules spéciaux de maintenance des caténaires au niveau du poste de redressement n°2.

4.2 Objectifs du projet

Le Schéma directeur du RER A a été approuvé par le conseil du STIF en juin 2012. Eu égard aux enjeux identifiés sur la Ligne A (branche desservant Marne-la-Vallée la plus chargée de la ligne dont la fréquentation devrait s'intensifier les prochaines années) un projet a émergé afin de permettre l'amélioration de l'offre de transport sur cette branche du RER A.

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Créer 8 positions de garage pour accueillir les trains supplémentaires qui seront mis en service pour augmenter la fréquence de passage ;
- Créer un second trottoir de manœuvre pour faciliter le retournement des trains et ainsi accueillir jusqu'à 3 trains en 10 minutes ;
- Renforcer l'alimentation électrique pour faire face à l'augmentation de la fréquence des trains et garantir leur régularité (2 postes de redressement actuels seront renforcés et 3 nouveaux postes seront créés)

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Afin d'accueillir plus de trains le plus rapidement possible, le projet sera réalisé en 2 étapes successives.

La phase 1, mise en service en 2017, comprenant :

- Le prolongement des 4 voies existantes permettant de garer 8 trains longs. L'implantation de ces voies nécessitera une opération de terrassement et d'arasement, le faisceau étant ensuite remblayé sur 2-3 m environ. Les voies ferrées s'accompagneront de l'ensemble des supports caténaux nécessaires à leur exploitation ;
- La réalisation d'un mur de soutènement côté Boulevard de l'Europe d'environ 50 mètres ;
- La démolition et reconstruction d'un trottoir de manœuvre existant sur 50m environ.

La phase 2, mise en service en 2022, comprenant :

- La création de 4 nouvelles voies de garages en élargissant le faisceau créé précédemment, le nombre de positions de garage restant inchangé. Les voies ferrées s'accompagneront de l'ensemble des supports caténaux nécessaires à leur exploitation ;

- La réalisation d'une liaison directe reliant la Voie 4 au Quai 2 ;
- La réalisation de deux autres murs de soutènements, côté voies TGV (460 mètres environ) et côté bassin de rétention du SAN (205 mètres environ) ;
- L'implantation d'une machine à laver les trains et de ses locaux techniques ;
- La réalisation d'un nouveau trottoir de manœuvre entre les voies nouvelles ;
- L'extension sur 15m supplémentaires du trottoir de manœuvre existant repris en Phase 1
- La réalisation des 3 postes de redressement (voie d'accès aux bâtiment le cas échéant).

Sont étudiés en option à l'horizon de la phase 2 :

- Un bâtiment R+2 accueillant deux niveaux de parking et un attachement conducteur ;
- Un centre de dépannage des trains (avec une fosse et en accès en toiture des trains) et ses locaux techniques et sociaux
- Une aire de nettoyage et dégraissage des trains accompagnée de ses locaux techniques et sociaux
- Un accès pour les véhicules spéciaux de maintenance des caténaux au niveau du poste de redressement n°2.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Les aménagements réalisés permettront de renforcer la desserte de la branche Marne-la-Vallée Chessy de la façon suivante:

- En heure de pointe du matin, ce sont 18 trains qui circuleront par heure (soit 3 en 10 minutes) contre 12 actuellement (soit 2 en 10 minutes)
- En heure de pointe du soir, certaines missions actuellement terminus à Noisy-le-Grand seront prolongées jusqu'à Marne-la-Vallée - Chessy. Ce seront donc 18 trains par heure qui desserviront Torcy, contre 12 actuellement. Parmi ces trains, 12 seront à destination de Marne-la-Vallée - Chessy (soit 2 trains en 10 minutes) contre 6 actuellement.

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 a fait l'objet d'une concertation au titre de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme du 26 mai au 15 juin 2014. Au stade actuel des études, toutes les autorisations nécessaires ne sont pas encore identifiées, notamment au titre de la Loi sur l'eau. Néanmoins, la réalisation d'un centre de dépannage des trains ainsi que le bâtiment d'attache nécessiteront la dépose d'un permis de construire. Une déclaration préalable pourra être nécessaire pour la restitution d'un local deux roues. De même, si les parcelles nécessaires aux postes de redressement n'ont pu être acquises à l'amiable, une procédure de déclaration d'utilité publique sera nécessaire. Le cas échéant, le maître d'ouvrage s'engage à réaliser l'ensemble des dossiers réglementaires auxquels le projet sera soumis.

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

Ce formulaire est rempli dans le cadre de la procédure de demande d'examen au cas par cas conformément au décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou 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
- Voies de garage: huit nouvelles voies offrant 8 positions de garage (trains longs)	3 840 m de voie nouvelle
- Le faisceau d'appareils de voie	480 m de voie nouvelle
- Liaison directe V4-Q2	180 m de voie nouvelle
- Attachement conducteur, locaux sociaux, parking et sa voirie d'accès	Bâtiment de 800 m ² en R+2
- Machine à laver et locaux techniques associés	Environ 310 m ² pour la machine et 160 m ² pour les locaux
- Murs de soutènement	715 m de mur
- Trottoir de manoeuvre	225 m de long sur 2m de large
Postes de redressements :	Trois locaux de 150 m ² chacun environ
- Poste 1	480 m de voirie à réaménager sur 3,5 m de large
- Poste 3	270 m de voirie à réaménager

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation	Coordonnées géographiques ¹
Aménagements et extension du faisceau des voies de garage de Marne-la-Vallée Chessy situés sur les communes de Chessy et Coupvray	Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___
Postes de redressement :	Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° : 41° et 42° :
- Poste 1 : Bussy-Saint-Georges à proximité du Chemin des Bordes. En l'état, deux implantations sont proposées, une au nord l'autre au sud des voies	Point de départ : Long. <u>48</u> ° <u>52</u> ' <u>45</u> " <u>00</u> Lat. <u>2</u> ° <u>47</u> ' <u>03</u> " <u>24</u>
- Poste 2 : Bussy-Saint-Georges à proximité du Boulevard des Genets	Point d'arrivée : Long. <u>48</u> ° <u>52</u> ' <u>14</u> " <u>12</u> Lat. <u>2</u> ° <u>46</u> ' <u>56</u> " <u>48</u>
- Poste 3 : Jossigny entre l'hôpital et la RD 231. En l'état, deux implantations sont proposées, une au nord l'autre au sud des voies	Communes traversées :
Toutes les communes se situent en Seine-et-Marne (77)	Les coordonnées précédentes correspondent au projet d'aménagements et d'extension du faisceau de Marne-la-Vallée - Chessy traversant les communes de Chessy (77) et de Coupvray (77). Les coordonnées des postes de redressement sont les suivantes : - Poste 1 : Long; 48° 50' 10" 40 Lat : 2° 40' 59" 20 - sur la commune de Bussy-Saint-Georges (77) - Poste 2 : Long; 48° 50' 15" 90 Lat : 2° 43' 16" 24 - sur la commune de Bussy-Saint-Georges (77) - Poste 3 : Long; 48° 51' 03" 46 Lat : 2° 45' 55" 73 - sur la commune de Jossigny (77)

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 ?

¹ 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 ?

Le projet lié au faisceau des voies de service se situe dans un secteur encore peu urbanisé, le site du projet prend place sur un parking de voitures légères (actuellement propriété de Disney) et un terrain en friche. Il est délimité :

- au nord par une route départementale, le Boulevard de l'Europe (RD 344)
- à l'est par l'emprise des faisceaux SNCF TGV et la gare SNCF de Marne-la-Vallée Chessy
- à l'ouest par un bassin de retenue des eaux pluviales et par un parking
- au sud par la gare RER Marne-la-Vallée / Chessy de la Ligne A

Deux postes de redressement (PR 1 et 3) sont situés dans des délaissés en friches, à proximité de voiries permettant leur dessertes par des poids lourds. Un poste de redressement serait situé en bordure d'un parc (PR 2)

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

Chessy : Plan Local d'Urbanisme approuvé le 7 juillet 2005 dont la dernière révision simplifiée est en date du 11 juillet 2013. Le projet "Aménagement de Chessy" prend place en zone UZpct1 et dans ses secteurs UZpct1b et UZpct1c. La zone correspond à la ZAC du Parc Disney et au centre touristique, affectée à une vocation principale de loisirs de dimension internationale

Coupray : Plan Local d'Urbanisme approuvé le 27 septembre 2012. Le projet "Aménagement de Chessy" prend place dans le secteur Nf de la zone N correspondant aux emprises des voies ferrées et en secteur AUZP1b correspondant à la ZAC du Parc Disney et au centre touristique, affectée à une vocation principale de loisirs de dimension internationale.

Bussy-Saint-Georges : Plan Local d'Urbanisme approuvé le 14 novembre 2012. Le poste de redressement 1 prend place en zones UH et 2AUB ou N, le poste de redressement 2 en zones UP et UH. La zone UH correspond à l'emprise du domaine public du chemin de fer, la zone UP correspond à un parc urbain situé en milieu bâti du centre ville le long du chemin de fer et la zone 2AUB comprise dans le périmètre du site inscrit des abords du château de Guermantes et de la Vallée de la Gondoire, elle peut néanmoins être urbanisable. La zone N correspond à des espaces naturels, boisés ou non boisés, très peu bâtis et dont la qualité des paysages est à protéger et à valoriser, les ouvrages et installations liés aux services publics y sont autorisés.

Jossigny : Plan d'Occupation des Sols approuvé le 9 novembre 2001. Le poste de redressement 3 prend place en zones UY et IV NA ou NC (sur son secteur NCa). La zone UY est exclusivement réservée au domaine public ferroviaire. La zone IV NA est une zone non occupée vouée à accueillir une urbanisation mixte dont des équipements d'intérêt général. La zone Nc est une zone de richesses naturelles appelée « Plaine agricole de Jossigny », à

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"/>	Les ZNIEFF les plus proches du projet "Aménagement de Chessy" sont les ZNIEFF de type 1 "Bois de Montguillon et Bois de la Garenne" à environ 2,5 km et de type 2 "Vallée de la Marne de Coupvray à Pomponne" à environ 1,5 km. L'arrêté de protection de biotope le plus proche se situe à environ 3 km, il s'agit de celui des "Maris de Lesches". La ZNIEFF la plus proche des postes de redressement est celle de type 2 "Forêts d'Amainvilliers et de Ferrières" à environ 600m pour le poste 1 et 2 km pour les postes 2 et 3 Aucun n'arrêté de protection du biotope n'est recensé à proximité des postes de redressement Source: DRIEE
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les aménagements projetés ne se situent pas en zone montagne.
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les aménagements projetés ne se situent pas dans une commune classée en Loi littoral.
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"/>	Le projet "Aménagement de Chessy" se situe à environ 1,5 km du Parc Naturel Régional "Brie et deux Morin". Aucune autre zone de protection ne se situe à proximité des autres aménagements envisagés. Source: DRIEE
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 Seine-et-Marne est couverte par un PPBE adopté le 26 avril 2013. Les communes de Chessy, Coupvray, Jossigny et Bussy-Saint-Georges sont concernées par un arrêté relatif au classement des infrastructures de transport terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit en date du 19 mai 1999. La Ligne du RER A et le Boulevard de l'Europe sont identifiés en tant qu'infrastructures de catégorie 3 sur ce document. Source: Conseil Général de Seine-et-Marne, PLU des communes citées.

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"/>	Les aménagements ne sont pas concernés par une ZPPAUP ou une AMVAP. Source: Atlas des Patrimoines
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après la DRIEE, le nord du nouveau faisceau de voies à créer en arrière-gare de Chessy et les postes de redressement se situent en secteur de forte probabilité de présence de zone humide (restant à vérifier et dont limites sont à préciser).
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"/>	La commune de Chessy est couverte par le PPRI de la Vallée de la Marne d'Isles-les-Villenoy à Saint-Thibault-des-Vignes approuvé le 27 novembre 2009. Néanmoins, les aménagements envisagés ne sont pas concernés par son périmètre. Les communes de Coupvray et de Collégien possèdent des PPR mouvement de terrain liés à l'aléa retrait-gonflement des argiles prescrits le 11 juillet 2001 mais non encore approuvés. Concernant les risques industriels, ni installations SEVESO ni PPRT ne sont présents à proximité des aménagements envisagés Toutefois: - Le projet "Aménagement de Chessy" est à proximité immédiate de l'ICPE autorisation EURO DISNEY (SCA), Installation répertoriée à la fois sur Coupvray et Chessy pour des rubriques différentes - Le poste de redressement 3 est à proximité immédiate de l'ICPE enregistrement Centre Hospitalier de Marne-la-Vallée et de l'ICPE autorisation BIC ECRITURE 2000, installations respectivement sur les communes de Jossigny et de Montévrain Source: Préfecture 77, argiles.fr, Base de données Installations classées
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La base de données BASOL ne recense aucun site ou sol pollué à proximité des aménagements envisagés. De même, la base BASIAS ne recense aucune activité potentiellement polluante sur les emplacements accueillants les aménagements Source: BASOL, BASIAS, BRGM
dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tous les aménagements prévus se trouvent dans la zone de répartition des eaux au titre de la nappe de l'Albien. Cette nappe généralement captive est identifiée dans le SDAGE Seine-Normandie comme étant une nappe à préserver dans le futur pour l'alimentation en eau potable. Cependant la profondeur de la nappe est telle que les aménagements et leurs travaux n'auront pas d'incidences sur celle-ci. Source: DRIEE
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les communes Coupvray et de Bussy-Saint-Georges possèdent un captage AEP sur leurs territoires. Cependant, les aménagements considérés ne prennent pas place dans les périmètres de protection associés. Source: PLU de Coupvray et de Bussy-saint-Georges
dans un site inscrit ou classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le poste de redressement 1 se situe dans le site inscrit Abords du Château de Guermantes et vallée de la Gondoire par décret du 20 juillet 1972. Les autres aménagements ne sont pas concernés. Source: PLU de Bussy-Saint-Georges
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La Natura 2000 la plus proche du projet "Aménagement de Chessy" se situe à environ 4 km de celui-ci, c'est la ZPS FR1112003 Boucles de la Marne. Aucune autre Natura 2000 ne se trouve à proximité des aménagements. Source: DRIEE
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les aménagements ne sont pas concernés par ces types de protections du patrimoine culturel. A noter que le Poste de redressement 2 pourrait se situer en théorie dans le périmètre de protection du Domaine de Génitoy, monument inscrit par arrêté du 9 octobre 1996. Néanmoins, le monument dispose d'un périmètre de protection modifié, épargnant l'emprise du poste. Source: PLU de Bussy-Saint-Georges et de Chessy, Atlas des Patrimoines

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
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Une première mission géotechnique réalisée en 2013 avait mis en évidence la présence à très faible profondeur de la nappe du Calcaire de Brie. Les résultats d'une nouvelle étude géotechnique plus fine et des méthodes constructives qui seront définies permettront de définir s'il est nécessaire de réaliser un épaissement de celle-ci au fur et à mesure des terrassements, notamment pour la réalisation des nouvelles voies. A ce stade des études, cette hypothèse n'est pas confirmée. En l'état actuel de définition des aménagements, il n'est pas prévu de réaliser des prélèvements pendant leurs exploitation.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les études géotechniques du type G11 ont permis d'identifier les 3 nappes suivantes: - Nappe du Calcaire de Brie dont le niveau peut être très proche de la surface. Le projet risque fort d'impacter cette nappe - Nappe des Marnes blanches de Pantin. Cette nappe est en relation avec celle du Calcaire de Brie - Nappe du Calcaire de Champigny pour laquelle aucune donnée récentes ne sont disponibles. Toutefois il est peu probable que le projet l'impacte. Ces données et ces hypothèses nécessitent une nouvelle campagne de reconnaissance des milieux plus précise. Néanmoins, les effets possibles du projet sont des modifications du niveau final de la nappe superficielle, de l'écoulement général de la nappe superficielle et profonde, des contraintes effectives dans le sol et un effet barrage. Cela pourra conduire à un risque d'engorgement de sous-sols existants, de modification du comportement mécanique des formations et de tassement des ouvrages existants.
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Afin d'assurer le positionnement des nouvelles voies dans les Calcaire de Brie et de les positionnées au-dessus du niveau du trop plein du bassin du SAN, la plateforme ferroviaire sera positionnées à 114 m NGF, les voies actuelles étant à 119,25 m NGF. Des terrassements généraux et de pleine masse sont donc à prévoir dans les Limons de Plateau, le Calcaire de Brie et les Argiles Vertes. A ce stade du projet, il n'est pas encore décidé du réemploi local ou non des matériaux extraits.
	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"/>	Les matériaux nécessaires à la réalisation des différents aménagements seront acheminés par voie routière et par trains travaux éventuellement. Le projet ne nécessite pas l'utilisation de ressources naturelles provenant 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 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les aménagements sont pour partie situés dans les emprises ferroviaires en exploitation. Néanmoins, la quasi-totalité des nouveaux aménagements prendront place sur des emprises actuellement en friche. Une visite terrain réalisée par un écologue fin juillet 2014 a mis en avant des enjeux potentiels concernant les orthoptères et les lépidoptères au droit des aménagements de Chessy. Par ailleurs, un lien fonctionnel peut être établi entre le bassin du SAN et la ZPS Natura 2000 à quelques kilomètres, les migrateurs pouvant y faire halte. En outre, le bassin et ses roselières peuvent accueillir des amphibiens et présenter un habitat d'intérêt pour certaines espèces d'oiseaux patrimoniales. L'abattage de plusieurs arbres pour l'implantation du Poste de redressement 2 constitue une zone de nidification potentielle pour l'avifaune (présence d'un plan d'eau à proximité) et de chasse et de gîte pour les chiroptères. Il en va de même pour l'implantation potentielle au nord de la voir ferrée du Poste de Redressement 1. En conclusion le potentiel écologique est non négligeable et des investigations complémentaires devront être menées afin de préciser les enjeux sur ces sites. Toute mesure sera prise pour s'assurer de la bonne prise en compte des incidences potentielles (approche Eviter-Réduire-Compenser et dossier CNPN, le cas échéant...) La cartographie des cours d'eau, issue de la base de donnée IGN met en avant la présence du ru de la Brosse à proximité du Poste de redressement 2 et du ru des Grassets à proximité du Poste de redressement 3. Néanmoins: - Le ru de la Brosse est canalisé et non à l'aire libre, comme le laisse supposer la cartographie, au niveau de l'implantation du poste de redressement
	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 poste de redressement 3 est relativement éloigné du ru des Cassets et son implantation ne devrait pas nuire à celui-ci. Par ailleurs, toutes les précautions d'usage seront prises en phase travaux Des impacts sont à prévoir en phase travaux (bruit, émissions de poussières, vibrations, etc.) Ces impacts concerneront principalement les usagers de la gare de Marne-la-Vallée - Chessy et les riverains et seront limités dans le temps. Le projet étant situé en zone urbanisée à faible enjeu écologique et éloignée des zones à sensibilité particulière, il n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur celles-ci. En phase exploitation, les aménagements n'engendreront aucune émission atmosphérique, ni rejet dans les eaux superficielles. Concernant l'impact visuel dans le site inscrit du poste de redressement, l'architecte des bâtiments de France sera consulté et une insertion paysagère du bâtiment sera étudiée.

	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Une partie du nouveau faisceau ferroviaire prendra place dans un espace naturel tel que défini au PLU de Coupvray, en zone N, secteur Nf. Néanmoins, ce secteurs correspond aux emprises ferroviaires et est à destination des constructions et installations ferroviaires. Le faisceau y est donc autorisé.</p> <p>Le Poste de redressement 1 prendra éventuellement place en zone N, espace destiné à la préservation des richesses naturelles et de l'activité agricole. Toutefois, les ouvrages techniques et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif y sont autorisés à conditions d'une intégration paysagère sans remise en cause de la qualité des paysages et n'apporte aucune nuisance au voisinage. Le poste prenant aussi place dans un site inscrit, il va de ce fait bénéficier d'une insertion paysagère de qualité, insertion élaborée en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France. Enfin, la faible surface consommée n'est pas de nature à remettre en cause la vocation de préservation portée par la zone.</p> <p>Le Poste de redressement 3 prendra éventuellement place en zone Na, espace destiné à la préservation des richesses naturelles. Cependant, les équipements d'intérêt général y sont autorisés. Par ailleurs, l'aménagement envisagé ne prendra place que sur quelques mètres carrés de la zone, ne mettant pas en péril sa vocation de préservation.</p>
<p>Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
<p>Est-il concerné par des risques technologiques ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les aménagements envisagés ne sont ni à proximité d'installations SEVESO, ni compris dans un périmètre de PPRT. Les ICPE situées à proximités de ces derniers, au regard de leurs activités, ne représentent pas de danger pour les aménagements en question.</p>
<p>Risques et nuisances</p> <p>Est-il concerné par des risques naturels ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>La commune de Chessy est couverte par le PPRI de la Vallée de la Marne d'Isles-les-Villenoy à Saint-Thibault-des-Vignes approuvé le 27 novembre 2009. Néanmoins, les aménagements envisagés ne sont pas concernés par son périmètre. Les communes de Coupvray et de Collégien possèdent des PPR mouvement de terrain liés à l'aléa retrait-gonflement des argiles prescrits le 11 juillet 2001 mais non encore approuvés.</p> <p>Le risque de retrait et de gonflement des argiles est fort au droit du Poste de redressement n°1, poste situé à Bussy-Saint-Georges mais à proximité de la limite communale de Bussy-Saint-Georges et de Collégien, et faible au droit des autres aménagements envisagés.</p>
<p>Engendre-t-il des risques sanitaires ?</p> <p>Est-il concerné par des risques sanitaires ?</p>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Néant.</p>
<p>Commodités de voisinage</p> <p>Est-il source de bruit ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances sonores ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>La période de travaux sera nécessairement une période génératrice de nuisances sonores. Ces nuisances seront toutefois limitées dans le temps. L'entreprise en charge des travaux organisera son chantier de façon à respecter la législation en vigueur et réduire au maximum les nuisances par une adaptation des matériels et des modes opératoires.</p> <p>En phase exploitation, les nouveaux aménagements n'engendreront pas de nuisances sonores supplémentaires. Les aménagements seront soumis au bruit dû à l'exploitation ferroviaire mais ne recevront pas de public.</p>
<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, le projet est susceptible d'engendrer des nuisances olfactives, par exemple lors de la réalisation d'enrobé pour la création des voiries.</p> <p>En phase exploitation, le projet ne générera aucune nuisance olfactive.</p>
<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, le projet est susceptible d'engendrer des vibrations en raison de l'utilisation d'engins de chantier et de la nature des travaux prévus. Ces éléments seront confirmés en fonction de la nature des sols et de la proximité du bâti. Celles-ci seront limitées dans le temps.</p> <p>En phase exploitation, les nouveaux aménagements n'engendreront pas de vibrations. Les aménagements seront toutefois exposés aux vibrations dues au passage des trains mais ne recevront pas de public.</p>

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>La réalisation des travaux de nuit implique la mise en place d'un système d'éclairage. Toutes les dispositions nécessaires seront mises en place afin de limiter les nuisances.</p> <p>En phase exploitation, les faisceaux de voies pourront être éclairés de nuit. Le trottoir de manoeuvre sera équipé de luminaires permettant l'éclairage du cheminement en toute sécurité des agents de conduite.</p> <p>Cet éclairage n'engendrera pas d'impacts significatifs d'autant qu'il n'y a pas d'habitations à proximité.</p> <p>Les "Aménagements de Chessy" seront exposés à l'éclairage public des routes et places adjacentes.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<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,... Ce phénomène apparaît comme temporaire puisque limité à la phase chantier et perturbera très localement la qualité de l'air aux abords des emprises chantier.</p> <p>En phase d'exploitation, l'augmentation des circulations engendrée par la mise en oeuvre des aménagements n'engendrera pas d'émissions de polluants atmosphériques supplémentaires, l'énergie étant électrique. Au contraire, le projet doit permettre de favoriser l'utilisation des transports en commun et donc de réduire l'utilisation de véhicules personnels davantage polluants.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>Lors de la phase chantier, les eaux usées des installations sanitaires du chantier et les eaux pluviales seront :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit collectées et traitées par un système d'assainissement propre au chantier, - soit rejetées dans le réseau urbain (après accord préalable des gestionnaires). <p>Toutes les précautions seront prises pour cette phase afin de ne pas polluer le milieu récepteur. La Notice de Respect de l'Environnement fixera les mesures à prendre.</p> <p>Il en va de même pour les eaux issues des rabattements de nappe à prévoir.</p> <p>Pour la phase exploitation, des études seront menées dans les phases ultérieures. En fonction des caractéristiques précises des installations, une procédure administrative pourrait être engagée au titre du code de l'environnement (articles L.214-1 à L.214-6, anciennement loi sur l'eau), le cas échéant.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>En phase travaux, des déchets de chantier seront émis. Une politique de gestion des déchets sera mise en place à cet effet.</p> <p>La gestion de ces déchets sera maîtrisée, les déchets seront triés et acheminés selon leur type, dans des sites agréés. Les zones prévues de stockage de déchets et de matériaux se trouvent en dehors de zone vulnérable ou protégée.</p> <p>De plus toutes les précautions seront prises afin d'éviter la pollution du sol (stockage couvert, sur rétention ou sur des zones imperméables...) par les produits dangereux, liquides, eaux souillées ou tout autre résidu (huile, peinture, solvant, ...). Le maître d'ouvrage veillera également au mode de transport de ces derniers afin d'en limiter l'impact sur l'environnement.</p> <p>En phase exploitation, le projet n'est pas susceptible de produire des effluents ou des déchets non dangereux, inertes, dangereux.</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>Le poste de redressement 1 prend place dans le site inscrit Abords du Château de Guermantes et vallée de la Gondoire par décret du 20 juillet 1972.</p> <p>L'architecte des bâtiments de France sera consulté dans les phases ultérieures du projet et une insertion paysagère du bâtiment sera étudiée.</p> <p>Aucune sensibilité archéologique n'a été trouvée à proximité des emplacements des aménagements envisagés. Le SRA sera contacté dans les phases ultérieures du projet. Le cas échéant, le maître d'ouvrage engagera l'ensemble des procédures requises préalablement aux travaux.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>	<p>Durant la phase travaux, le projet est susceptible de perturber la circulation routière. Au préalable des travaux, les communes seront concertées sur le plan de circulation à mettre en oeuvre afin de l'adapter notamment aux activités humaines présentes et de limiter l'impact.</p> <p>Par ailleurs, il existera une période pendant laquelle une partie des places de stationnement dédiées aux salariés de Disney sera impactée. La maîtrise d'ouvrage mettra en place des mesures d'accompagnement afin de limiter cette perte d'offre.</p> <p>Il est important de rappeler que les aménagements, en améliorant la robustesse et l'offre de la Ligne A, vont engendrer une amélioration des conditions de transport et donc le confort des voyageurs en phase exploitation.</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 :

Les incidences du projet sont susceptibles d'être cumulées avec les principaux projets suivants :

- Le projet d'extension de la Société Hologram Industries, ICPE autorisation, au 5 Avenue Gutenberg à Bussy-Saint-Georges ;
- Le projet de création d'un poste électrique 225 000 / 20 000 volts à Coupvray, à proximité du faisceau du RER A entre la RD 344 et la RD 934 ;
- Le Projet de modification de la ZAC des studios et des condrés, sur les communes de Chessy et Coupvray ;
- Le projet de création d'une voie nouvelle entre les communes de Chanteloup-en-Brie et Montévrain ;
- Le projet d'extension du centre commercial Clos du Chêne à Montévrain ;
- Le projet de ZAC de Coupvray à Coupvray ;
- Le projet de ZAC des Trois Ormes à Coupvray ;
- Le projet d'extension du centre commercial Val d'Europe à Serris ;
- Les projets de construction d'un bowling et de bâtiments dans la ZAC Villages Nature, sur la commune de Villeneuve-le-Comte ;
- Le projet de ZAC du Couvernois à Serris ;
- Le projet de ZAC « Le Sycomore » à Bussy-Saint-Georges
- Le projet de créer une plate-forme logistique dans la ZAC de Couvernois, ICPE autorisation à Serris.

Les principaux impacts cumulés identifiés à ce jour et susceptibles de survenir sont : la coordination des travaux, la gestion des déblais (stockage et transport) la pollution des eaux superficielles et souterraines, la destruction d'espèces floristiques et faunistiques protégées, la gestion des déchets de chantier, les émissions de bruit, les perturbations de la circulation sur la voie publique). Des réunions de coordination des différents maîtres d'ouvrage devront être réalisées afin de limiter les effets cumulés des différents projets et de mettre en oeuvre des mesures cohérentes communes permettant de les éviter, de les réduire ou de les compenser.

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 est concerné par des zones potentiellement humides et une zone de répartition des eaux.

Le poste de redressement n°1 est situé sur une zone de risque de retrait et gonflement des argiles et se situe dans un périmètre de site inscrit. Par ailleurs, bien que le milieu naturel, pour l'extension du faisceau d'arrière gare de Marne-la-Vallée - Chessy, ne présente pas d'intérêt majeur (habitat floristique peu diversifié), il pourrait exister un lien fonctionnel entre le plan d'eau et la ZPS Natura 2000 située à quelques kilomètres (présence d'oiseaux migrateurs une partie de l'année). D'autres enjeux potentiels ont pu être identifiés suite à la visite terrain d'un écologue fin juillet 2014 concernant les orthoptères, lépidoptères et d'autres espèces.

Enfin, ce projet est susceptible d'avoir quelques impacts sur l'environnement. Le cubage induit par les terrassements sera important. Le potentiel écologique des secteurs d'implantation des postes de redressement n°1 et n°2 nécessite d'approfondir les études de la biodiversité dans ces secteurs dans les étapes ultérieures du projet. Et le projet risque d'impacter la nappe du Calcaire de Brie (à confirmer).

Au regard des enjeux identifiés et des quelques impacts pressentis du projet sur l'environnement, le maître d'ouvrage envisage de faire réaliser une étude d'impact sur l'environnement afin de préciser ces enjeux, sur la base d'un diagnostic plus exhaustif, et de mieux cerner les impacts du projet.

Maitre d'ouvrage RER
MOP / SEMR
Serge GRZY

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ; <input checked="" type="checkbox"/>
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) ; <input checked="" type="checkbox"/>
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 ; <input checked="" type="checkbox"/>
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 ; <input checked="" type="checkbox"/>
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 ; <input checked="" type="checkbox"/>

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
Annexe facultative 1 : Localisation des enveloppes d'alerte des zones humides selon la DRIEE
Annexe facultative 2 : Localisation de l'aléa retrait-gonflement des argiles au droit du Poste de redressement 1 selon argiles.fr
Annexe facultative 3 : Extraits du plan des servitudes d'utilité publiques de Bussy-Saint-Georges précisant les enjeux par rapport au site inscrit des abords du château de Guermantes et de la Vallée de la Gondoire et au Monument Historique du Domaine du Génitoy
Annexe facultative 4 : Dépliant de la concertation préalable menée du 26 mai au 15 juin 2014

9. Engagement et signature

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

Fait à

Fontenay-sous-Bois

le,

13/08/2014

Signature

Serge GRYZ
MOP / SFMR
Maître d'Ouvrage RER

ANNEXES OBLIGATOIRES ET FACULTATIVES DE LA DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS



AMENAGEMENT DE CHESSY ET CREATION DE POSTES DE REDRESSEMENT

ANNEXES OBLIGATOIRES ET FACULTATIVES DE LA DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

FICHE D'IDENTIFICATION

Maître d'ouvrage	RATP
Projet	Aménagement de Chessy et création de postes de redressement
Étude	Annexes obligatoires et facultatives de la demande d'examen au cas par cas
Date	01/08/2014
Nom du fichier	Annexes cas par cas Chessy
Nombre de pages	31

APPROBATION

Version	Nom	Fonction	Date	Visa	Modifications	
1	Rédaction	Carl . REGISTRE	Ingénieur environnement	31/07/2014		
	Vérification	Nicolas BREGERE	Chef de projet environnement	31/07/2014		
	Engagement de la responsabilité de l'entité	Deborah RONDET-PHILIPP	Directeur de mission	31/07/2014		
2	Rédaction	Carl . REGISTRE	Ingénieur environnement	01/08/2014		Reprise suite à réunion de présentation des cas par cas du 01/08/2014
	Vérification	Nicolas BREGERE	Chef de projet environnement	01/08/2014		
	Engagement de la responsabilité de l'entité	Deborah RONDET-PHILIPP	Directeur de mission	12/08/2014		
3	Rédaction	Carl . REGISTRE	Ingénieur environnement	13/08/2014		Reprise suite à relecture RATP
	Vérification	Nicolas BREGERE	Chef de projet environnement	13/08/2014		
	Engagement de la responsabilité de l'entité	Deborah RONDET-PHILIPP	Directeur de mission	13/08/2014		

Table des matières

ANNEXE 1. INFORMATIONS RELATIVES AU MAITRE D'OUVRAGE OU PETITIONNAIRE	4
ANNEXE 2. PLAN DE SITUATION AU 1/25 000	6
ANNEXE 3. PRISES DE VUE DE L'AIRE D'ETUDE	8
AMENAGEMENT DE CHESSY	9
POSTE DE REDRESSEMENT 1	10
POSTE DE REDRESSEMENT 2	11
POSTE DE REDRESSEMENT 3	12
ANNEXE 4. PLAN DU PROJET	13
PLAN DE LA PHASE 1 DU PROJET « AMENAGEMENT DE CHESSY »	14
PLAN DE LA PHASE 2 DU PROJET « AMENAGEMENT DE CHESSY »	16
PROJET DE CREATION DU POSTE DE REDRESSEMENT 1	20
PROJET DE CREATION DU POSTE DE REDRESSEMENT 2	21
PROJET DE CREATION DU POSTE DE REDRESSEMENT 3	22
ANNEXE 5. PLAN DES ABORDS DU PROJET	23
ANNEXES FACULTATIVES	25
LOCALISATION DES ENVELOPPES D'ALERTE DES ZONES HUMIDES SELON LA DRIEE	26
LOCALISATION DE L'ALEA RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES AU DROIT DU POSTE DE REDRESSEMENT 1 SELON ARGILES.FR	27
EXTRAITS RELATIFS AU PATRIMOINE CULTUREL DU PLAN DES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUES DU PLU DE BUSSY-SAINT-GEORGES, AU DROIT DU POSTE DE REDRESSEMENT 1	28
EXTRAITS RELATIFS AU PATRIMOINE CULTUREL DU PLAN DES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUES DU PLU DE BUSSY-SAINT-GEORGES, AU DROIT DU POSTE DE REDRESSEMENT 2	29
DEPLIANT DE LA CONCERTATION PREALABLE MENEES 26 MAI AU 15 JUIN 2014 (HTTP://WWW.RATP.FR/FR/RATP/R_111515/CONCERTATION-LIGNE-A/)	30

Annexe 1. Informations relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Annexe 2. Plan de situation au 1/25 000

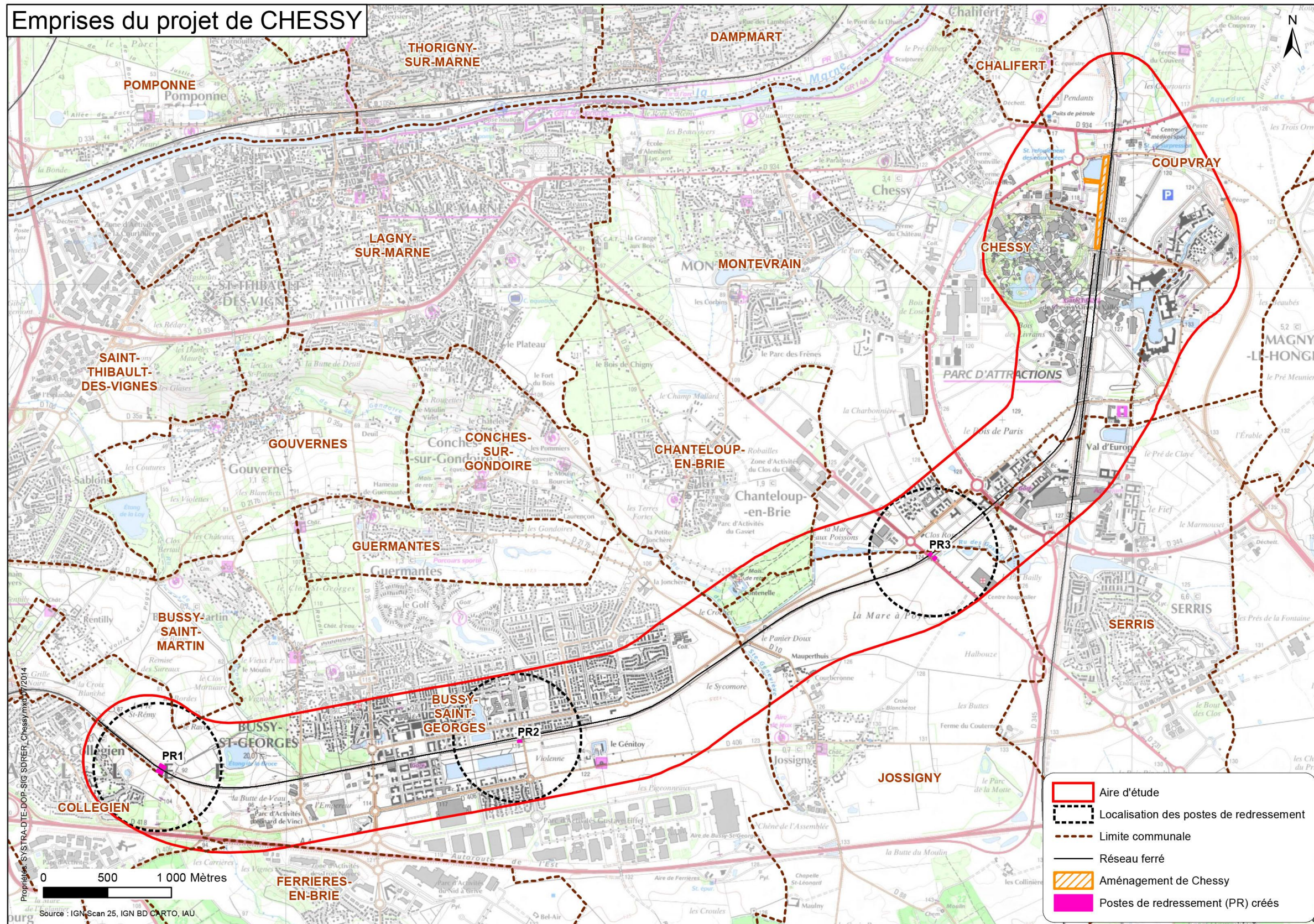


Illustration 1. Plan de situation (Source : SYSTRA)

Annexe 3. Prises de vue de l'aire d'étude

Aménagement de Chessy

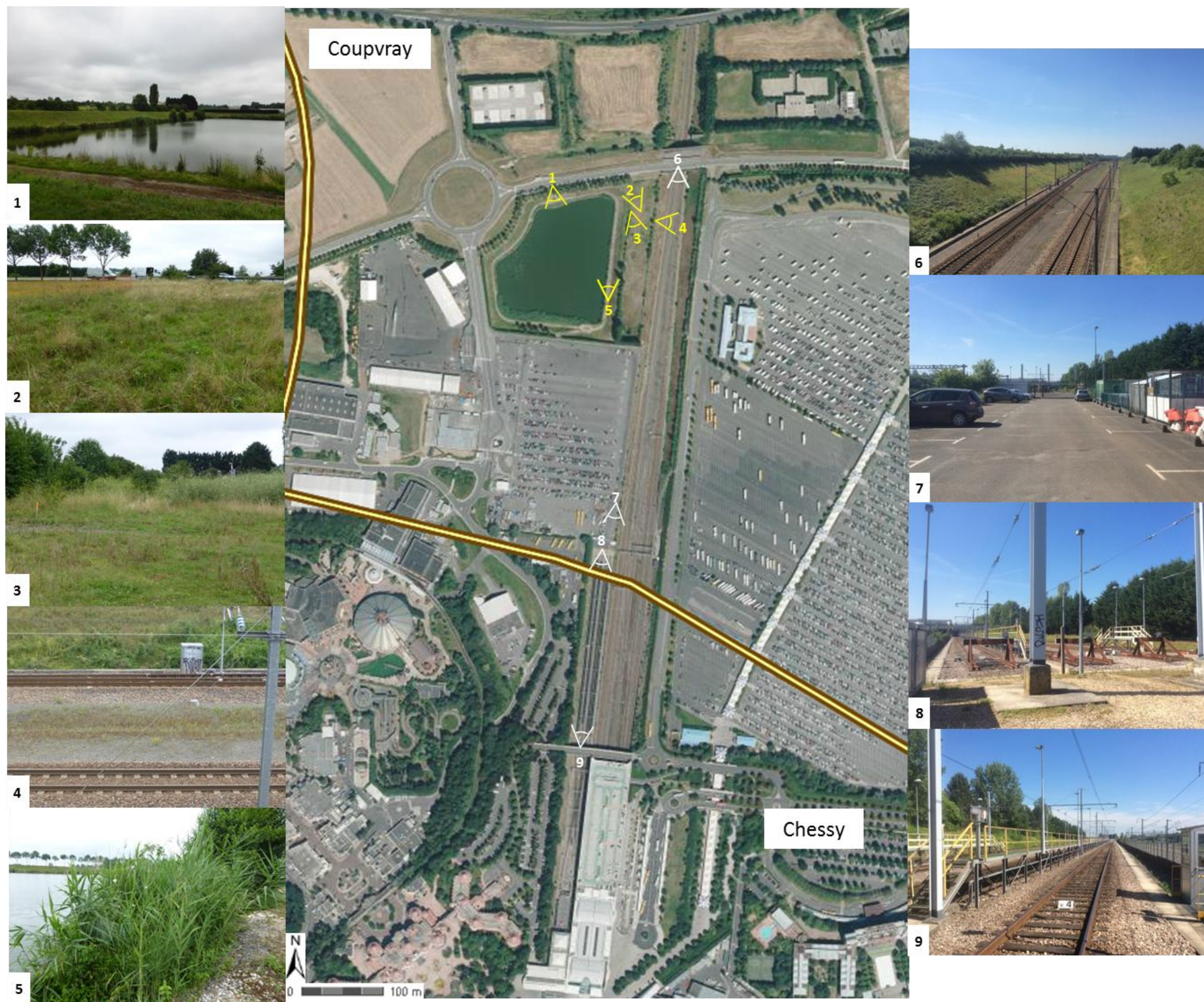


Illustration 2. Prises de vues de l'aire d'étude à proximité des aménagements de Chessy. En jaune prises de vue SYSTRA le 29/07/2014. En blanc prises de vues RFF les 12-13/05/2014 et 13/06/2014

Poste de redressement 1

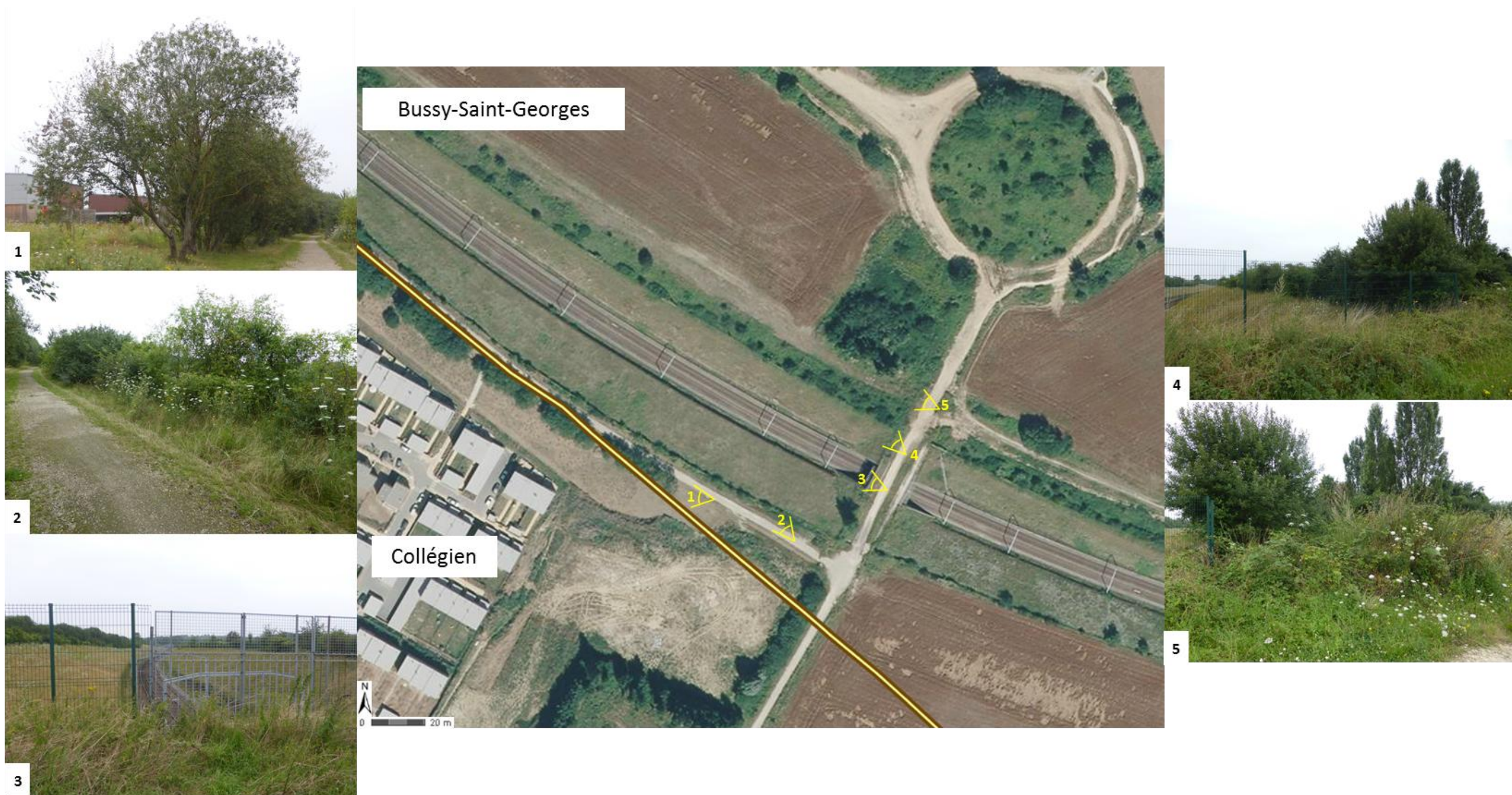


Illustration 3. Prises de vues de l'aire d'étude à proximité du Poste de redressement 1. SYSTRA le 29/07/2014.

Poste de redressement 2



Illustration 4. Prises de vues de l'aire d'étude à proximité du Poste de redressement 2. SYSTRA le 29/07/2014.

Poste de redressement 3



Illustration 5. Prises de vues de l'aire d'étude à proximité du Poste de redressement 3. SYSTRA le 29/07/2014.

Annexe 4. Plan du projet

Plan de la Phase 1 du projet « Aménagement de Chessy »

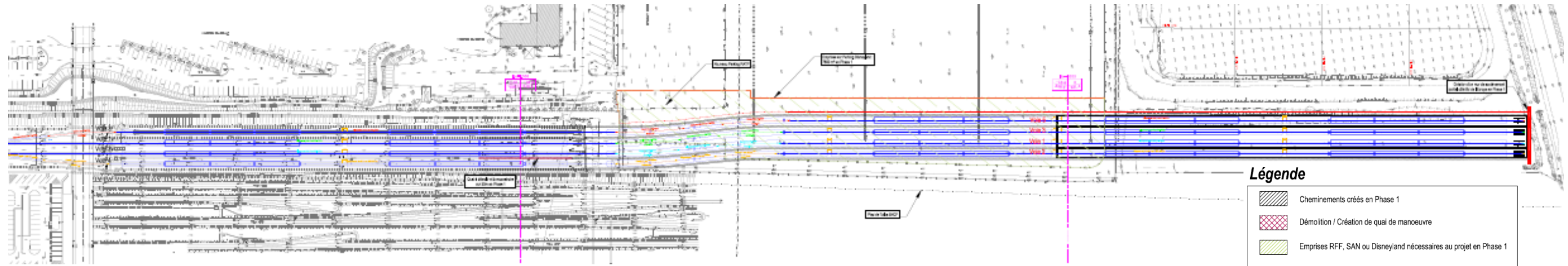


Illustration 6. Plan d'ensemble de la Phase 1

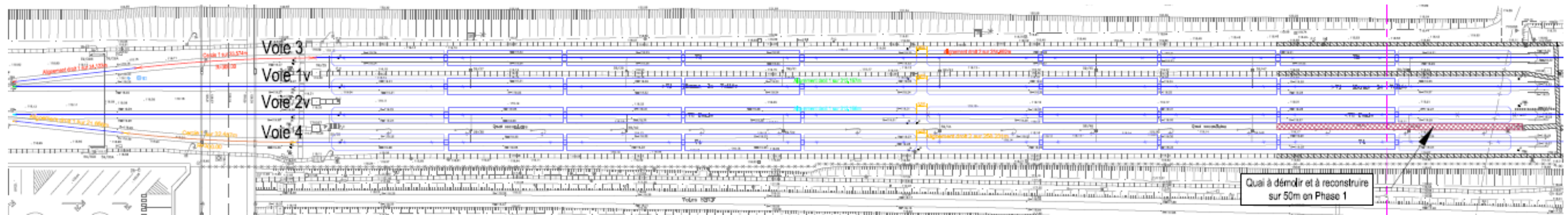


Illustration 7. Vue de détail, première section, Phase 1

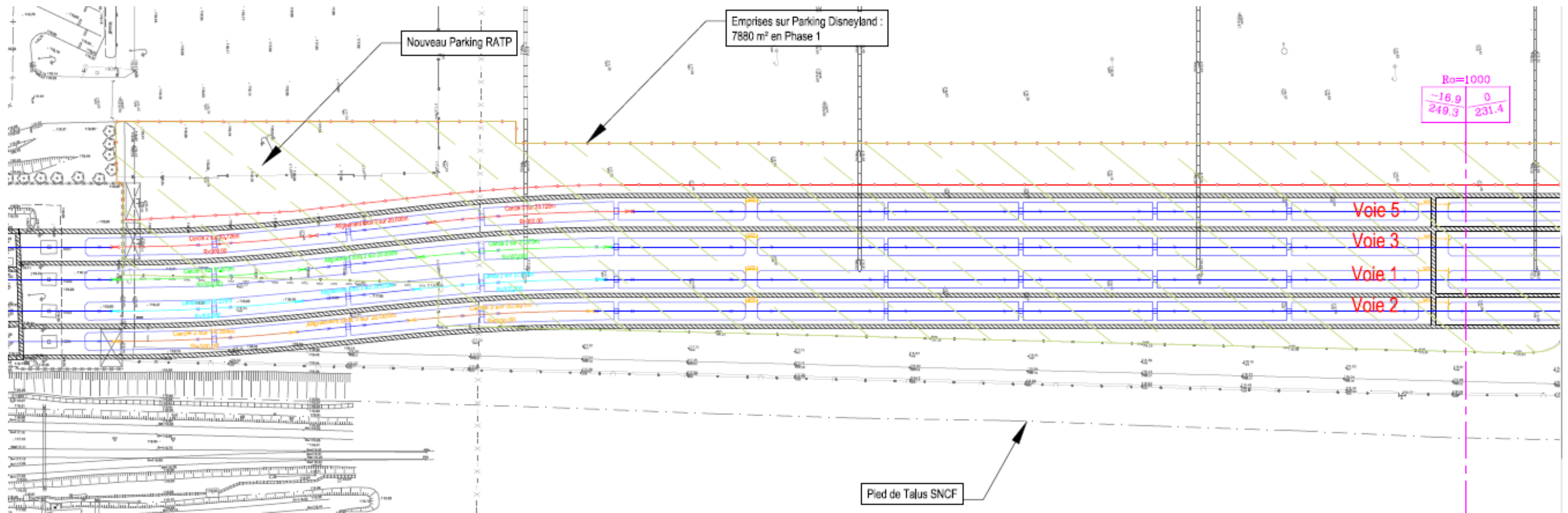


Illustration 8. Vue de détail, seconde section, Phase 1

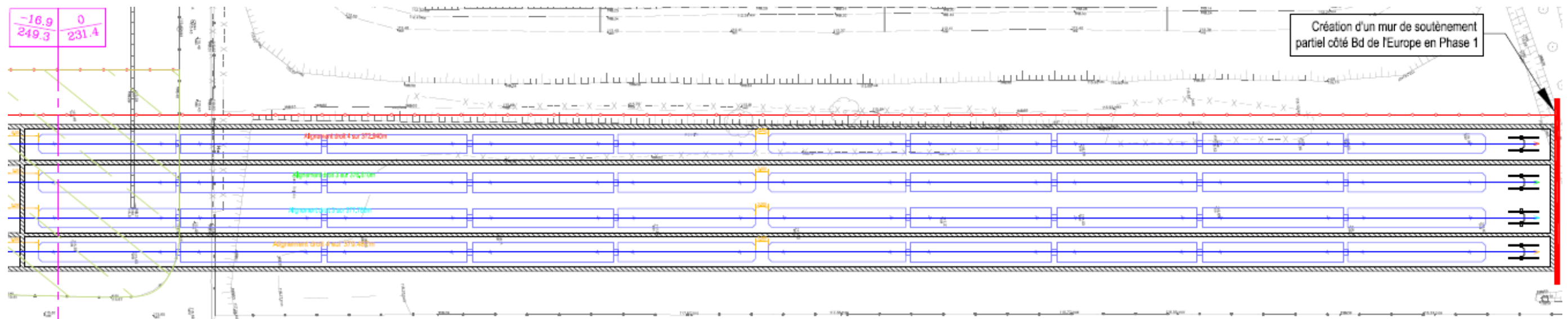









Illustration 9. Vue de détail, troisième section, Phase 1

Plan de la Phase 2 du projet « Aménagement de Chessy »

Légende

-  Cheminement créé en Phase 1 conservé en Phase 2
-  Cheminement créé en Phase 2
-  Démolition / Création de quai de manoeuvre
-  Emprises RFF, SAN ou Disneyland nécessaires au projet en Phase 1 ou 2
-  Voie existante non remaniée
-  Voie neuve posée en Phase 1 et conservée en Phase 2
-  Voie neuve posée en Phase 2

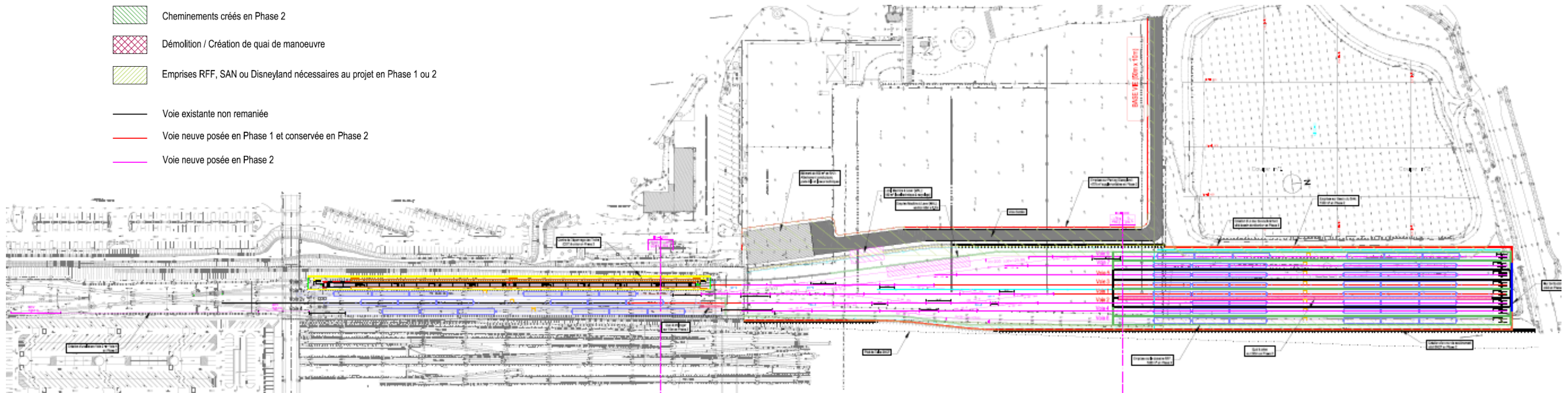


Illustration 10. Plan d'ensemble de la Phase 2

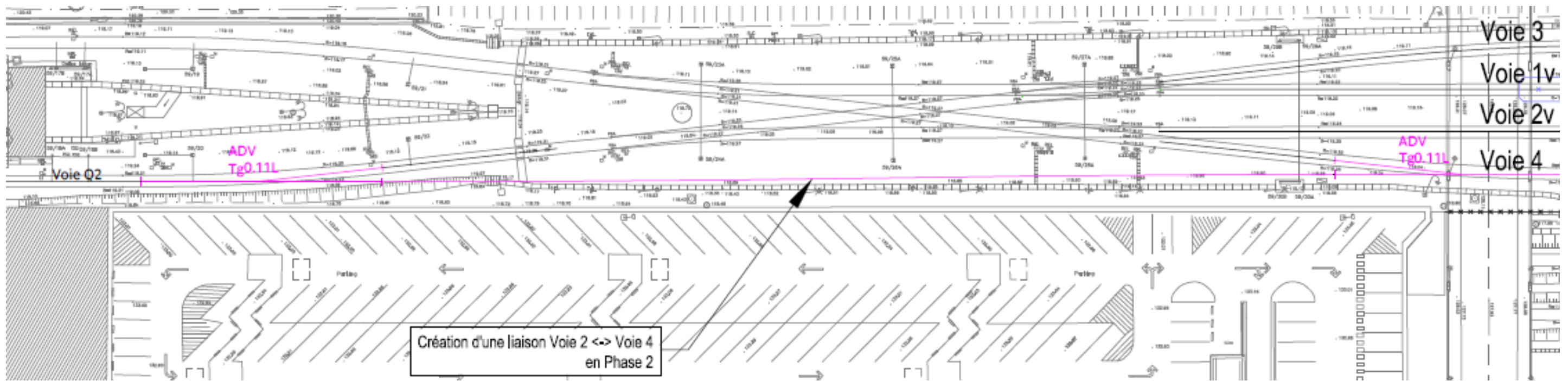


Illustration 11. Vue de détail, première section, Phase 2

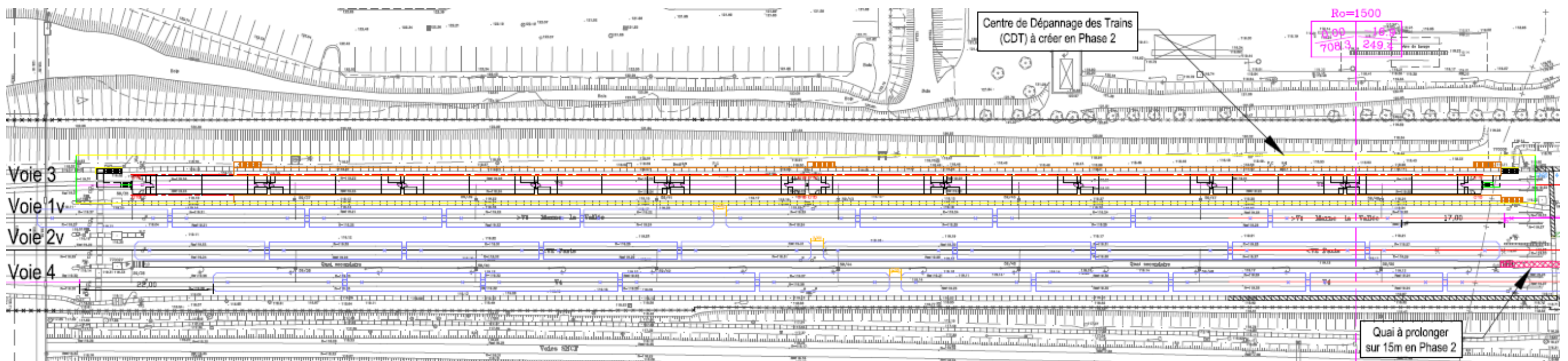


Illustration 12. Vue de détail, seconde section, Phase 2

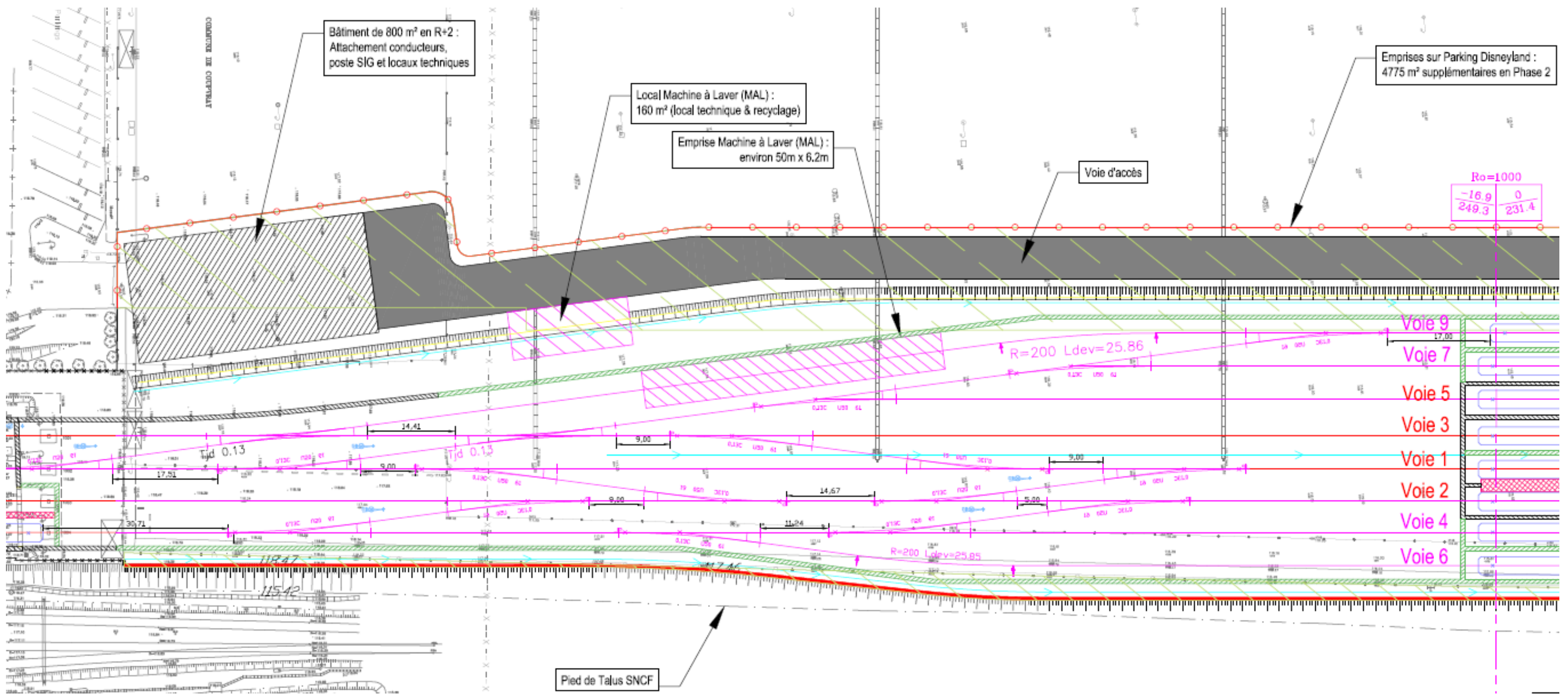


Illustration 13. Vue de détail, troisième section, Phase 2

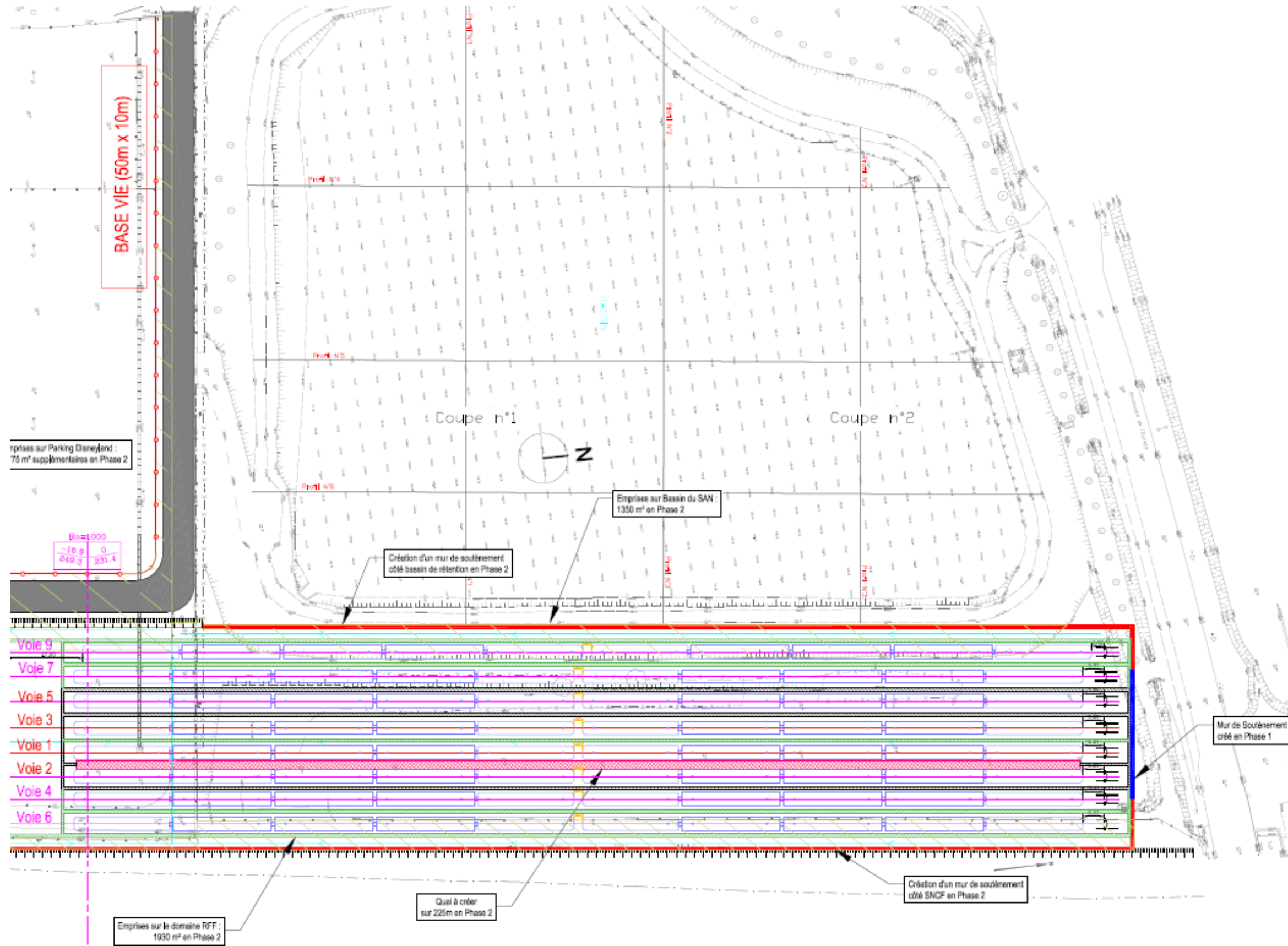


Illustration 14. Vue de détail, quatrième section, Phase 2

Projet de création du Poste de Redressement 1



Illustration 15. Localisation projetée du Poste de redressement 1. Cet équipement est également proposé aux élus au sud des voies, à l'angle du chemin des bordes et du franchissement des voies du RER A (Source : SYSTRA, Géoportail).

Projet de création du Poste de Redressement 2



Légende :

- Implantation à l'étude du Poste de redressement
- Voie d'accès aux installations du RER (option)

Illustration 16. Localisation projetée du Poste de redressement 2 (Source : SYSTRA, Géoportail).

Projet de création du Poste de Redressement 3



Illustration 17. Localisation projetée du Poste de redressement 3. Cet équipement est envisagé au sud des voies du RER, par symétrie axiale (Source : SYSTRA, Géoportail).

Annexe 5. Plan des abords du projet

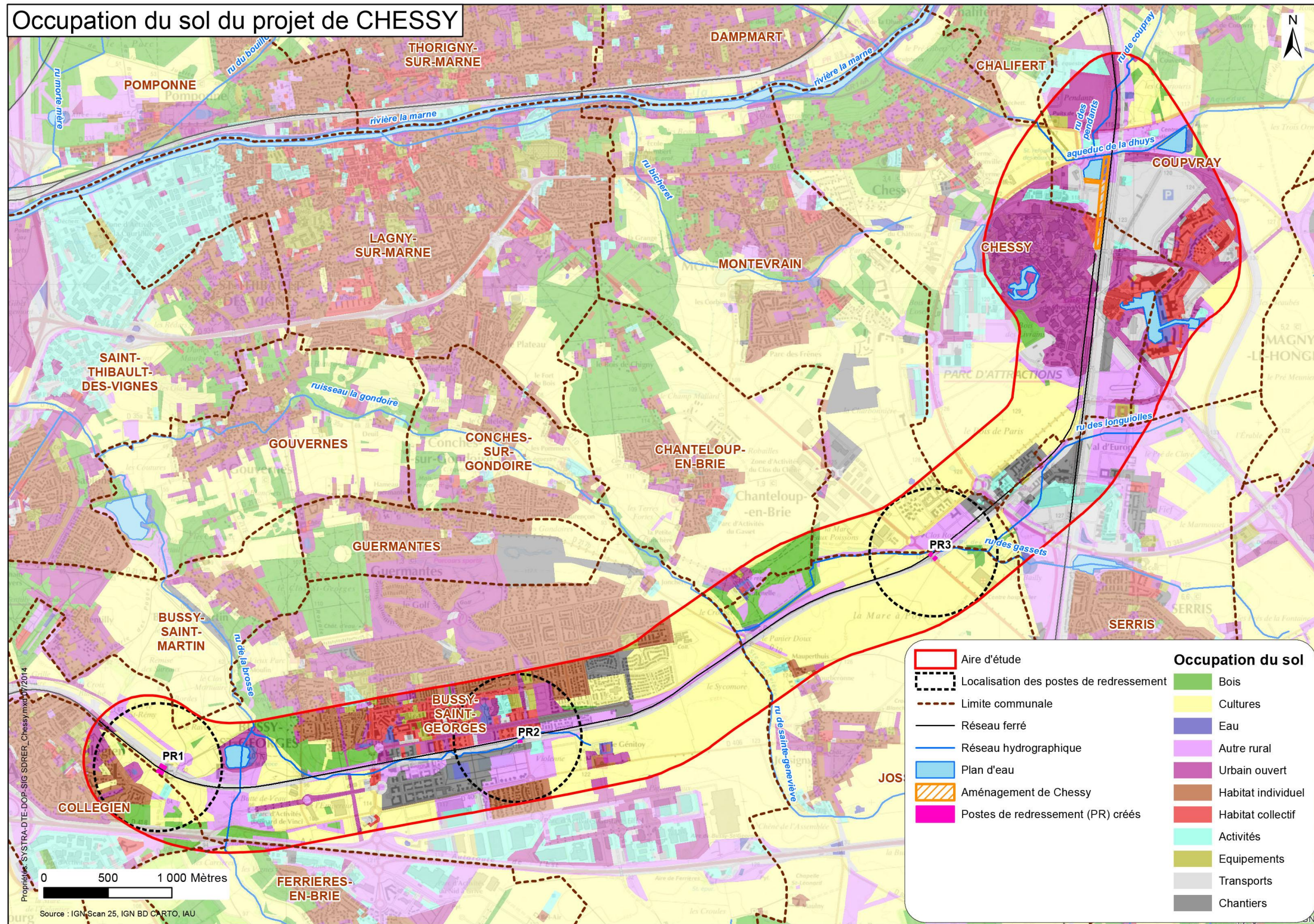


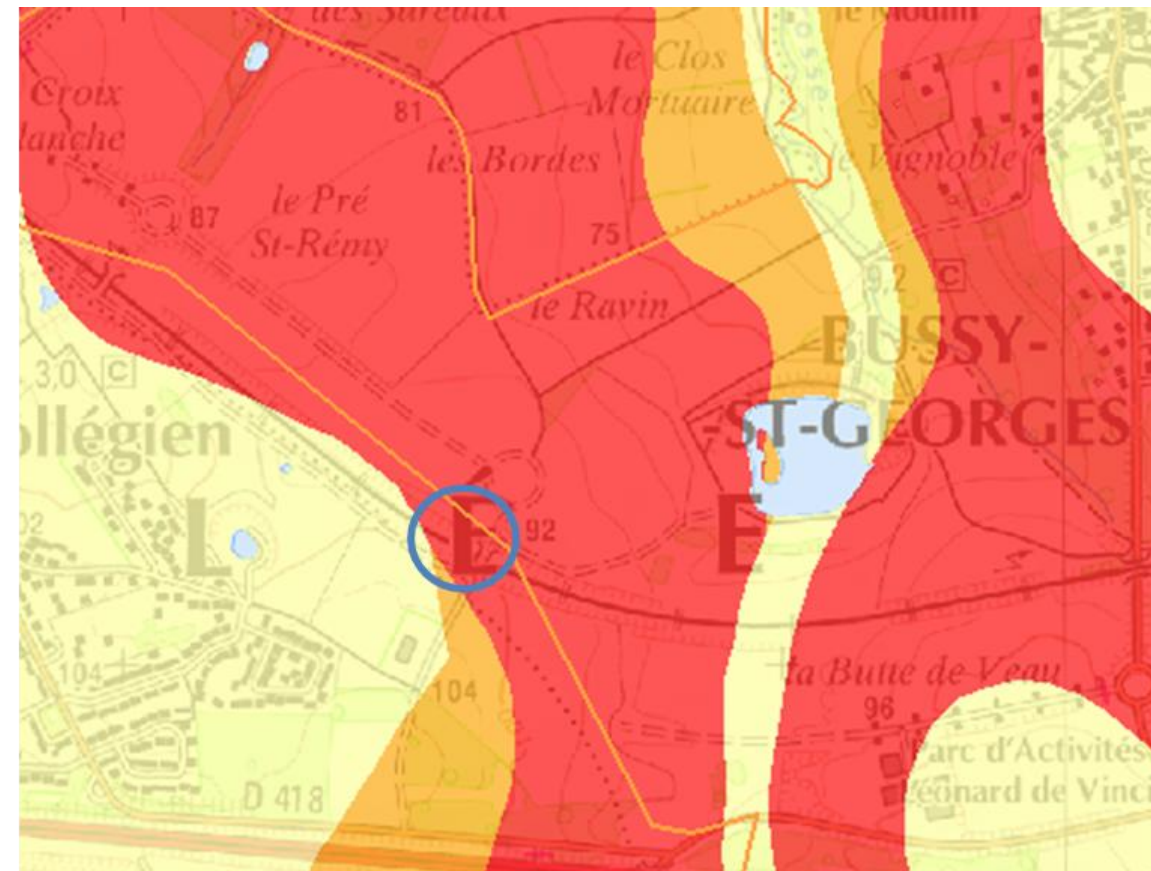
Illustration 18. Occupation du sol et hydrographie (Source : SYSTRA)

Annexes facultatives

Localisation des enveloppes d'alerte des zones humides selon la DRIEE



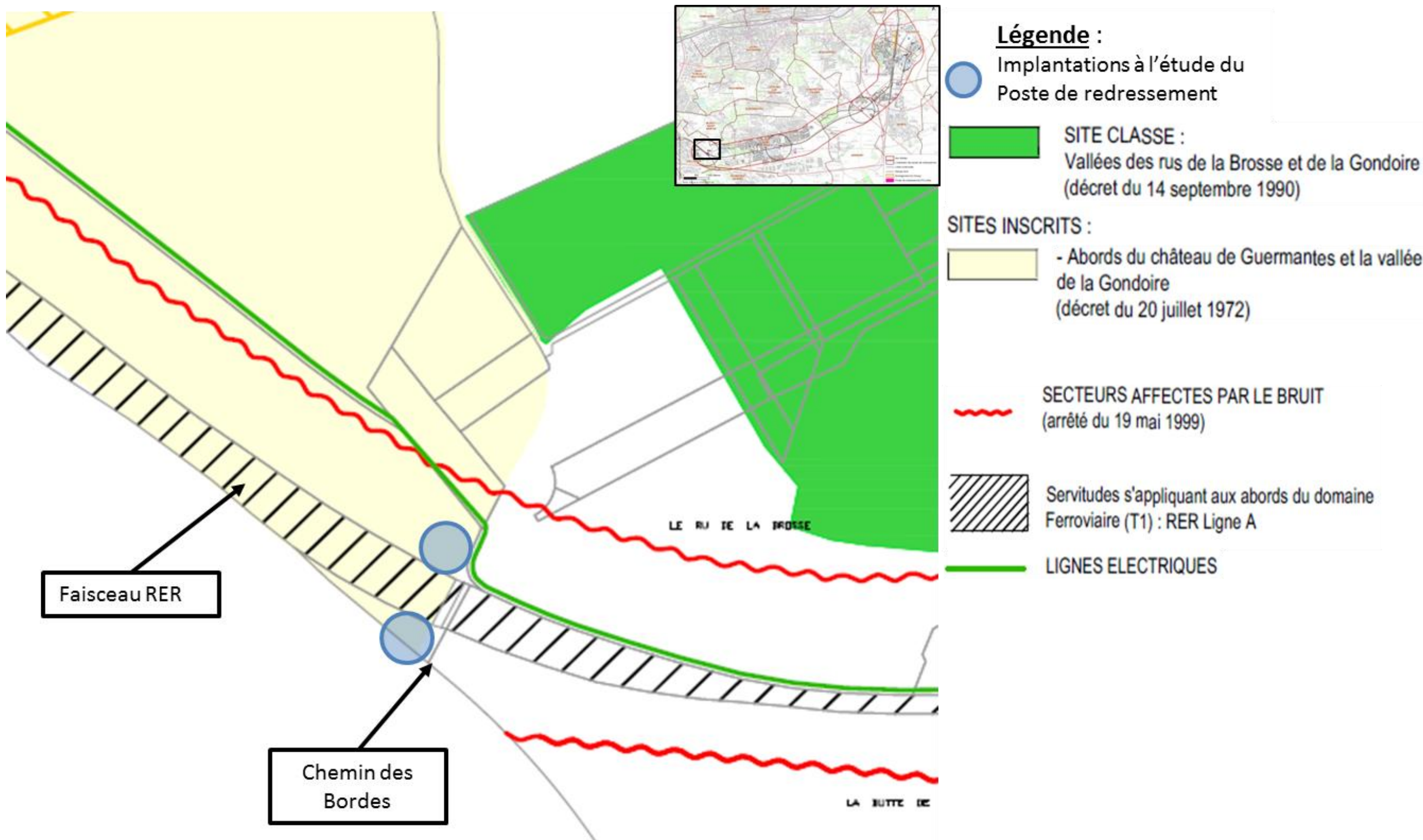
Localisation de l'aléa retrait-gonflement des argiles au droit du Poste de redressement 1 selon argiles.fr



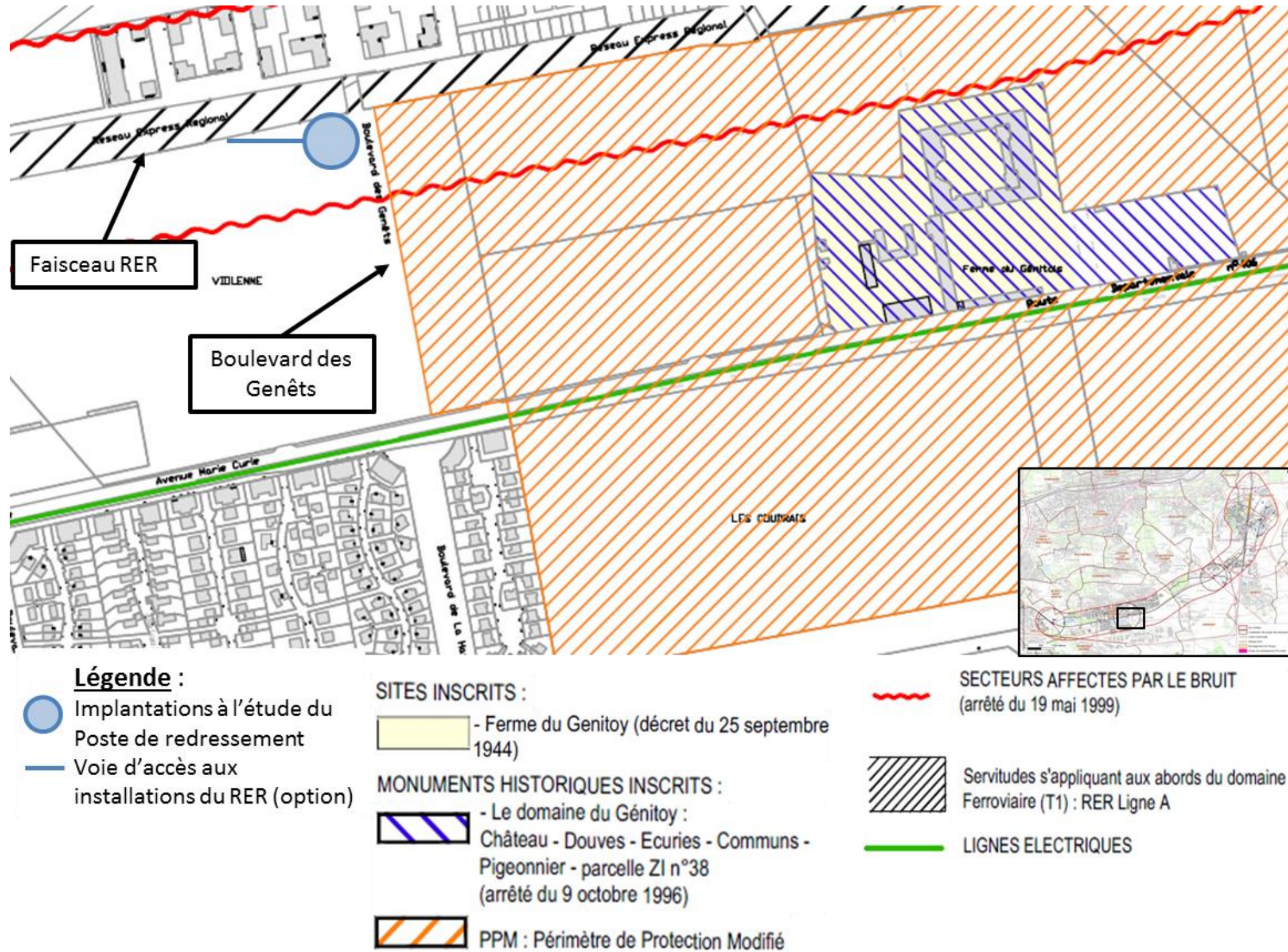
Légende des argiles

- Aléa fort
- Aléa moyen
- Aléa faible
- Aléa à priori nul

Extraits relatifs au patrimoine culturel du Plan des servitudes d'utilité publiques du PLU de Bussy-Saint-Georges, au droit du Poste de redressement 1



Extraits relatifs au patrimoine culturel du Plan des servitudes d'utilité publiques du PLU de Bussy-Saint-Georges, au droit du Poste de redressement 2



Dépliant de la concertation préalable menée 26 mai au 15 juin 2014 (http://www.ratp.fr/fr/ratp/r_111515/concertation-ligne-a/)

LE PROJET EN QUELQUES MOTS...

La branche de Marne-la-Vallée est la plus chargée de la ligne du RER A, en particulier à son extrémité Est (secteurs compris entre Noisiel et Marne-la-Vallée – Chessy) où la fréquentation a beaucoup augmenté ces dernières années et devrait continuer à s'intensifier, en lien avec les projets de développement urbain. Ce sont ainsi plus de 15 % de voyageurs supplémentaires qui sont attendus à l'horizon 2020.

Les infrastructures ferroviaires de cette branche sont actuellement inadaptées à l'évolution des besoins. Il est donc proposé d'améliorer l'offre de transport entre Noisiel et Marne-la-Vallée – Chessy en y faisant circuler davantage de trains. Pour cela, des aménagements techniques sont nécessaires. Ils font l'objet de la présente concertation. Ces aménagements participeront également à la restauration de la régularité de la ligne.

ZOOM SUR... LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

La concertation a pour objectif de présenter au public le projet et ses principales caractéristiques. Elle est l'occasion d'échanger avec le maître d'ouvrage, de poser ses questions et de donner son avis.

Pour vous informer, consultez :

- le présent dépliant d'information ;
- les panneaux d'exposition dans les gares de Bussy-Saint-Georges, Val d'Europe et Marne-la-Vallée – Chessy ;
- la page Internet dédiée au projet : www.ratp.fr/concertations

Vous pouvez vous exprimer :

- en retournant le coupon T joint au dépliant (gratuit) ;
- par mail à concertationBERA@chessy.ratp.fr ;
- à l'occasion des réunions publiques prévues :
 - le 2 juin à 19 h à Bussy-Saint-Georges (salle Maurice Koehl – Cour de la Rivière, 77800 Bussy-Saint-Georges) ;
 - le 11 juin à 19 h à Chessy (SAN du Val d'Europe – Château de Chessy – salle de la Grange, 77700 Chessy).

Un bilan sera rédigé à l'issue de la concertation, analysant l'ensemble des contributions. Il guidera la décision du maître d'ouvrage quant à la suite à donner au projet.

UN SCHÉMA DIRECTEUR POUR LE RER A

Ligne la plus fréquentée d'Europe avec plus d'un million de voyageurs par jour, le RER A constitue l'épine dorsale des transports franciliens.

Depuis le début des années 2000, l'augmentation du trafic dégrade la régularité de la ligne. Face à ce constat, il a été décidé en 2008 la mise en œuvre d'un programme d'actions d'amélioration à court, moyen et long termes.

Approuvé par le Conseil du STIF en juin 2012, le Schéma Directeur du RER A a pour objectif l'amélioration de l'offre de transport et de la qualité de service au profit des voyageurs. Les mesures concernent principalement :

- le renforcement des performances de la ligne (nouvelles infrastructures, suppression des points de fragilité...);
- des renforts d'offre pour s'adapter aux besoins des voyageurs (augmentation du nombre d'arrêts desservis, prolongement de certaines missions...);
- une meilleure gestion des situations perturbées (prévues ou imprévues), avec la mise en place de moyens adaptés ;
- une amélioration de la qualité de service dans les gares et les trains (rénovation des espaces voyageurs, nouveau matériel roulant...).

La RATP, la SNCF et RFF mettent en œuvre ce Schéma Directeur, sous l'autorité du STIF. Il est financé par la Région Île-de-France et l'État.

L'augmentation de l'offre de transport entre Noisiel et Marne-la-Vallée – Chessy, objet de la présente concertation, est l'une des mesures envisagées dans le cadre du Schéma Directeur de la ligne A du RER.



CRÉATION D'ÉQUIPEMENTS DE RETOURNEMENT, DE GARAGE ET D'ALIMENTATION DES TRAINS À MARNE-LA-VALLÉE – CHESSY

CONCERTATION

DU 26 MAI AU 15 JUIN 2014

Informez-vous et donnez votre avis sur les aménagements techniques nécessaires pour améliorer l'offre de transport sur la branche de Marne-la-Vallée

Infocanal gratuit / photo : Gérard Rollando



DES AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES EN GARE DE MARNE-LA-VALLÉE – CHESSY

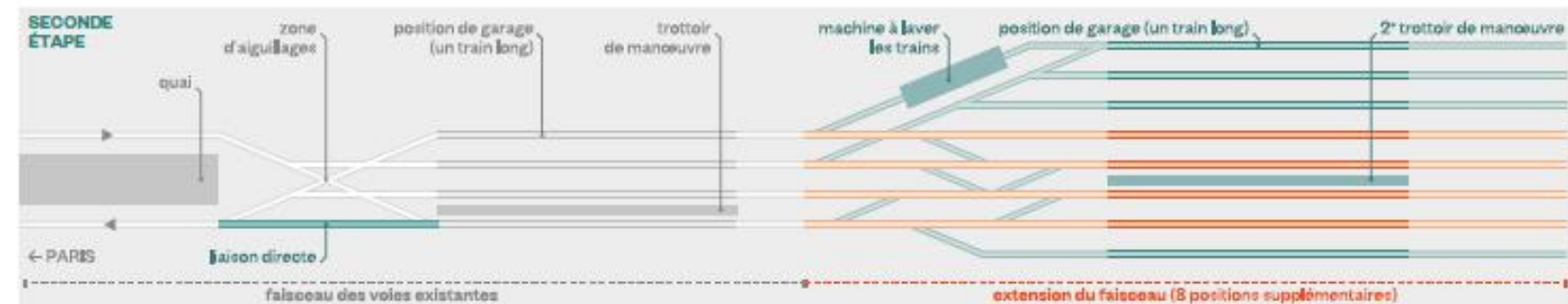
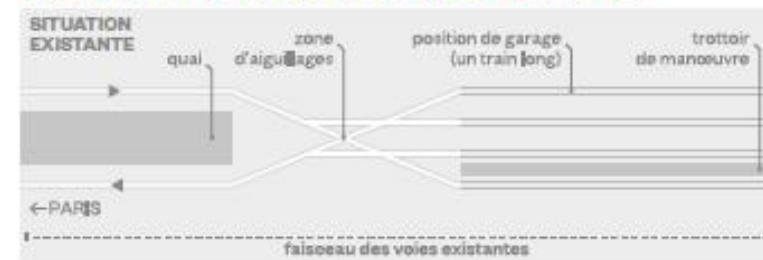
Les infrastructures ferroviaires actuelles ne permettant pas d'accueillir plus de trains, il est prévu de :

- créer 8 positions de garage pour accueillir les trains supplémentaires qui seront mis en service pour augmenter la fréquence de passage ; 8 trains longs pourront y être remisés ;
- créer un second trottoir de manœuvre pour faciliter le retournement des trains et ainsi accueillir jusqu'à 3 trains en 10 minutes ; l'unique trottoir de manœuvre actuel ne permet en effet le retournement que de 2 trains au maximum en 10 minutes ;
- renforcer l'alimentation électrique pour faire face à l'augmentation de la fréquence des trains et garantir leur régularité : 2 postes de redressement* actuels seront renforcés et 3 nouveaux postes seront créés.

QUELS BÉNÉFICES POUR LES VOYAGEURS ?

La réalisation des aménagements permettra d'augmenter le nombre de départs vers Paris depuis Marne-la-Vallée – Chessy. Concrètement, en heure de pointe du matin, ce sont 18 trains qui circuleront par heure (soit 3 en 10 minutes) contre 12 actuellement (soit 2 en 10 minutes). En heure de pointe du soir, certaines missions actuellement terminées à Noisy-le-Grand seront prolongées jusqu'à Marne-la-Vallée – Chessy. Ce seront donc 18 trains par heure qui desserviront Torcy, contre 12 actuellement. Parmi ces trains, 12 seront à destination de Marne-la-Vallée – Chessy (soit 2 trains en 10 minutes) contre 6 actuellement.

NOUVELLES POSITIONS DE GARAGE ET CRÉATION D'UN TROTTOIR DE MANŒUVRE EN ARRIÈRE-GARE



UNE MISE EN SERVICE EN DEUX ÉTAPES

Afin d'accueillir plus de trains le plus rapidement possible, le projet sera réalisé en deux étapes successives :

- une première étape qui consistera en la création de 8 positions de garage (soit la possibilité de stationner 8 trains longs supplémentaires) ;
- une seconde étape qui consistera en la réalisation des positions de garage définitives, la création du nouveau trottoir de manœuvre, le renforcement de l'alimentation électrique (création de 3 postes de redressement et renforcement de 2 autres déjà existants) et la création d'une machine à laver les trains.



* Un poste de redressement transforme le courant fourni par ERDF en courant utilisable par les RER (1500 V continu). Ces installations ne sont pas bruyantes.

ZOOM SUR... LES ACTEURS, LE COÛT ET LE FINANCEMENT

Le STIF, autorité organisatrice des transports de voyageurs en Île-de-France, décide des projets de développement des réseaux, de la tarification, nomme les maîtres d'ouvrage, désigne les exploitants et pilote les opérations. À ce titre, il a confié à la RATP la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble du projet. Le coût du projet est estimé à environ 90,5 millions d'euros (valeur 2012). Les études sont financées par l'État et la Région Île-de-France, qui ont tous deux indiqué leur intention de financer par la suite les travaux.

CALENDRIER

- MI-2014 : concertation préalable
- 2015 : enquête publique
- 2016 : début des travaux
- 2017 : mise en service de 8 positions de garage (première étape)
- 2022 : mise en service complète (seconde étape)