

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



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
24/10/2014

Dossier complet le
24/10/2014

N° d'enregistrement
F-011-14-C-0104

1. Intitulé du projet

Régénération et électrification d'une voie ferrée de service du faisceau impair de Gagny (en Seine-Saint-Denis).

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
Rubrique 5*a) : Autres voies ferroviaires de plus de 500 mètres.	<p>Réseau Ferré de France (RFF) souhaite régénérer et électrifier une voie de service existante située le long de la ligne du RER E (ligne n°70 000) sur la commune de Gagny afin d'y réaliser des essais de validation du futur système d'exploitation NEXTEO.</p> <p>L'affectation actuelle "voie de service" n'est pas modifiée par le projet. Les aménagements apportés n'auront aucun effet sur les circulations commerciales de trains de la ligne Paris-Est - Strasbourg-Ville.</p>

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

Le projet est de nature ferroviaire, il se situe dans un environnement ferroviaire (sur les communes de Gagny et Villemomble) et ne nécessitera pas d'acquisition ou de consommation de nouvelles emprises.

Le site de Gagny a été choisi pour sa proximité immédiate avec le Technicentre de Noisy-le-Sec où le train utilisé pour les essais sera équipé et maintenu. Le projet se concentre exclusivement au nord du faisceau ferroviaire. Les parcelles jouxtant la future voie d'essai sont constituées d'une zone mixte accueillant des activités industrielles (entreprises, bureaux) et de loisirs (jardins familiaux). Les zones d'habitations (logements collectifs et pavillonnaires) ainsi que les équipements (écoles) se trouvent majoritairement relayées en deuxième frange (entre 50 et 200 m).

La voie conservera sa longueur actuelle de 1924m (limites comprises entre deux heurtoirs existants).

Le projet prévoit la réalisation des travaux suivants :

- renouvellement des constituants de la voie (couche de forme, ballast, traverses, rails),
- remise en état d'un petit ouvrage hydraulique,
- réalisation d'une fosse de visite (5 mètres de long),
- électrification en caténaire légère (traction électrique),
- adaptation des installations de signalisation et de télécommunication,
- installation de locaux temporaires (de vie et techniques) du type construction modulaire,
- sécurisation du site (clôture, portail).

La durée prévisible des essais NEXTEO sur cette voie est de 5 années environ (2017-2021).

4.2 Objectifs du projet

La régénération et l'électrification de la voie de service sont nécessaires pour permettre la réalisation d'essais du futur système d'exploitation des trains NEXTEO. L'objectif de ce système innovant est d'augmenter significativement les performances, en termes de débit et temps de parcours afin d'améliorer la qualité de service en zone dense pour les voyageurs.

La première application de NEXTEO concernera la ligne EOLE dans le cadre de son prolongement vers l'Ouest. La mise en service de ce nouveau système sur EOLE est prévue en 2021 entre les gares de Nanterre La Folie et de Rosa Parks.

Le coût objectif des études et travaux d'infrastructure est estimé à 8,5 millions d'€uros HT (CE 2012).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

La réalisation des travaux de régénération et d'électrification de la voie de service est prévue de juin 2016 à juin 2017.

La voie régénérée sera constituée de longs rails soudés LRS (actuellement barres normales sur traverses bois et rails U50). Ce mode de pose permettra de supprimer la plupart des joints de rails et ainsi de diminuer le bruit ferroviaire. Elle sera équipée d'une caténaire légère 25kV afin de pouvoir faire évoluer la rame d'essai du type automotrice électrique.

Afin de simplifier le plan de voie, les autres voies de service du faisceau impair actuel seront déposées avec nivellement de la surface. Le nombre de voies de ce faisceau passera ainsi de six voies à une seule.

Les clôtures du site seront soit renouvelées (selon leur état) soit créées afin de renforcer la sécurité lors des essais.

Ce site bénéficie d'ores et déjà d'accès routiers (quartier Jean Moulin à Gagny). Aucune création de voirie d'accès au chantier ne sera donc nécessaire.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Les essais du système NEXTEO sur ce site se dérouleront de 2017 à 2021. La consultation des industriels étant actuellement en cours, il n'est pas possible de chiffrer le nombre exact de circulations au quotidien mais la fréquence des circulations d'essai peut être qualifiée de très faible en comparaison de l'activité de la ligne E du RER adjacente.

Il ne s'agit pas d'essais mécaniques (freinage, accélération, etc.) mais d'essais de validation du futur système d'exploitation des trains NEXTEO. Au niveau nuisance sonore, ces essais s'apparenteront à une circulation électrique ferroviaire classique.

Les essais auront lieu prioritairement de jour. La vitesse maximale pourra atteindre 90km/h lors de certaines séquences d'essais. Hors période d'essai, la vitesse maximale autorisée de la voie de service reste de 30 km/h (pas de changement par rapport à la situation actuelle).

Il est prévu d'utiliser successivement deux types de matériel roulant pour les essais NEXTEO :

- 1 train démonstrateur sur la base d'un matériel déjà utilisé en milieu urbain (Z6400 ou M184) le temps de mettre à disposition une rame du type nouvelle génération (NG)
- RER NG (futurs rames du RER E) à partir de 2019

La majorité des essais se déroulera avec une seule rame (excepté pour les essais de couplage et découplage où deux rames RER NG seront nécessaires).

Il ne s'agit pas de la création d'une activité commerciale ferroviaire du type Fret ou Transilien.

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 n'a été soumis, à ce jour, à aucune procédure administrative.

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

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

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur de la voie d'essais (en m) :	1 924 mètres

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Quartier Jean Moulin à Gagny

Coordonnées géographiques¹

Long. ___ ° ___ ' ___ " ___ Lat. ___ ° ___ ' ___ " ___

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

Point de départ : Long. 48 ° 53 ' 03 " N Lat. 2 ° 31 ' 27 " E

Point d'arrivée : Long. 48 ° 52 ' 40 " N Lat. 2 ° 32 ' 52 " E

Communes traversées :

Gagny (93220)
Villemombre (93250)

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 ?

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

Aucune emprise complémentaire n'est nécessaire.

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

Oui Non

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

Le Plan d'Occupation des Sols (POS) de Gagny a été approuvé les 24 février et 18 mai 1992. Par délibération du 29 mars 2012, la Ville s'est lancée dans la révision de son plan d'occupation des sols (POS) par l'élaboration d'un plan local d'urbanisme (PLU). La zone du projet est en zone UI (zone industrielle) et UG (zone pavillonnaire traditionnelle).

La ville de Villemomble est régie par un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé le 6 février 1991, mis en révision le 19 octobre 1998, soumis au régime juridique des PLU depuis le 1er avril 2001, modifié le 6 juillet 2006, étant précisé qu'il a été prescrit la mise en forme et l'élaboration d'un PLU au 19 avril 2005. La zone concernée par le projet se situe en zone UI (zone industrielle).

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. Les sites suivants sont distants de 650 à 1000m du projet. Au Nord du faisceau : Une ZNIEFF de type 2 : "Massif de l'Aulnoye, Parc de Sevran et la Fosse Mausson". Au Sud du faisceau : Deux ZNIEFF de type 1 : "Boisements et pelouses de la Maison Blanche" et "Coteaux et plateau d'Avron". Cette dernière est couverte par un arrêté de protection de biotope : "Aisiers du plateau d'Avron".
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Gagny est concernée par la mise en œuvre de la Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. La voie d'essai est comprise dans la zone de dépassement du seuil ferroviaire valeur "Lden" >73db(A) et "Lnight" >65db(A). L'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Gagny n'a pas encore abouti. Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des rues départementales de Seine-Saint-Denis a été adopté en 2012.

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"/>	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	<p>La commune de Villemomble est couverte par un périmètre de risques anciennes carrières, approuvé par arrêté préfectoral du 21 mars 1986 modifié le 18 avril 1995. Le plan de prévention des risques naturels liés aux anciennes carrières de Gagny a été approuvé (révision) le 21 mai 2013.</p> <p>Ces documents prennent en compte la présence de cavités souterraines liées aux anciennes carrières de gypse. La voie d'essais n'est cependant pas comprise dans ces périmètres.</p> <p>Concernée par le risque d'inondation par débordement de la Marne, Gagny est couvert par un Plan de prévention du risque naturel – inondation de la Marne (PPRN-I), approuvé par arrêté préfectoral du 15 novembre 2010.</p> <p>La zone d'implantation de la voie d'essais se situe en dehors des zones d'aléas.</p>
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>A ce jour, aucune pollution des terrains n'est connue sur ce secteur. Un diagnostic pollution des terrains est en cours de réalisation.</p> <p>Si une pollution des sols est avérée, le maître d'ouvrage s'engage à éliminer les sols pollués ainsi que les déchets considérés comme dangereux selon les filières adaptées et fixées par la réglementation.</p>
dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Gagny est située dans la zone de répartition des eaux de l'Albien.
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	S'agissant d'une infrastructure existante, les impacts potentiels sur les eaux souterraines et superficielles sont très limités. Il est important de rappeler à ce titre que RFF/SNCF mènent une politique de rationalisation de l'usage des produits phytosanitaires.
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le cadastre situé à Gagny, à l'angle de la rue de Saint-Germain est classé depuis le 10 janvier 1939. Il est situé hors de la zone d'étude.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Plusieurs sites Natura 2000 se situent à proximité de la future voie d'essais :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forêt régionale de Bondy (3000m), • Parc départemental de la Fosse Mausson (2000m), • Promenade de la Dhuis (1000m), • Parc intercommunal du Plateau d'Avron (1200m). <p>Ces sites appartiennent au site Natura 2000 de Seine-Saint-Denis, intégralement situé en zone urbanisée.</p>
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La zone de projet est située à proximité, mais ne recoupe pas, les périmètres de 500m de protection des monuments historiques suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Château seigneurial de Villemomble (XVII^e siècle) - Église Saint-Louis de Villemomble <p>On notera par ailleurs l'absence de co-visibilité entre ces monuments et le projet.</p>

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel	
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'implique aucun prélèvement d'eau, aussi bien en phase chantier qu'en phase d'exploitation.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les aménagements seront réalisés au niveau du terrain naturel et ne présentent donc pas de risque de drainage des masses d'eau souterraines.
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les matériaux générés au niveau du décaissement (terre végétale, déblais) seront exportés conformément à la réglementation. Le projet prévoit la dépose de traverses, de ballast, de rails usagés. Ces matériaux seront évacués, traités et/ou éliminés selon la filière appropriée.
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les aménagements seront réalisés au niveau du terrain naturel. Les apports de matériaux seront donc réduits (reconstitution de la plateforme). Le projet prévoit la pose de nouveaux rails, ballast, traverses.
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est circonscrit au sein d'emprises ferroviaires déjà artificialisées. La MOA s'engage à limiter les emprises travaux au strict minimum. Pour se faire, un balisage sera réalisé en préalable à toute intervention des engins de chantier.
	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"/>	Les sites de Seine-Saint-Denis, intégralement situés en zone urbanisée, ont intégré le réseau Natura 2000 au titre de la directive « Oiseaux », grâce à la présence de 12 espèces d'oiseaux rares. Il est important de noter que les voies principales (adjacentes à la future voie d'essais) sont équipées de caténaires et sont par ailleurs très circulées. La voie d'essai sera équipée d'une caténaire légère 25kV afin de pouvoir faire évoluer la rame d'essai du type automotrice électrique. Par ailleurs, la présence de boisements riverains et de haies arborées conduit l'avifaune à voler plus haut que les caténaires. Les incidences indirectes du projet sur les oiseaux rares (en lien avec les zones Natura 2000) peuvent donc être considérés comme non significatifs.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet est intégralement situé en zone urbanisée.</p> <p>Le projet est circonscrit au sein d'emprises du domaine public ferroviaire déjà artificialisées, aucune acquisition foncière n'est nécessaire.</p>
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas dans les zones à risques (PPRI et PPRN).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les émissions atmosphériques polluantes lors du chantier et leurs impacts sur la qualité de l'air et la santé des populations seront faibles.</p> <p>L'électrification de la voie et la simplification du plan de voies réduiront les nuisances découlant des fumées diesel pour les riverains de la ligne (pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre).</p>
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La voie d'essai sera posée en longs rails soudés LRS (actuellement barres normales sur traverses bois et rails U50). Ce mode de pose permettra de supprimer la plupart des joints de rails et donc de diminuer le bruit ferroviaire.</p> <p>Par ailleurs, afin de simplifier le plan de voie, les autres voies de service du faisceau impair actuel seront déposées avec nivellement de la surface. Le nombre de voies de ce faisceau passera ainsi de six voies à une seule.</p> <p>Un dossier bruit sera établi avant le démarrage des travaux de régénération et d'électrification.</p> <p>La réalisation des essais s'effectuera prioritairement de jour.</p>
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase travaux, les incidences seront limitées à l'usage et à la circulation des engins de chantier. Toutefois, cette nuisance sera limitée et temporaire.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'éclairage des zones de travail et des abords (mats d'éclairage et appliques) sera réalisée suivant les normes d'éclairage. Les éclairages seront disposés de manière à ne pas éblouir les riverains.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les rejets sont limités à la phase chantier et liés à la circulation des engins chantier. Compte-tenu des travaux envisagés, ils seront particulièrement faibles.
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'évacuation des eaux pluviales est effectuée par infiltration ou rejet dans le réseau urbain. L'assainissement sera repris à l'identique.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le risque de pollution lié aux engins de chantier est réduit, circonscrit dans le temps et dans l'espace. Le projet prévoit la dépose des constituants de voies, parmi lesquels des traverses en bois créosotées, déchets considérés comme dangereux (DIS). Leur élimination sera réalisée via une filière adaptée, conformément à la réglementation. Les traverses retirées seront stockées provisoirement, durant la phase chantier et en attendant leur évacuation, dans les emprises ferroviaires. Ce stockage provisoire sera réalisé conformément aux conditions édictées dans la circulaire du 24 décembre 2010.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les aménagements prévus sont réalisés à niveau (à l'exception de l'électrification de la voie d'essais), sans terrassement significatif. Les voies principales sont déjà électrifiées. L'électrification de la voie d'essais ne modifiera pas la perception du site et son intégration dans le paysage.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Des réseaux (lignes à haute tension, conduite de gaz, etc.) sont présents dans ou à proximité de la zone d'implantation du projet. Conformément aux dispositions légales, toutes les mesures applicables aux travaux exécutés à proximité des réseaux seront prises.

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.

Les enjeux sont limités par l'ampleur modérée et la nature du projet, par la faible sensibilité du milieu, par la non-pérennité de l'activité sur le site (la voie d'essai n'étant fonctionnelle que pour 5 années) et par l'absence d'augmentation du trafic ferroviaire.

La phase travaux impliquera des nuisances temporaires causées par le chantier. Les travaux auront lieu majoritairement de jour. Le chantier étant modeste et exclusivement sur emprise ferroviaire, ces nuisances s'avèreront peu significatives (pas de déviations, ni d'interruptions de circulation pour les automobiles). Des mesures seront néanmoins prises pour réduire autant que possible ces nuisances (organisation du chantier, gestion des déchets, dossier bruit de chantier, etc.) et pourront faire l'objet d'une information des riverains.

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



8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	<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 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 5 : Atlas cartographique	
	Annexe 6 : Présentation du nouveau système d'exploitation des trains (NExTEO)	

9. Engagement et signature

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

Fait à

Paris

le,

16 OCT. 2014

Signature

RESEAU FERRE DE FRANCE
Direction régionale Ile-de-France
 174, avenue de France
 75013 PARIS
 Tél. 01 53 94 30 00 - Fax 01 53 94 38 25

Jean FAUSSURIER

 Directeur Régional

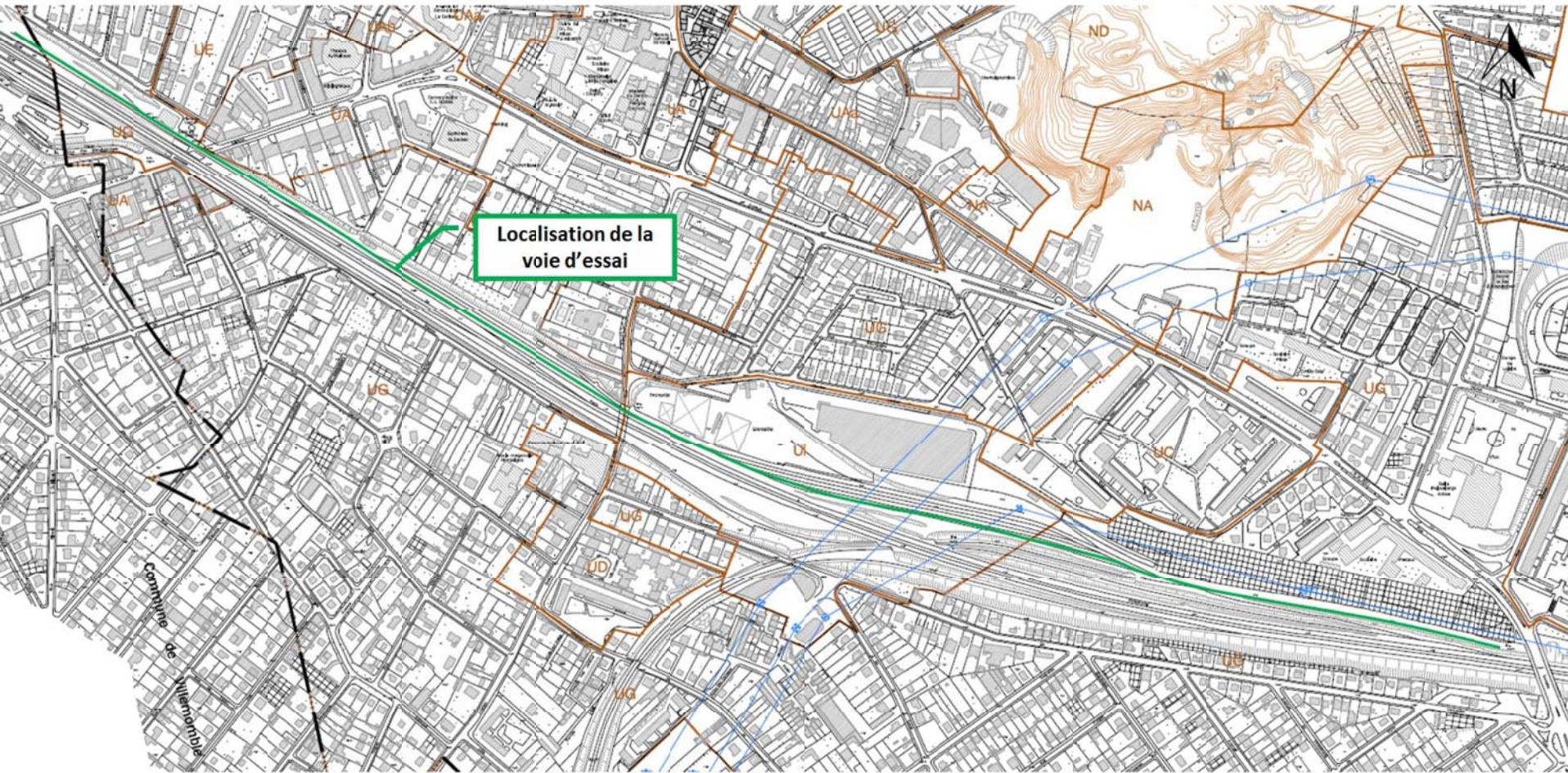


Annexe 2

Extrait cartographique du document d'urbanisme



Plan de situation



Localisation de la
voie d'essai

500 m



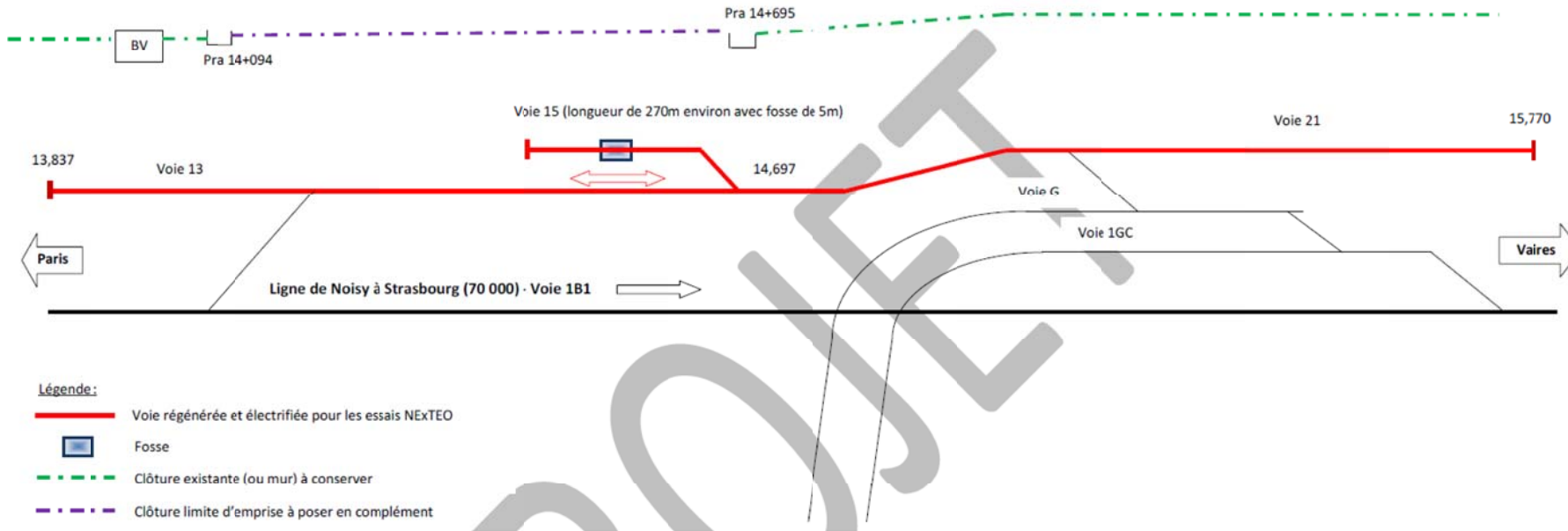
Annexe 3

Photographies de la zone d'implantation – 06/2013



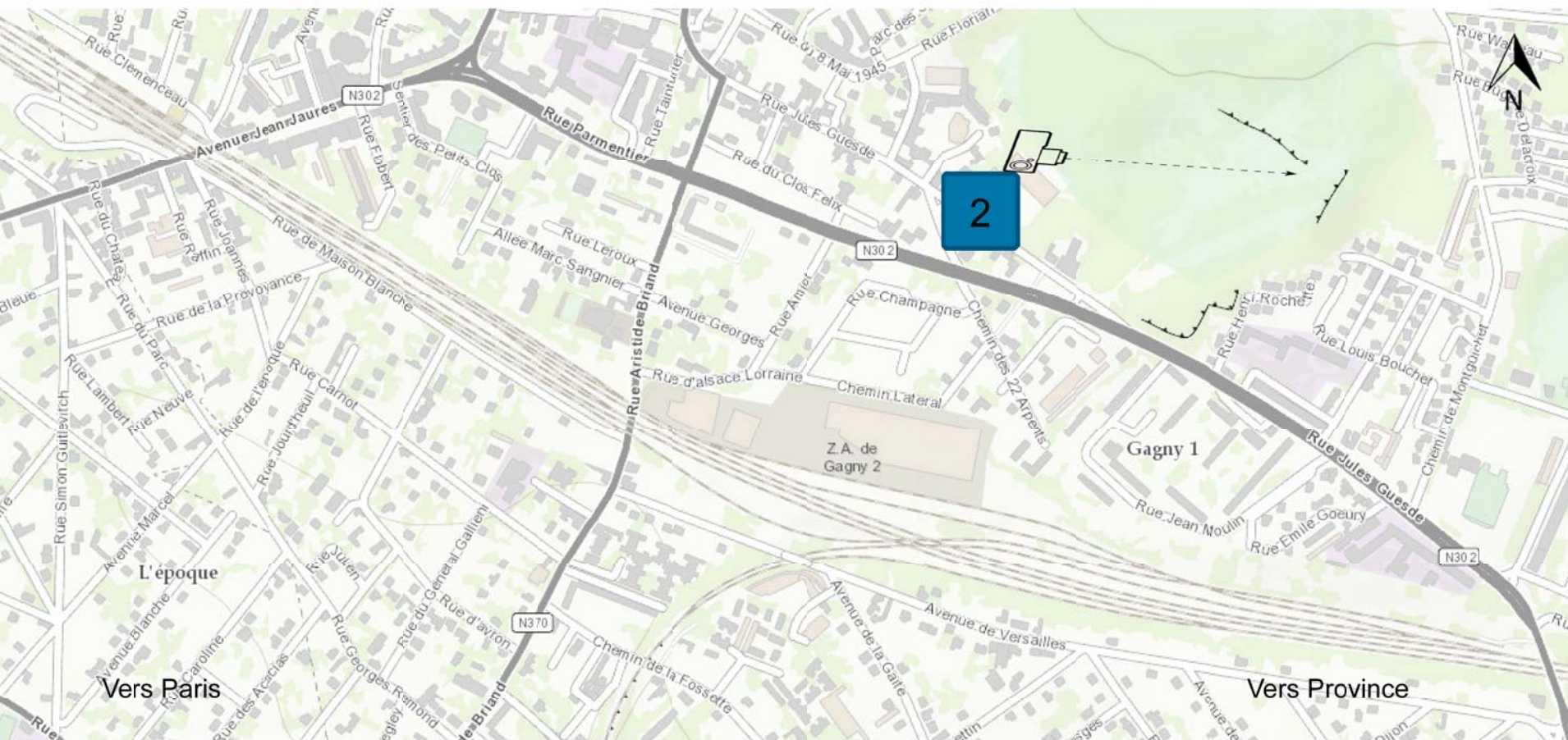
Réaménagement d'une voie pour les essais NExTEO

Plan de voie projeté

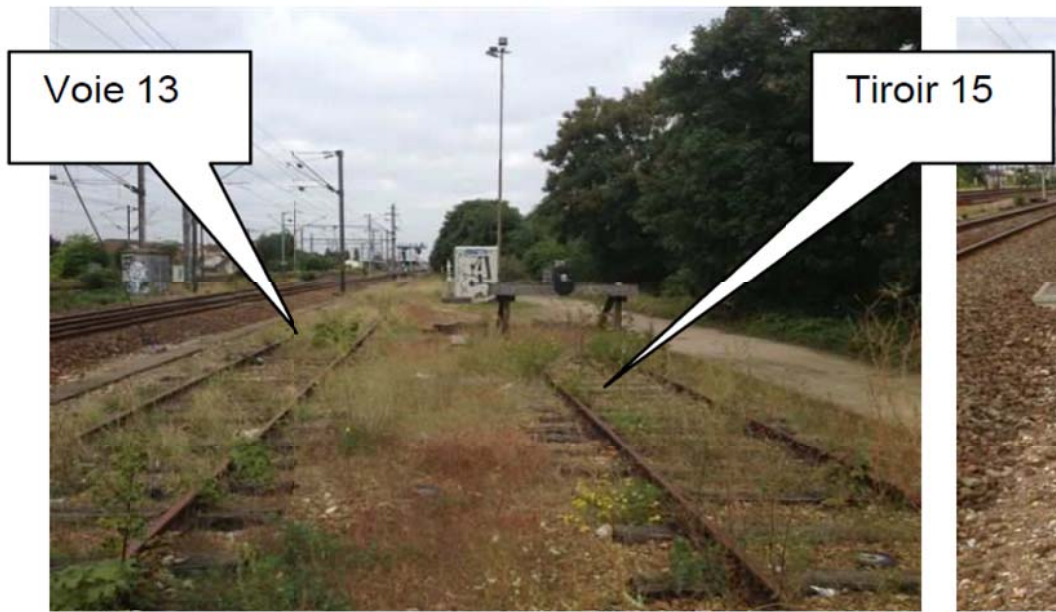




Localisation cartographique des prises de vue



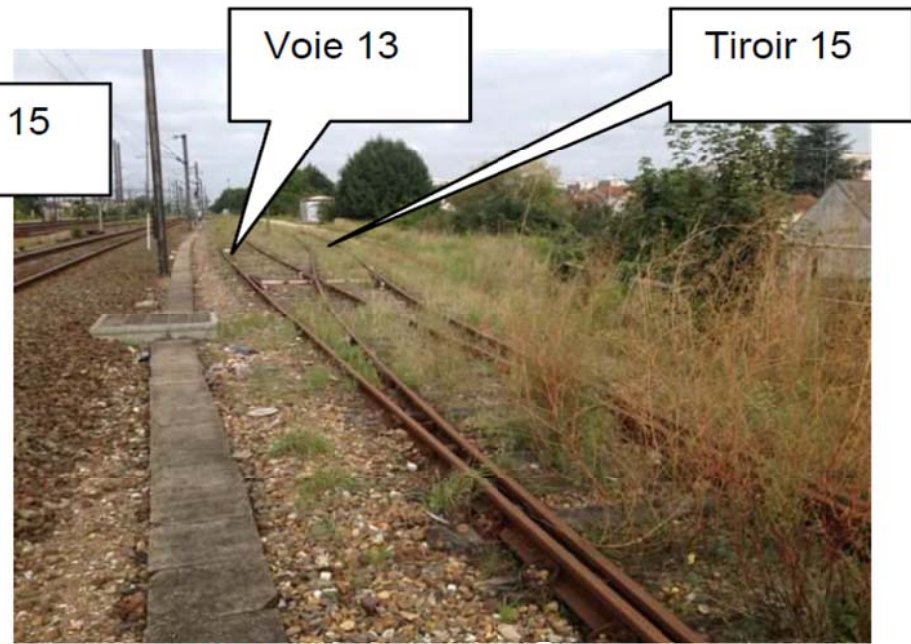
3 Photographies de la zone d'implantation



PK 14+400 vers Paris

PK 14+400 vers Paris

1



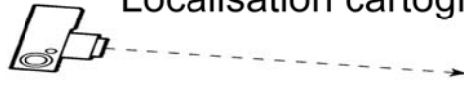
PK 14+700 vers Paris

PK 14+700 vers Paris

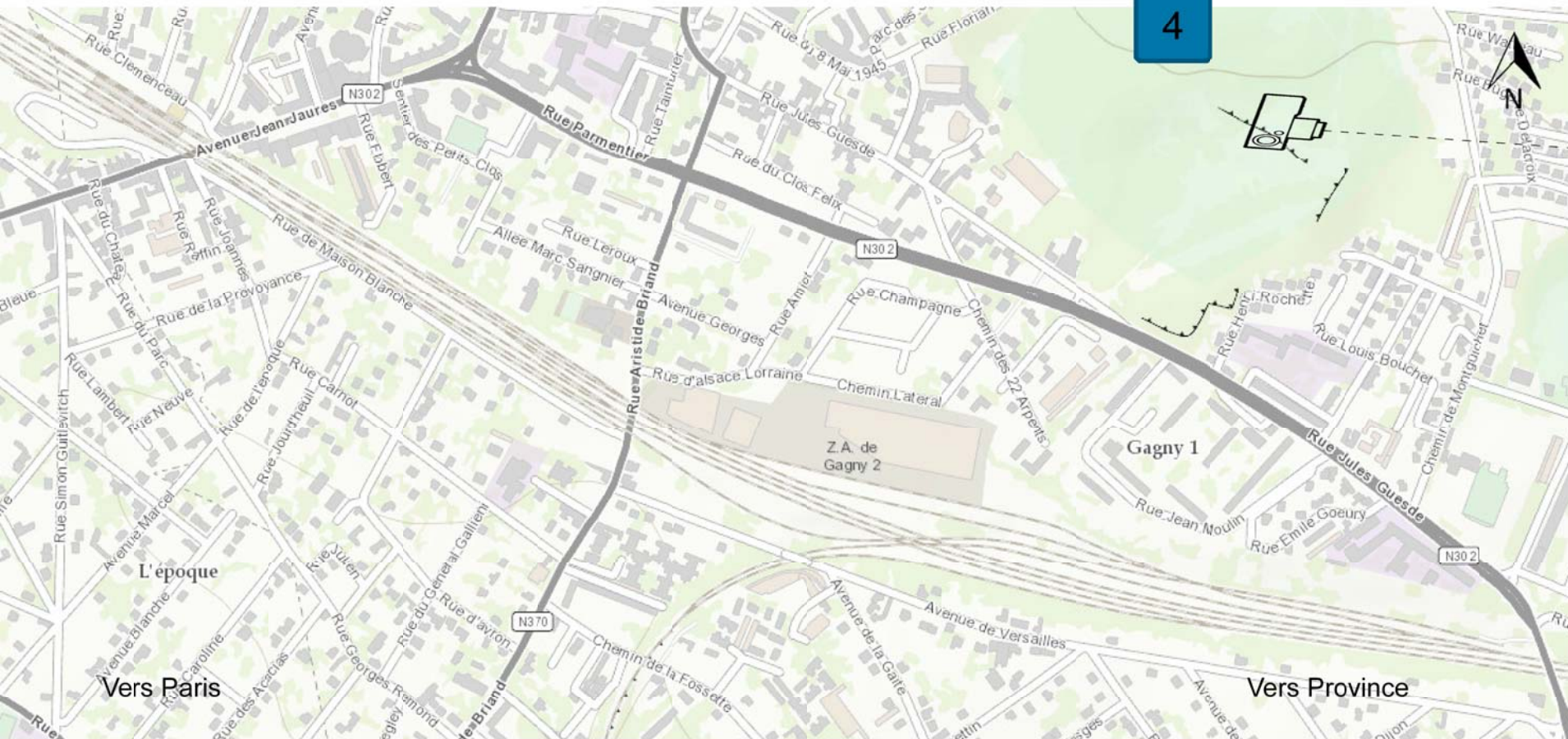
2

3

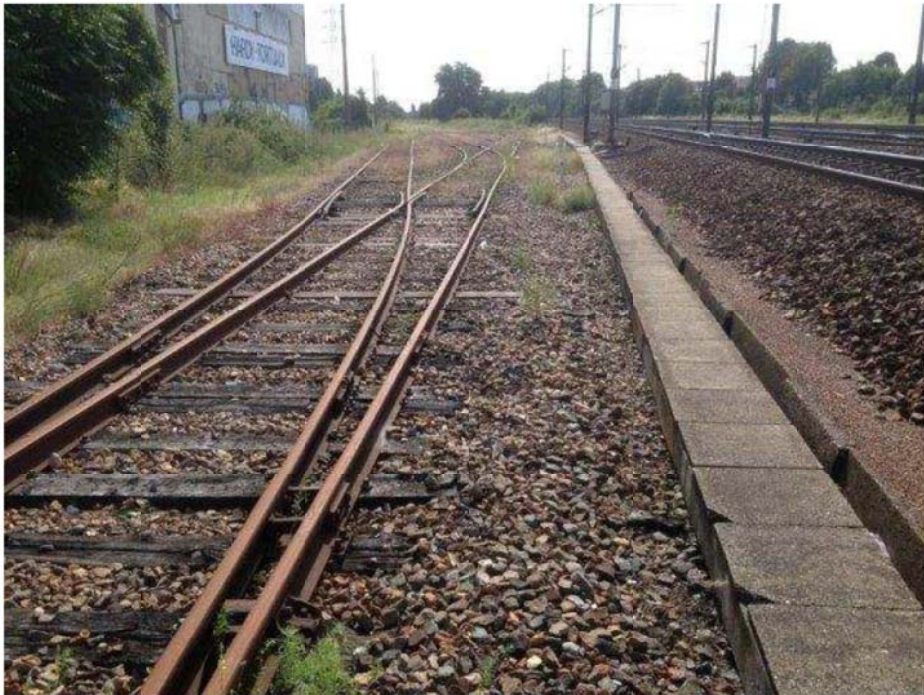
Localisation cartographique des prises de vue



4



5 Photographies de la zone d'implantation



PK 14+800 vers Province

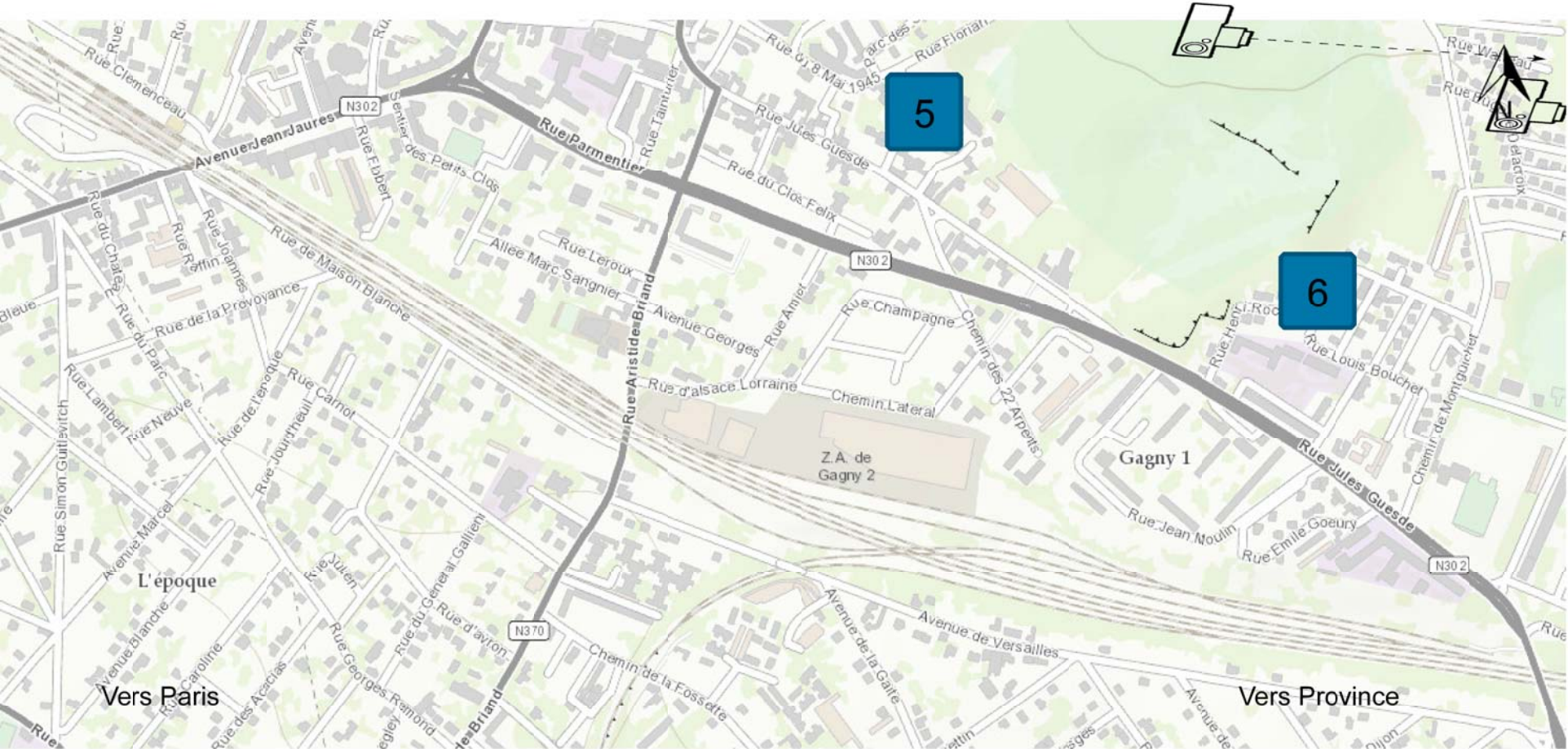
3



PK 15 vers province

4

Localisation cartographique des prises de vue





PK 15+300 vers Paris

PK 15+300 vers Paris

5



PK 15+775 tiroir 21 vers province

PK 15+770 tiroir 21 vers province

6



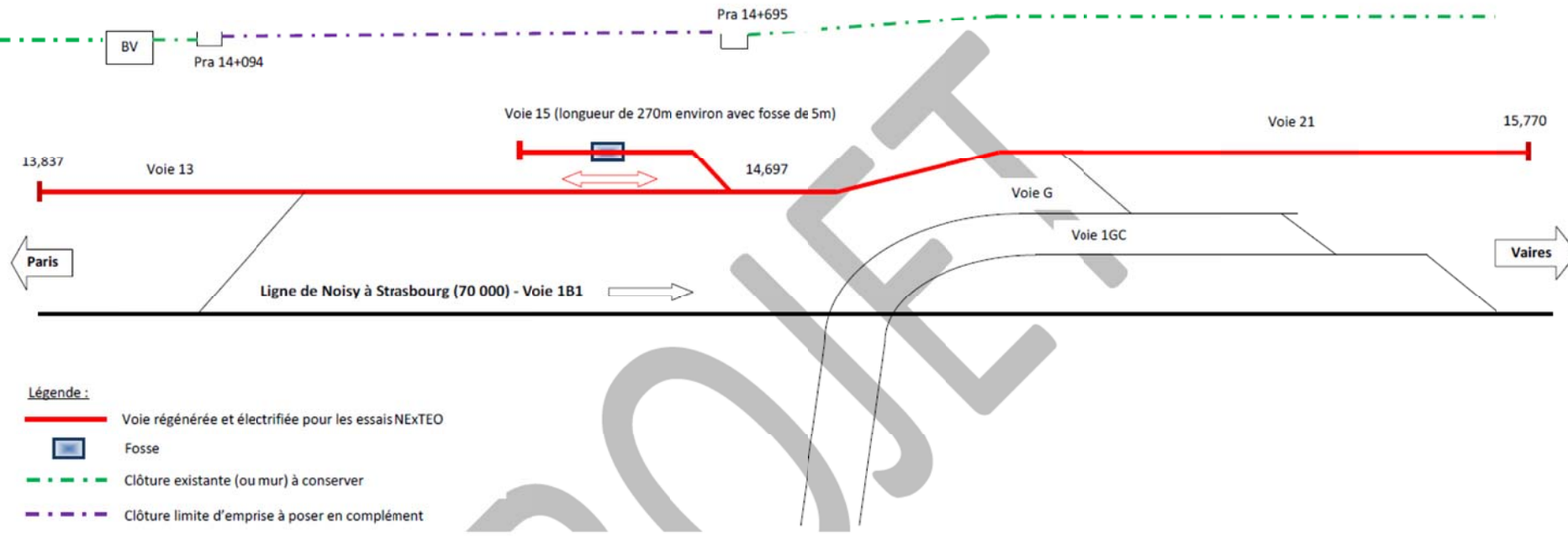
Annexe 4

Plan de projet



Réaménagement d'une voie pour les essais NExTEO

Plan de voie projeté





Annexe 5

Atlas cartographique



Communes concernées par le projet



Localisation des zones du Plan d'Occupation des Sols (POS)



Localisation de la voie d'essai

Légende

Zones Urbaines

- UA Zone centrale à caractère continu à dominante d'habitat et de commerces édifiés à l'alignement
- UC Zone dense d'habitat collectif à caractère discontinu
- UD Zone mixte d'habitat individuel et de petits immeubles collectifs à caractère continu
- UE Zone d'habitat pavillonnaire et de petits immeubles collectifs à caractère discontinu
- UG Zone Pavillonnaire traditionnelle
- UI Zone Industrielle

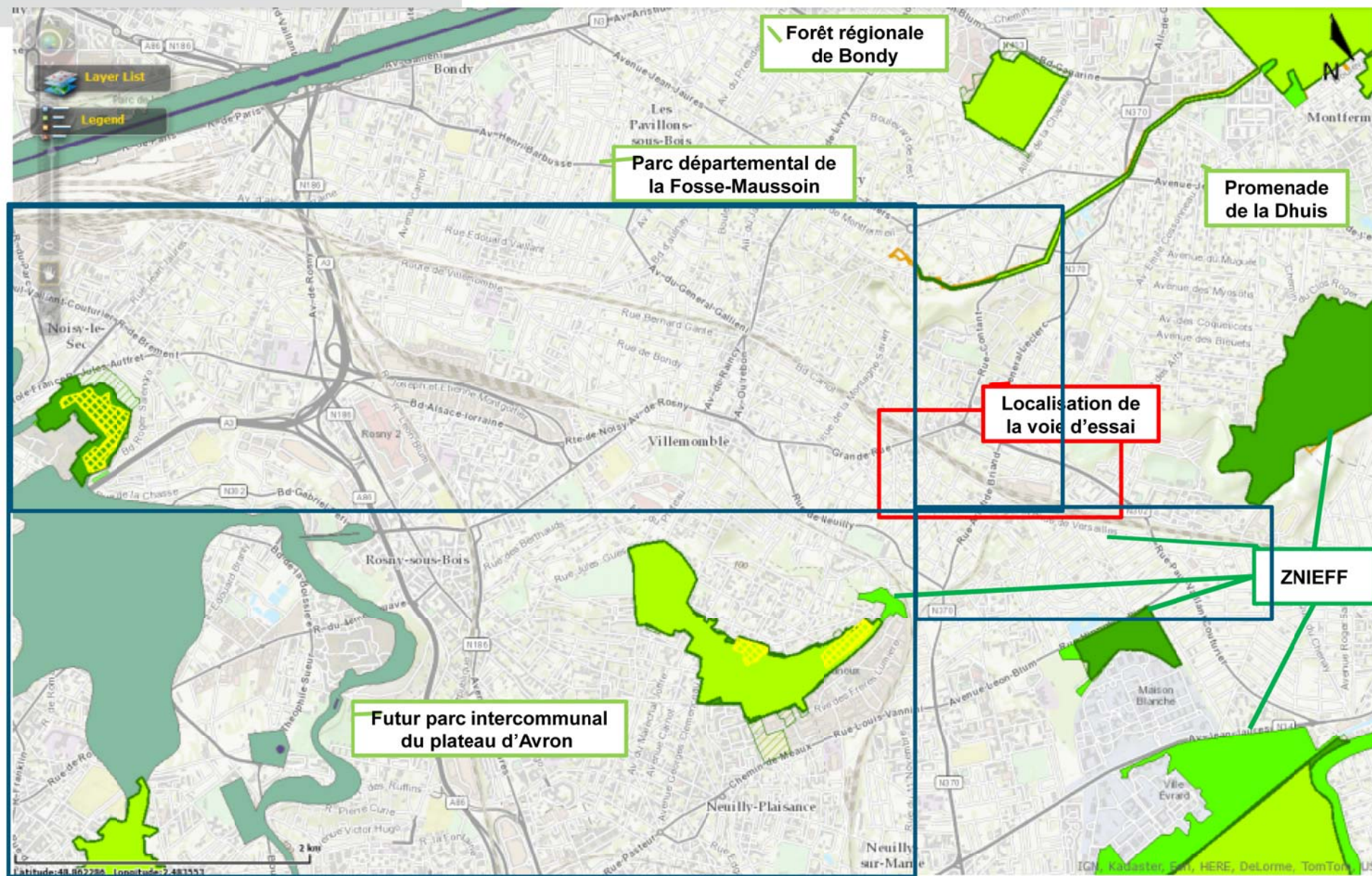
Zones Naturelles

- ND Zone à protéger en raison soit de l'existence de risques ou de nuisances soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt notamment du point de vue esthétique ou écologique
- NA Zone d'urbanisation future

- Limites Commune
- Limites Zones

500 m

Périmètres d'inventaire et de protection du patrimoine naturel



4 Sites Natura 2000 ZNIEFF APB Voies ferrées existantes

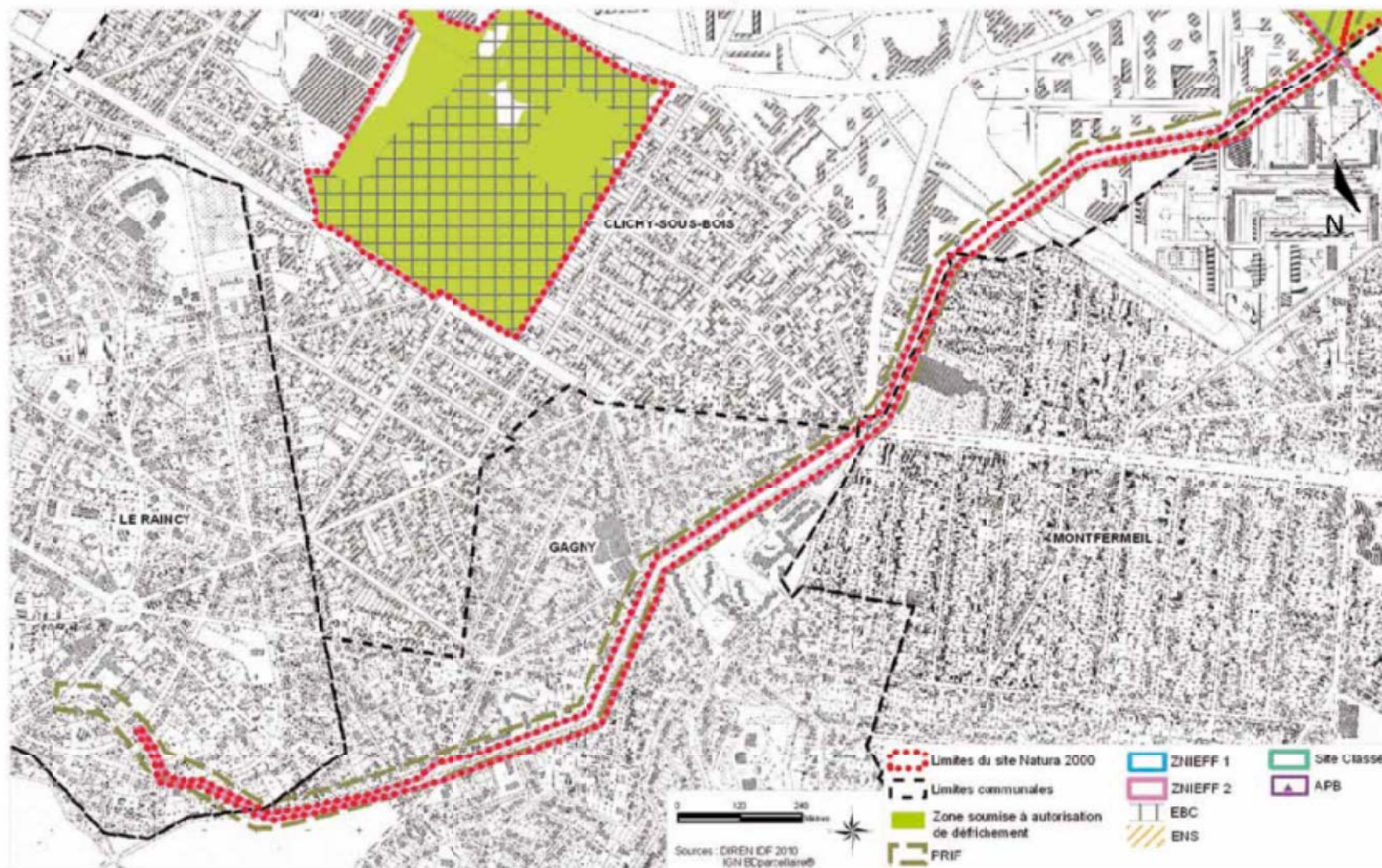
Promenade de la Dhuis

seine-saint-denis

PERIMETRES D'INVENTAIRE ET DE PROTECTION
DU PATRIMOINE NATUREL

PROMENADE DE LA DHUIS (c)

Date de mise à jour : 18/11/10



Futur parc intercommunal du plateau d'Avron

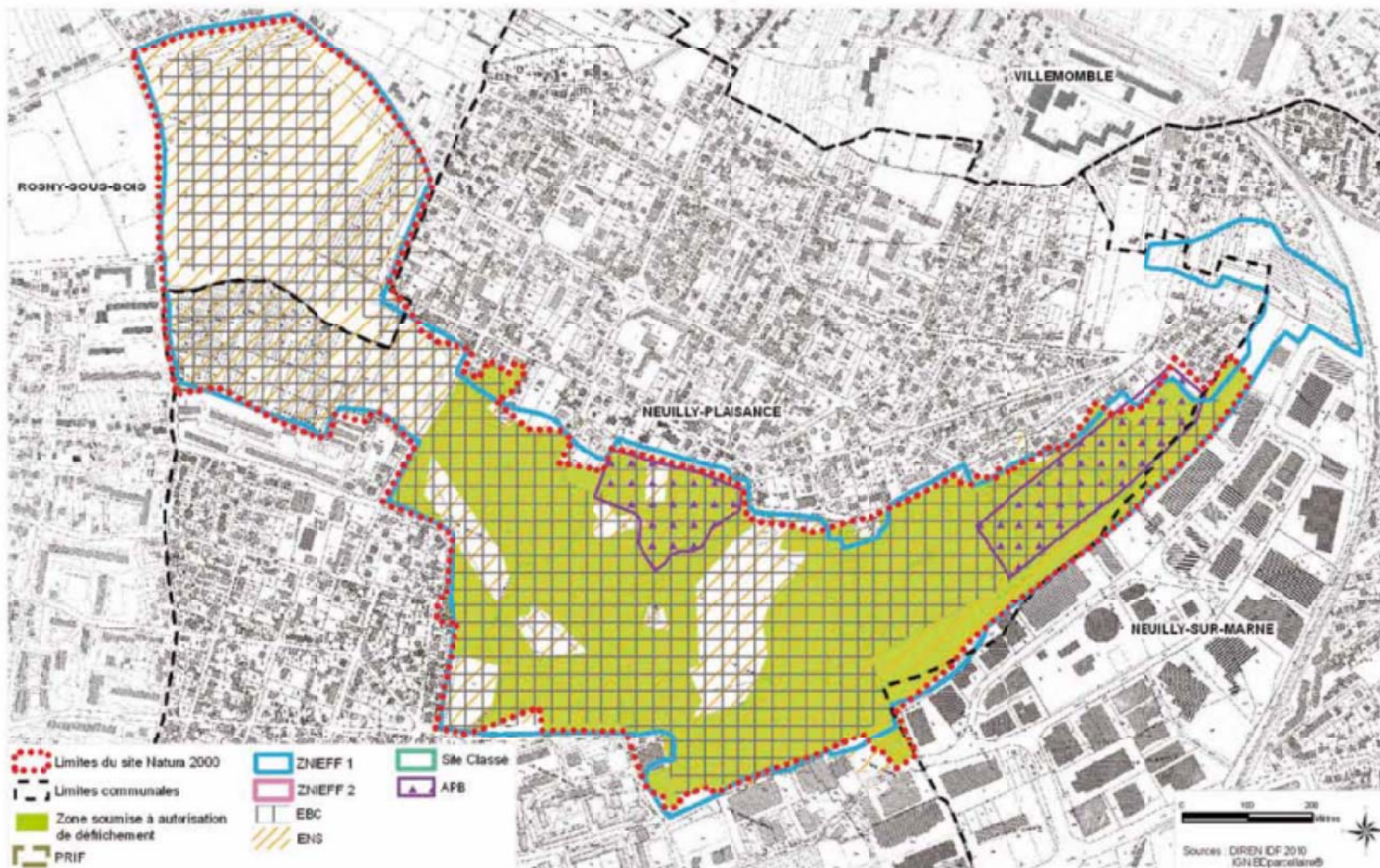
Document d'objectifs du site Natura 2000 FR1112013 : Zone de Protection Spéciale "Sites de la Seine-Saint-Denis"

seine-saint-denis

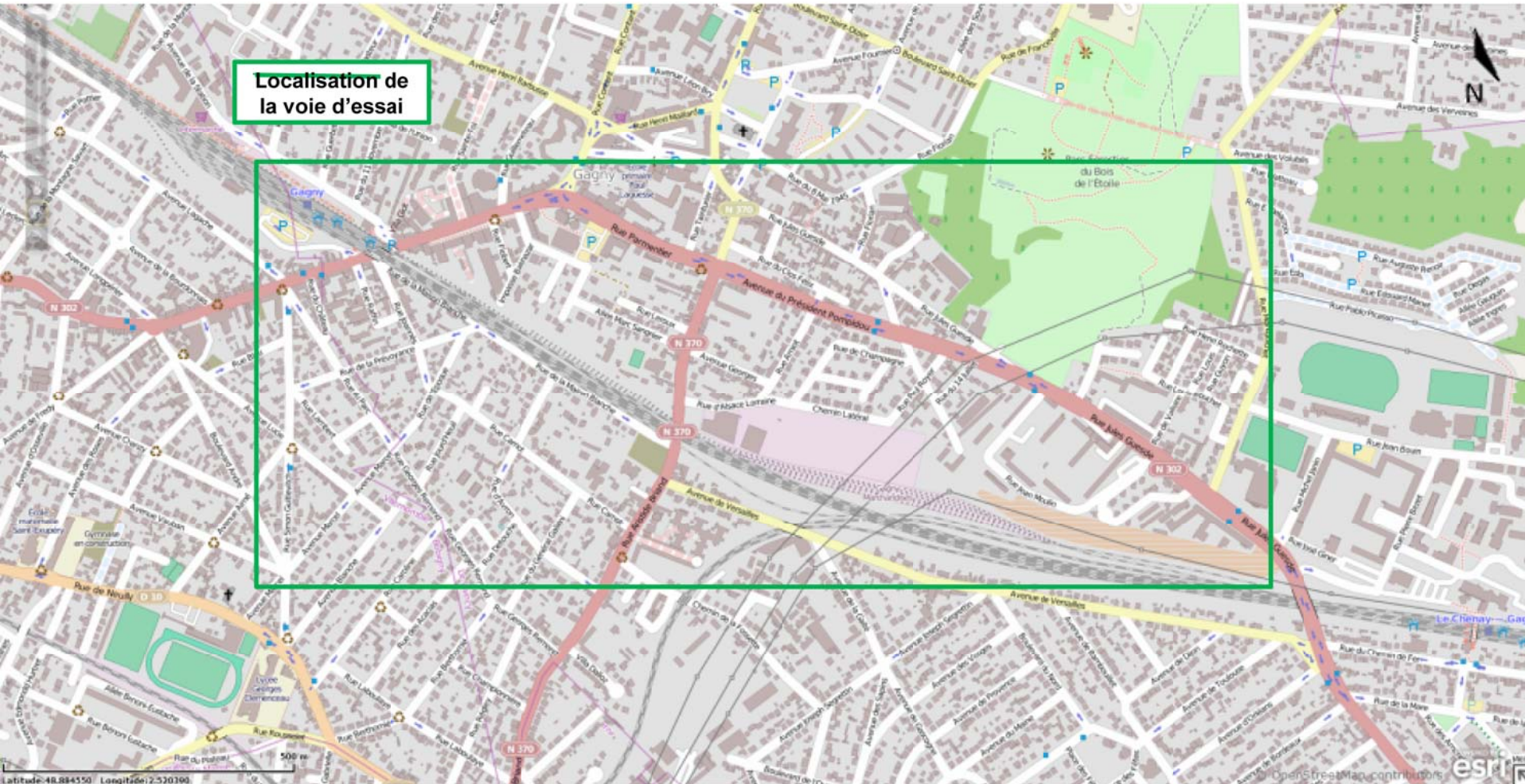
PERIMETRES D'INVENTAIRE ET DE PROTECTION
DU PATRIMOINE NATUREL

FUTUR PARC INTERCOMMUNAL DU PLATEAU D'AVRON

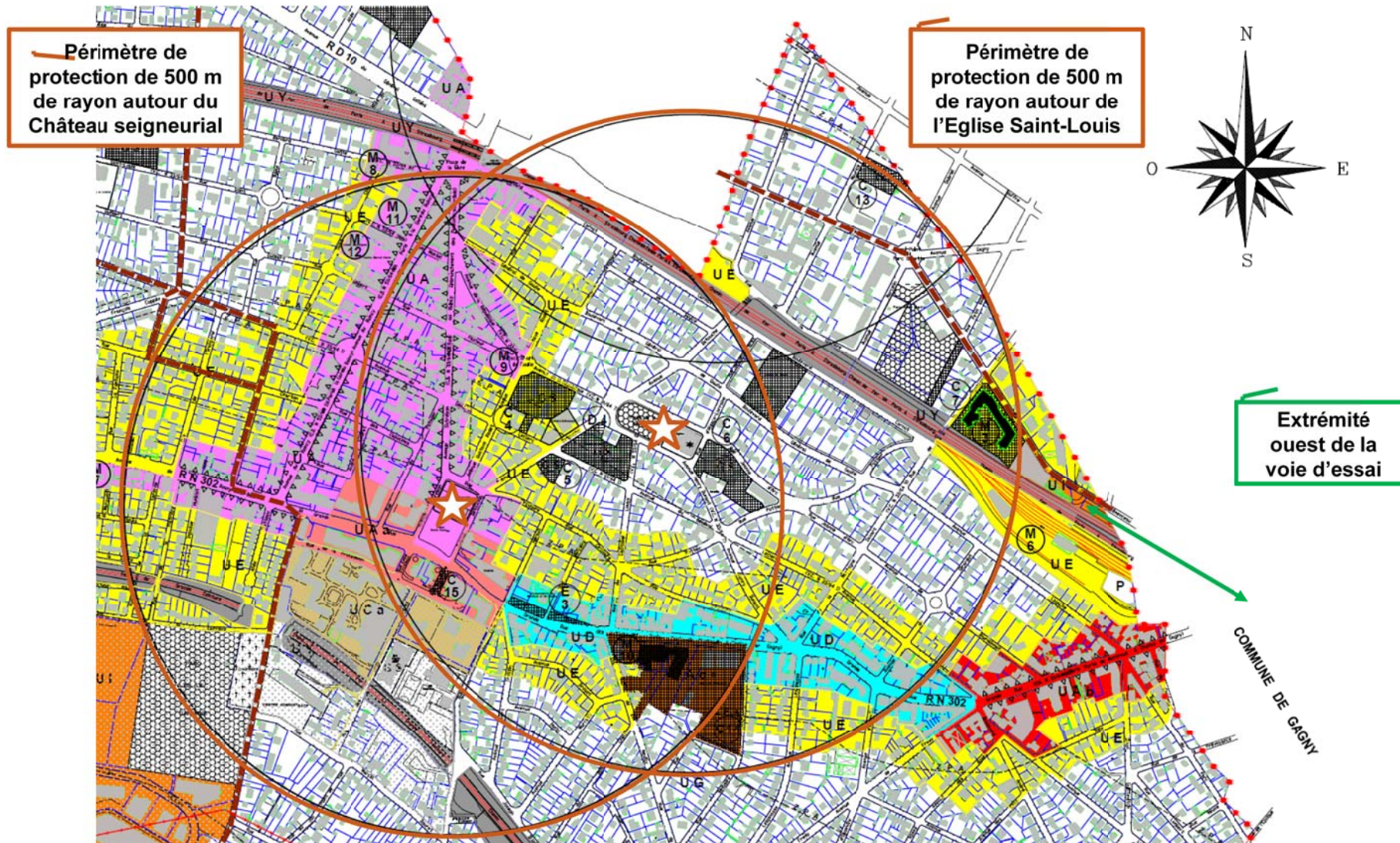
Date de mise à jour : 18/11/10



Contexte – Milieu humain



Patrimoine – Protection des monuments historiques



Source : Extrait du POS de la commune de Villemomble

Photos aériennes des abords du projet (depuis l'ouest vers l'est)













Annexe 6

Présentation du Nouveau système d'exploitation des
trains (NExTEO)

Nexteo

NExTEO, Nouvelle Exploitation des Trains



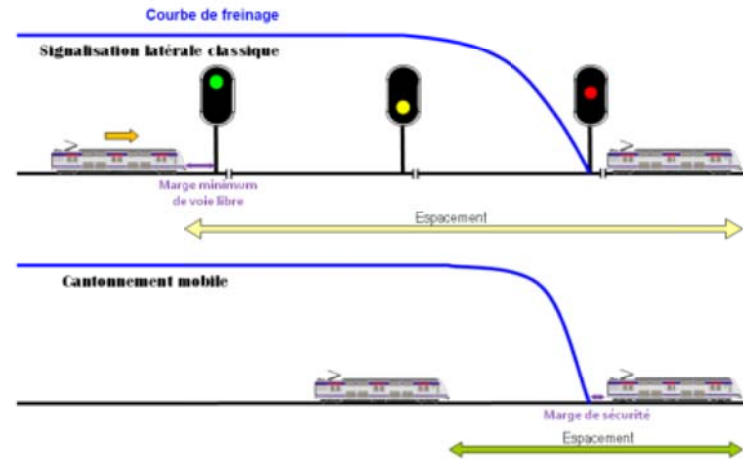
Les systèmes classiques actuellement utilisés sur le RFN (BAL + KVB) ne permettent pas de répondre aux futures exigences de performance.

L'objectif de NExTEO est de développer et de déployer dans les zones denses un système d'exploitation innovant capable d'améliorer significativement les performances, en termes de débit et temps de parcours, afin d'améliorer la qualité de service pour les voyageurs.

La première application de NExTEO concernera la ligne Eole dans le cadre de son prolongement vers l'Ouest. A l'avenir, RFF et SNCF projettent de déployer ce système sur d'autres lignes du réseau d'Île-de-France.

Les grandes fonctionnalités de NExTEO

Schématiquement, le nouveau système d'exploitation retient des grandes fonctionnalités qui peuvent se représenter sous la forme d'une pyramide à 3 étages :
L'**ATP**, Automatic Train Protection: un principe de cantonnement mobile ou de découpage virtuel qui permet d'ajuster au plus près et en sécurité l'espacement des trains en fonction de leur vitesse.
L'**ATO**, Automatic Train Operation: un pilotage assisté qui permet de supprimer les marges nécessaires à la prise en compte d'informations par le conducteur, à leur analyse et exécution.
L'**ATS**, Automatic Train Supervision: un module de supervision des circulations qui constitue un levier efficace permettant d'atteindre les objectifs de qualité de service avec une gestion intelligente des temps de stationnement et de l'intervalle entre les trains.



Présentation du nouveau système d'exploitation des trains - NExTEO

NExTEO sur le projet EOLE

NExTEO est le nouveau système d'exploitation à mettre en place sur la section centrale de la ligne Eole, de Rosa Parks à Nanterre La Folie.

La ligne Eole sera équipée de signalisation classique KVB. En entrée et en sortie de domaine NExTEO, les trains pourront faire des transitions dynamiques entre supervision NExTEO et supervision KVB.

Un système basé sur les principes « métro automatique » :

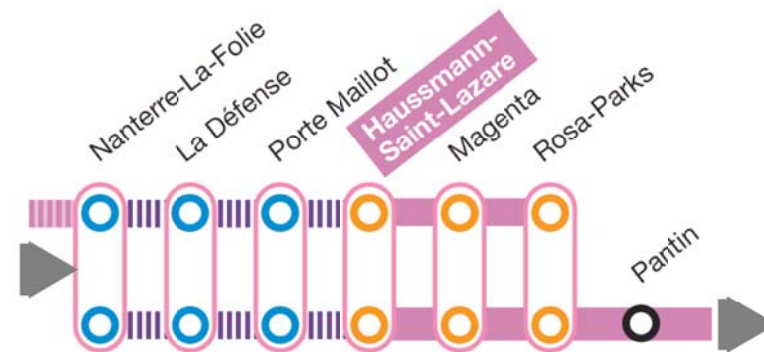
NExTEO assurera une conduite en pilotage assisté avec conducteur pour assurer une performance comparable à celle d'un métro automatique

NExTEO permettra ainsi de faire passer la capacité de 16 trains par heure à 22 à l'ouverture du prolongement et 28 à terme.

Quelques dates pour le déploiement de NExTEO :

Un déploiement progressif du système NExTEO est prévu à partir de fin 2019 sur la section existante (entre Hausmann-Saint-Lazare et Rosa Parks),

Une mise en service totale et complète est prévue pour fin 2022.



Essais envisagés sur la voie d'essai de Gagny

Afin de sécuriser le déploiement de NExTEO, des essais, sur une voie dédiée, seront nécessaires.