

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

13/02/2014

Dossier complet le

19/02/2014

N° d'enregistrement

F-024-14-C-0014

1. Intitulé du projet

Modification des bases travaux de Droué (41) et Courtalain (28)

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale RFF

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale Yohan DEVAUTOUR, Directeur d'Opération

RCS / SIRET 14112128017371003101 Forme juridique EPIC

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
Rubrique n°5 b) " Autres voies ferroviaires de plus de 500 mètres "	Création de 1300 m de voies ferrées (voies de service) : - En gare de Courtalain : prolongement d'une voie sur 150 m - En gare de Droué, création de plusieurs voies le long de la voie principale : - 1 voie de 750 m - 1 voie de 300 m - 1 voie de 100 m
Rubrique n°6 d) " Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres "	Création d'une aire de chargement de matériaux inertes de 5000 m ² avec accès routier en gare de Droué

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

La base de Courtalain est utilisée comme base travaux de la Ligne à Grande Vitesse Atlantique pour former et garer les trains de travaux nécessaires à la maintenance et aux travaux sur le sud de la ligne, ainsi qu'aux opérations de renouvellement de la voie..

Des travaux de renouvellement d'appareils de voie sont programmés à partir de 2016, suivis plus tard par des renouvellements de ballast qui nécessitent des capacités de garage et de préparation de trains de travaux de grandes longueurs (autour de 700 m) impossibles à garer à Courtalain dans la configuration actuelle du site (les voies les plus longues font moins de 600 m et sont peu nombreuses).

Les possibilités d'extension étant inexistantes au niveau de la base de Courtalain (site enclavé entre routes et ouvrages d'art ne permettant pas la création de voies de plus de 600 m), le projet consiste à réactiver la voie unique vers Mondoubleau, actuellement fermée au trafic commercial mais pas déclassée, jusqu'à l'ancienne gare de Droué (emprises appartenant à RFF) où sera posé une voie d'au moins 750 m et trois voies de garage et créée une aire de stockage de matériaux d'environ 5000 m².

4.2 Objectifs du projet

Les objectifs visés par le projet sont les suivants :

- Obtenir une longueur de voies suffisante pour assurer des chantiers de renouvellement de ballast et d'appareils de voie sur la LGV Atlantique programmés à partir de 2016 ;
- Obtenir une place suffisante pour le stockage temporaire et le chargement / déchargement de matériaux nécessaires aux chantiers de renouvellement de ballast et des appareils de voies ;
- Permettre la co-activité sur le faisceau de l'activité liée à l'entretien des engins et trains de travaux durant la journée, de l'activité liée aux manoeuvres pour former les trains sur les voies contiguës et enfin le garage des engins de maintenance ;
- Permettre l'accès à la base pour les poids-lourds d'acheminement des matériaux via un accès.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Les travaux peuvent se décomposer de la façon suivante :

- Phase 1: débroussaillage préalable de la voie entre Courtalain et Droué pour rétablissement du gabarit ferroviaire, et sur les zones concernées par les reposes de voies ;
- Phase 2: levés topographiques et sondages sur les zones de voies à reposer ;
- Phase 3: terrassement en génie civil en vue de la remise en état des plateformes des voies à reposer et création des chemins d'accès ; confection des panneaux de voie sur la base actuelle de Courtalain ;
- Phase 4: remise en état de la voie entre Courtalain et Droué (remplacement de traverses bois en mauvais état) ;
- Phase 5: pose des panneaux de voies à l'aide de pelles rail-route;
- Phase 6: ballastage à l'aide de train de travaux ;
- Phase 7: bourrage et régalinge du ballast;
- Phase 8: mise en service des appareils de voie (pose des leviers, serrures,...) ;
- Phase 9: travaux de génie électrique (signalisation, éclairage du site) ;
- Phase 10: sécurisation du site (par pose de clôtures).

Les matériaux retirés lors de ces travaux (traverses bois et ballast) seront évacués par camions et traités par une entreprise spécialisée selon la réglementation en vigueur.

Les matériaux mis en voie seront constitués de rails de ré-emploi provenant de la LGV Atlantique, de ballast neuf provenant de carrière livré directement par train et vidé sur les voies posées, et des traverses béton livrées par wagon ou camion à la base de Courtalain.

Les travaux sont planifiés sur environ trois mois (environ 3 semaines pour le débroussaillage et 2 mois pour les travaux proprement dit).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La base de Courtalain-Droué sera exploitée durant les phases de renouvellement sur la Ligne à Grande Vitesse Atlantique (LGVA).

Côté ferroviaire, sur la ligne Courtalain -Droué, deux à quatre circulations journalières sont à prévoir pendant les périodes de travaux.

Côté routier, les livraisons / évacuations peuvent concerner jusqu'à une dizaine de camions par jour, en fonction du type de régénération, et des modes de livraison.

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 ne fait l'objet d'aucune autre procédure d'autorisation.

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.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Superficie de l'emprise du projet à Courtalain	600 m ²
Superficie de l'emprise du projet à Droué	13 000 m ²
Longueur du tiroir de Mondoubleau créé	150 m
Longueur totale des voies créées à Droué	1150 (750 m côté pair, 300 m et 100 m côté impair)
Création d'une aire de chargement à Droué	5000 m ²
Création d'un accès routier	250 m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Base travaux de Courtalain située à proximité du PRS 17 de la LGV A sur les emprises de la gare de Courtalain - Saint-Pellerin au km 140 de la ligne 500 000 de la ligne 500 000 de Chartres à Bordeaux
Gare de Droué
Voie unique à trafic restreint Courtalain - Droué
Communes de Saint-Pellerin (28), Le Poislay (41) et Droué (41).

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. 1 ° 07 ' 30,2" E Lat. 48 ° 04 ' 33,3" N

Point d'arrivée : Long. 1 ° 04 ' 16,7" E Lat. 48 ° 02 ' 35,9" N

Communes traversées :

Saint-Pellerin, Le Poislay, Droué

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 (ligne ferroviaire et bases travaux) se situe dans les emprises ferroviaires. L'usage des sols actuel est dédié au service ferroviaire.

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

Le projet est soumis au Plan Local d'Urbanisme de Saint-Pellerin approuvé le 27/11/2012.

Les zonages réglementaires concernés par le projet sont :

- La zone Uxf au niveau de la base actuelle de Courtalain sur Saint-Pellerin qui correspond "au secteur de la gare qui accueille des activités artisanales et industrielles". Le projet ne rentre pas dans le champ des occupations et utilisations du sol interdites ou soumises à conditions particulières, il est donc compatible ;

- La zone A au niveau de la ligne ferroviaire qui est "une zone naturelle constituée des parties du territoire communal, non équipées ayant une vocation agricole" qui autorise sous conditions "les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages" ce qui est le cas du présent projet. Cette section de voie est concernée par des travaux d'entretien et de maintenance : remplacement de traverses et remise en état des passages à niveau.

Les communes de Le Poislav et Droué ne dispose pas de document d'urbanisme de type POS ou PLU. Elles sont donc soumises au Règlement National d'Urbanisme.

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

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 dans aucune ZNIEFF, ni aucun APB. (Source : DREAL Centre). La ZNIEFF la plus proche est la ZNIEFF de type II "Vallée de L'Yerre" (Id.Nat.: 240003969) à proximité de la base actuelle de Courtalain. Les limites de cette ZNIEFF jouxtent le nord du faisceau de voie de la base de Courtalain puis s'étendent à l'est sur le village de Saint-Pellerin.
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas en zone de montagne.
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas dans une commune littorale.
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 ne se situe pas dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle ou un parc naturel régional.
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe sur un territoire couvert par le PPBE Etat du département d'Eure-et-Loir approuvé par arrêté 2013177-008.

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"/>	Le projet ne se situe pas dans une AMVAP, ni dans une ZPPAUP. (Source : DREAL Centre)
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas au sein d'une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation. (Sources : RPDZH, INPN, DREAL Centre)
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les communes traversées par le projet ne sont pas concernées par un plan de prévention des risques naturels ou technologiques. (Source : prim.net, DDRM, DREAL Centre, sites internet des préfectures du 28 et 41)
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe à proximité de sites industriels dont certains sont encore en activité (Source : BASIAS). Ces sites sont localisés essentiellement à côté de l'ancienne gare de Droué. Aucun sol pollué répertorié dans la base BASOL n'a été recensé au droit du projet. (Source : Basol).
dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe dans la Zone de Répartition des Eaux du Cénomani (Source : DREAL Centre).
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe dans un périmètre de protection rapprochée comprenant deux captages d'alimentation en eau potable par forage déclarés d'utilité publique par l'arrêté n°2013157-0020. Le projet n'impactera pas les périmètres de protection immédiate et les mesures classiques de prévention de la pollution accidentelle seront mises en oeuvre (kit anti-pollution, pas de rejet dans le milieu naturel, etc.). Le plan des périmètres de protection est présenté en annexe. L'entreprise en charge des travaux respectera les prescriptions de l'arrêté DUP des captages. Aucun stockage et aucun stationnement ne seront effectués dans les périmètres de captage rapprochés hors horaires travaillés. Le ravitaillement en carburant des engins de chantier se fera en dehors des périmètres de protection des captages et sur des zones aménagées à cet effet.
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas dans un site classé ou inscrit. Le site le plus proche se situe à proximité des limites du faisceau de voies de la base de Courtalain au nord-est. Ce site est inscrit par arrêté du 06/04/1943 "Ensemble formé par les villages de Courtalain et Saint-Pellerin". Les travaux étant effectués en dehors de son périmètre, il n'y aura pas d'impacts sur le site. Le périmètre du site est présenté en annexe.
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"/>	Le projet ne se situe pas dans ou à proximité d'un site Natura 2000. Le site le plus proche se situe à 3,5 km du projet : ZSC (Directive Habitats) "Vallée du Loir et affluents aux environs de Chateaudun" (FR 2400553), situé sur les communes de Saint-Pellerin et Langey. (Source : INPN)
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas dans le périmètre de protection d'un monument historique. Les monuments historiques les plus proches sont le "château de Chaussepot" (inscrit) situé sur Le Poislav à environ 1 km au nord-ouest de la gare de Courtalain, le "château de Courtalain" (inscrit) à environ 820 m au nord-est de la gare de Courtalain et "les façades et toitures du château et des communs" (inscrit) situé à environ 730 m au sud du faisceau de voies de Droué. (Source : DREAL Centre d'après les données de la DRAC) Le projet ne se situe pas à proximité d'un site classé au patrimoine mondial de l'Unesco.

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources			
engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun prélèvement d'eau n'est prévu dans le cadre du projet. Les bases vie auront besoin d'un accès en eau potable mais il n'y aura pas de prélèvement ou rejet dans le milieu naturel.
impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe au droit de la masse d'eau "Craie du séno-turonien unité du Loir" (Code : CG090). La nappe se situe à environ 10 mètres par rapport au terrain naturel (Source : BSS) au niveau de la gare de Droué. Néanmoins, le BRGM indique un risque de nappe sub-affleurente dans cette zone (Source : inondationsnappe) Les travaux seront réalisés en surface ou à faible profondeur : environ 20 cm pour les travaux de remaniement de la plateforme ferroviaire et 50 cm pour ceux des pistes poids-lourds. Ils ne sont pas susceptibles d'intercepter la nappe. En phase exploitation, le projet n'entraînera pas de modification prévisible des masses d'eaux souterraines.
est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux nécessiteront des terrassements de la couche superficielle du sol pour la remise en état des plateformes des voies à reposer (environ 20 cm) et la création des chemins d'accès (environ 50 cm). Les matériaux générés au niveau du décaissement seront évacués conformément à la réglementation.
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"/>	Le projet nécessitera un apport de ballast provenant d'une carrière située à proximité. Le volume maximal stocké temporairement devrait être d'environ 6000 tonnes de ballast dans l'aire de chargement. Le projet n'entraînera pas de ponction des ressources naturelles du site.
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 se situe dans les emprises ferroviaires existantes qui ne sont pas identifiées comme étant une continuité écologique. Les travaux nécessitent un débroussaillage préalable de la voie située entre Courtain et Droué sur les zones concernées par les reposes de voie pour libérer le gabarit ferroviaire, mais au vu du type de travaux, aucune incidence notable n'est prévisible ni en phase travaux, ni en phase exploitation.
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 travaux et le projet en phase exploitation ne nécessiteront pas de prélèvement d'eau dans une nappe classée en ZRE.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé dans les emprises ferroviaires. Il n'engendrera donc pas de consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes.
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas dans un périmètre de Prévention des Risques Technologiques. Aucune ICPE classée SEVESO n'est présente sur les communes concernées par le projet.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les communes de Droué, Le Poislay et Saint-Pellerin ne sont pas soumises à un Plan de Prévention des Risques Naturels.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par des risques sanitaires.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet prévoit la pose et la dépose d'éléments constituant la voie : rails, ballast et traverses (béton ou bois). Seules les traverses en bois déposées (environ 200 à 300 traverses) sont considérées comme des déchets dangereux (DIS). Elles seront temporairement stockées sur une période très brève durant la phase chantier, dans l'attente de leur évacuation via une filière adaptée. Ce stockage temporaire sera réalisé conformément aux conditions édictées dans la circulaire du 24 décembre 2010.
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux, le projet est susceptible d'émettre des nuisances sonores diurnes de par le fonctionnement des engins de chantier et la circulation des camions et trains travaux.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En phase exploitation, le projet générera des nuisances sonores diurnes légèrement supérieures pendant la durée des chantiers. Le projet augmentera le trafic des trains travaux et camions de ballast quand il y aura des opérations d'entretien ou de renouvellement donc de façon ponctuelle. Le maître d'ouvrage informera les riverains et réalisera un dossier bruit de chantier le cas échéant.
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet en phase travaux et exploitation n'engendrera pas d'odeurs. Il n'est pas concerné par des nuisances olfactives.
	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 chantier, les engins pourront ponctuellement générer des vibrations. Il est à noter que les opérations de terrassement sont limitées, et il n'y a pas de fonçage.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Par conséquent, l'impact sera faible et limité dans le temps.

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La phase travaux se fera entièrement de jour, par conséquent, il n'y aura pas d'émissions lumineuses pendant les travaux.</p> <p>En phase exploitation, la gare de Droué sera équipée de pylônes d'éclairage qui fonctionneront uniquement lors de la réalisation de chantiers sur la ligne à grande vitesse.</p> <p>De par la proximité de l'éclairage urbain des villages de Courtalain et Droué (routes, entreprises contiguës, etc.) avec les bases travaux, le projet est concerné par des émissions lumineuses.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux et exploitation, le projet engendrera trois types de rejets polluants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les gaz d'échappement des engins de chantier - les poussières du chantier - les poussières issues du stockage, chargement et déchargement du ballast.
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les eaux pluviales issues des zones de stockage seront dirigées vers le réseau d'assainissement existant ou en cas d'impossibilité vers un système de décantation.</p> <p>Les eaux usées seront rejetées vers un système de traitement des eaux usées.</p> <p>En phase exploitation, le réseau d'assainissement et les rejets hydrauliques ne seront pas modifiés par rapport à la situation actuelle.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, le projet engendrera la production de déchets de différentes natures (déchets provenant de l'infrastructure, déchets verts, déchets ménagers, etc.). Cependant, la production des déchets sera maîtrisée et les déchets seront triés et acheminés vers des sites agréés suivant leur nature..</p> <p>De plus, toutes les précautions seront prises afin d'éviter la pollution des sols et de la ressource en eau.</p> <p>L'ensemble des prescriptions sera intégrée en phase de consultation des entreprises.</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Au vu du type de travaux et de la limitation dans le temps des travaux, aucune atteinte ne sera portée au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet en phase travaux et exploitation n'engendre pas de modifications sur les activités humaines.</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 :

Aucun projet connu au sens réglementaire n'a été recensé sur les communes de Saint-Pellerin, Le Poislay et Droué. (Source : DREAL Centre, ministère de l'écologie, CGEDD)

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 :

Le projet n'aura pas d'incidence transfrontalière.

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 ne nécessite pas à notre sens d'étude d'impact de par les raisons suivantes :

- Le projet n'est pas susceptible d'avoir un impact sur le milieu physique (sol, ressource en eau) dans la mesure où toutes les mesures de prévention de la pollution accidentelle seront mises en place et que la gestion des déchets sera maîtrisée.
- Le projet s'inscrit dans les emprises existantes sous maîtrise d'ouvrage RFF et ne nécessite pas de besoins en emprises supplémentaires.
- Le terrain a toujours eu une activité ferroviaire.
- Le projet se situe en dehors des zones réglementaires au niveau du patrimoine culturel et architectural, sans risque d'atteinte.
- Le projet se situe dans un secteur à faible enjeux écologiques qui ne bénéficie d'aucune protection réglementaire.

Le projet présentant des incidences modérées, qui feront l'objet de mesures de réduction appropriées durant la phase chantier, il nous semble pouvoir 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 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
Planning du projet
Plan des captages AEP
Plan du site inscrit "Ensemble formé par les villages de Courtalain et Saint-Pellerin"

9. Engagement et signature

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

Fait à PARIS le, 05/02/14

Signature Yohan Devautour, Directeur d'Opération



Modification des bases travaux de Droué (41) et Courtalain (28)

Annexes obligatoires et optionnelles à la demande d'examen cas par cas

DATE : 05/02/14

Fiche d'identification	
Titre	Annexes obligatoires et optionnelles à la demande d'examen cas par cas
Émetteur	SYSTRA/IED
Référence	DT13059
Historique des modifications et date	Version 1
Confidentialité	Faible

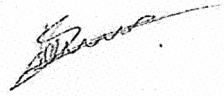
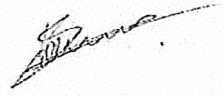
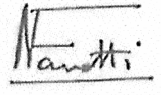
Approbation			
Version	Nom	Date	Visa
01	Auteur : Maxime BAUMANN	05/02/2014	
	Vérificateur : Maxime BAUMANN	05/02/2014	
	Valideur : Nicolas FAVOTTI	05/02/2014	

Table des matières

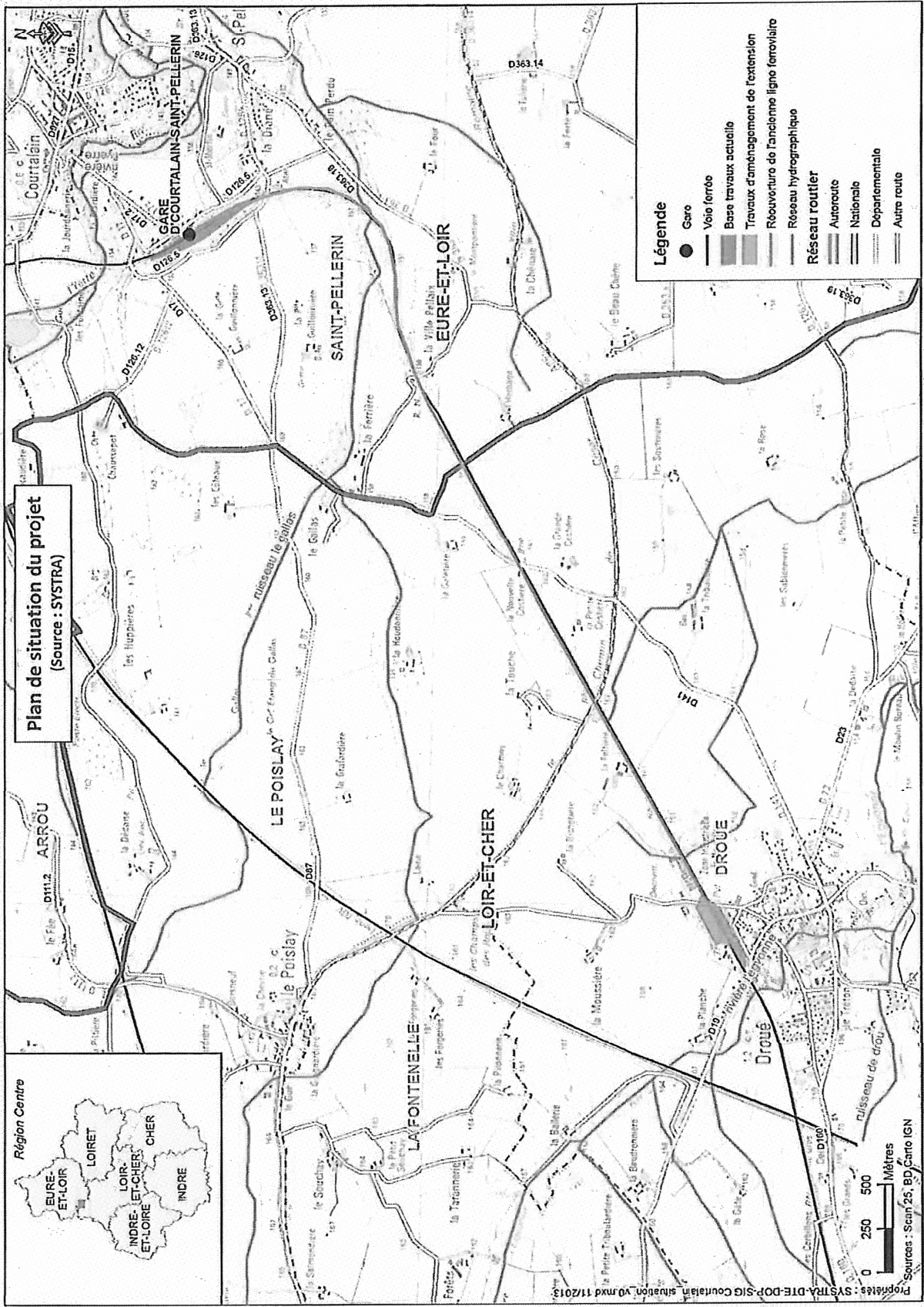
Annexe 1 : Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire.....	3
Annexe 2 : Plan de situation.....	3
Annexe 3 : Reportage photographique du 15/11/2013 (Source : SYSTRA).....	5
Annexe 4 : Plans du projet (Source : SNCF)	13
Annexe 5 : Plan des abords du projet (Source : SNCF)	15
Annexe optionnelle: Situation actuelle et situation projetée de la base travaux (Source : SNCF)	16
Annexe optionnelle: plan des captages d'alimentation en eau potable.....	18
Annexe optionnelle: plan du site inscrit « Ensemble formé par les villages de Courtalain et de Saint-Pellerin ».....	19
Annexe optionnelle: Planning des travaux (Source : SNCF)	20

Annexe 1 : Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire

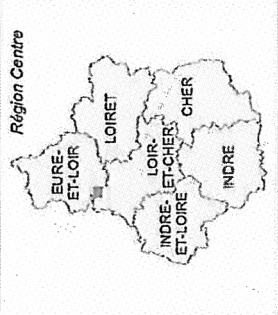
Voir dossier Cerfa « Annexe 1 » joint.

Annexe 2 : Plan de situation

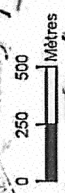
Voir carte page suivante.



Plan de situation du projet
(Source : SYSTRA)



- Légende**
- Caro
 - Voie ferrée
 - Base travaux actuello
 - ▨ Travaux d'aménagement de l'extension
 - ▤ Régénération de l'ancien ligne ferroviaire
 - Réseau hydrographique
 - Réseau routier
 - Autoroute
 - Nationalo
 - Départementalo
 - Autro route



Sources : Scm 25, BD Carro IGN

Propriétés : SYSTRA-DTE-DOP-SIG Courtaulin situation_v0.mxd 11/2013

Annexe 3 : Reportage photographique du 15/11/2013 (Source : SYSTRA)



Image n°1 : Vue de l'ancien bâtiment voyageur de la gare de Droué*



Image n°2 : Vue de l'Avenue de la gare



Image n°3 : Vue de la voie existante en direction de Mondoubleau

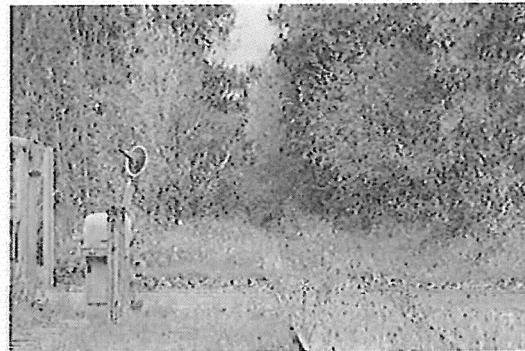


Image n°4 : Passage à niveau route de la Fontenelle

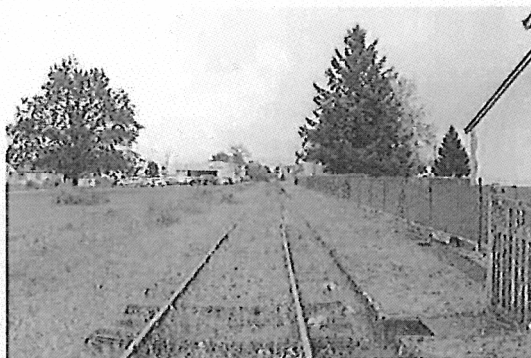


Image n°5 : Vue depuis du passage à niveau en direction de Courtalain



Image n°6 : Vue en direction de Courtalain



Image n°7 : Parking abattoirs SNV et habitation au second plan



Image n°8 : Parking abattoirs SNV



Image n°9 : Silos agricoles en activité

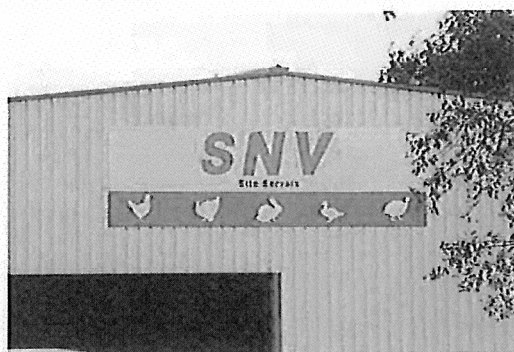


Image n°10 : Abattoirs société SNV



Image n°11 : vue en direction de Courtalain

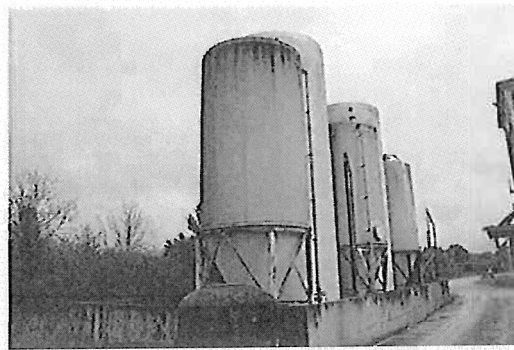


Image n°12 : Silos à engrais (pourront être déplacés pour les besoins du projet)



Images n°13 et 14 : Friche au niveau de la future zone de stockage de ballast neuf

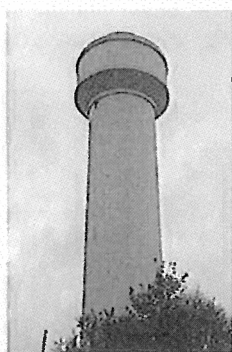


Image n°15 : Château d'eau et captage AEP

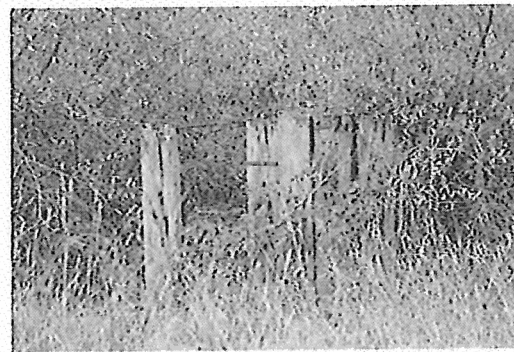


Image n°16 : Périmètre de protection immédiat du captage AEP, non impacté par le projet.



Image n°17 : Antenne relais télécommunications



Image n°18 : Vue d'ensemble depuis le pont routier



Image n°19 : Vue d'ensemble depuis le dessous du pont routier

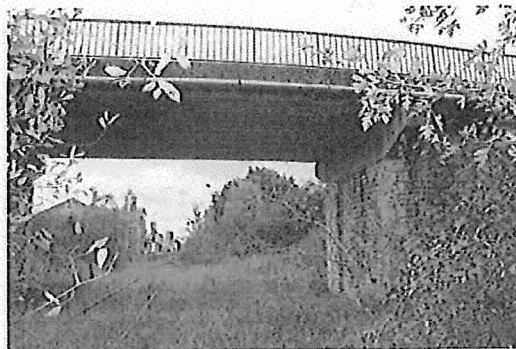


Image n°20 : Pont routier de la route communale n°1 en direction de le Poislay



Image n°21 : Vue depuis sous le pont routier en direction de Courtalain



Image n°22 : activité de chargement de poids lourds au niveau des silos agricoles



Image n°23 : Croisement voie ferrée/Ancienne voie Romaine, le chemin de César, direction Droué



Image n°24 : Croisement voie ferrée/Ancienne voie Romaine, le chemin de César, direction Courtalain



Image n°25-26 : Croisement voie ferrée/D141 au niveau du lieu-dit la Nouvelle Costière



Image n°27 : Croisement voie ferrée/D141, direction Droué



Image n°28 : Croisement voie ferrée/D141, direction Courtalain



Image n°29 : Croisement voie ferrée/route en direction du lieu-dit l'herbage, vue direction Droué



Image n°30 : Croisement voie ferrée/route en direction du lieu-dit l'herbage, vue direction Courtalain



Image n°31 : Croisement voie ferrée/route dite de la ville Pellaix



Image n°32 : Croisement voie ferrée/route dite de la ville Pellaix, direction Droué.



Image n°33 : Croisement voie ferrée/route dite de la ville Pellaix, direction Courtalain.



Image n°34 : Vue de la base travaux actuelle en direction de Courtalain



Image n°35 : Vue depuis les voies en direction de la base de Courtalain



Image n°36 : Vue des voies tiroirs au niveau de la base à ballast actuelle



Image n°37 : Vue depuis les voies en direction de Droué



Image n°38 : Vue depuis les voies en direction de Droué



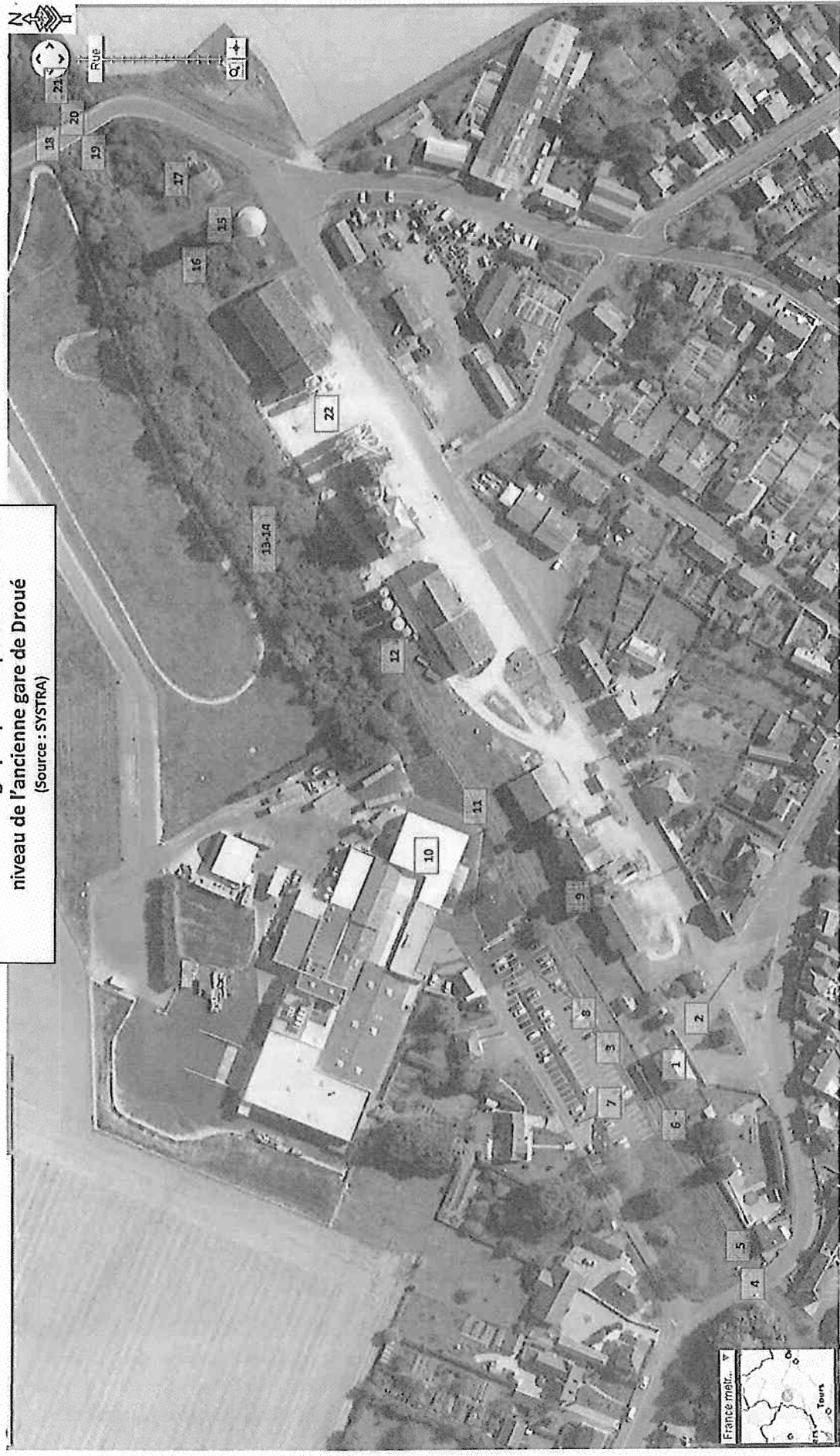
Image n°39 : Croisement voie ferrée/lieu-dit la Montpointière



Image n°40 : Croisement voie ferrée/lieu-dit la Montpointière

La localisation géographique des photographies est représentée sur la carte page suivante.

Localisation cartographique des prises de vue au niveau de l'ancienne gare de Droué (source : SYSTRA)





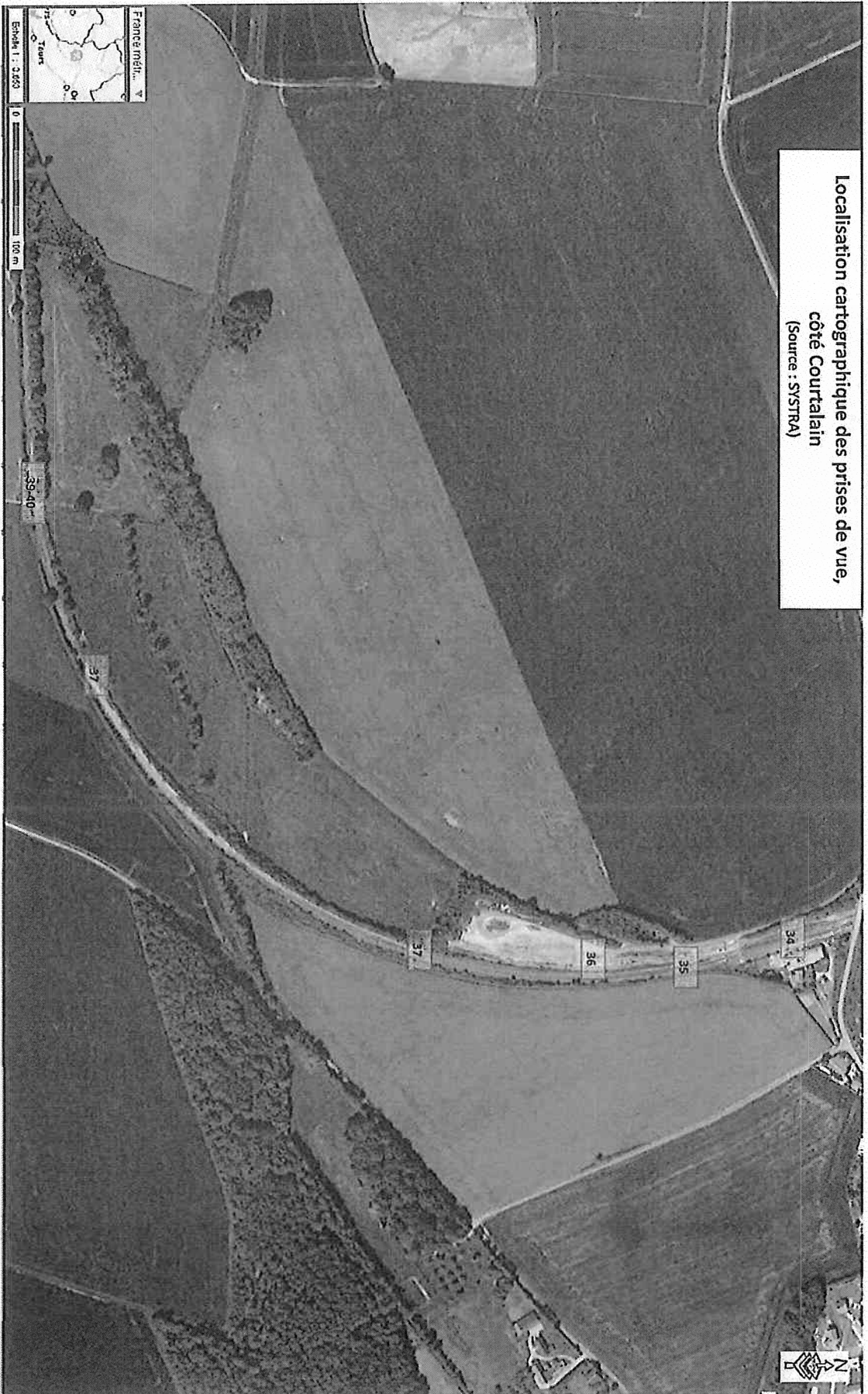
Localisation cartographique des prises de vue le long de la ligne entre Droué et Courtaulin
(Source : SYSTRA)

Base actuelle de Courtaulin

Future extension à Droué

France mét.

Localisation cartographique des prises de vue,
côté Courtalain
(source : SYSTRA)

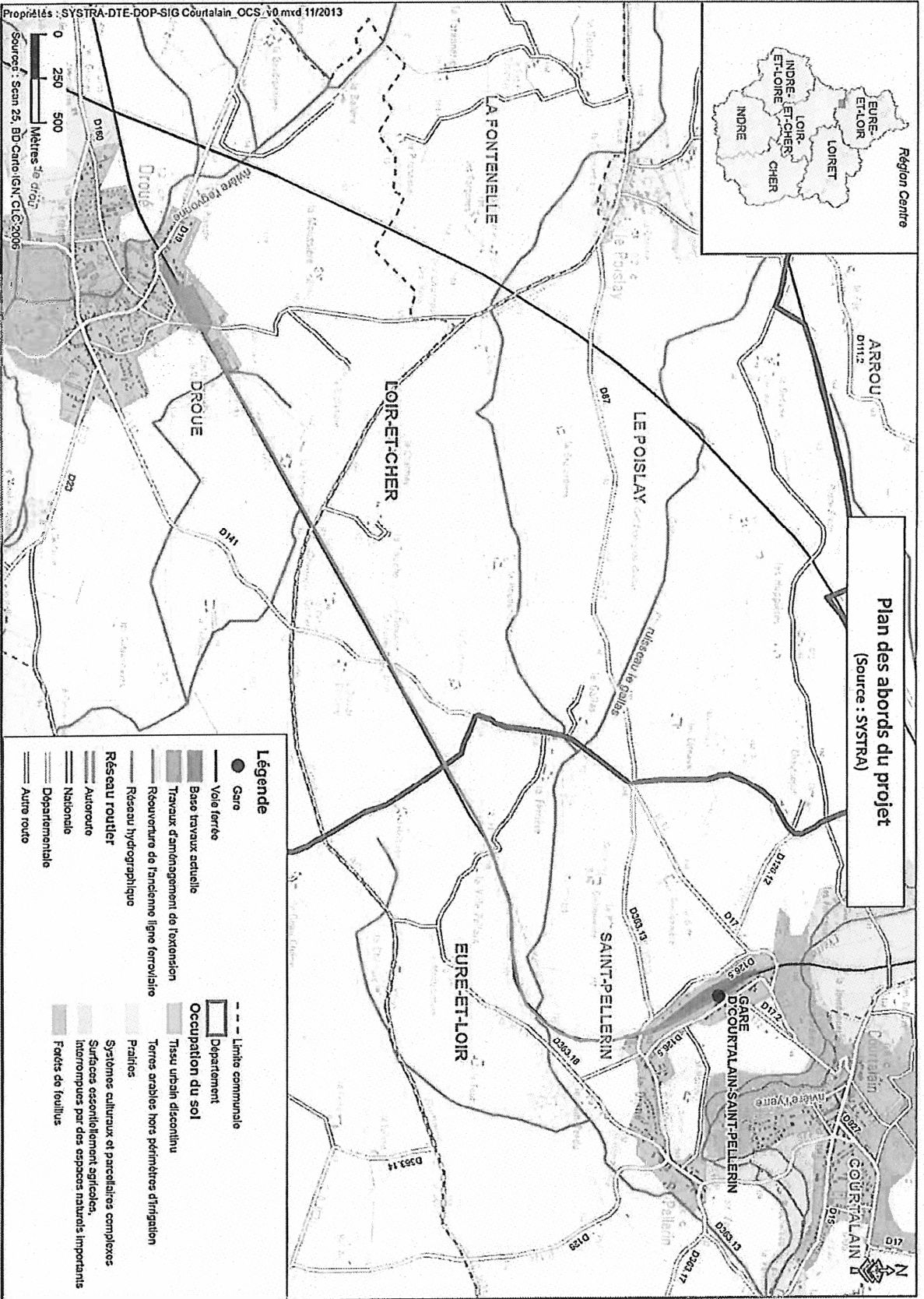


PLAN DE VOIE PROJETEE - GARE DE DROUE



PLAN DE VOIE PROJETEE - BASE DE COURTALAIN



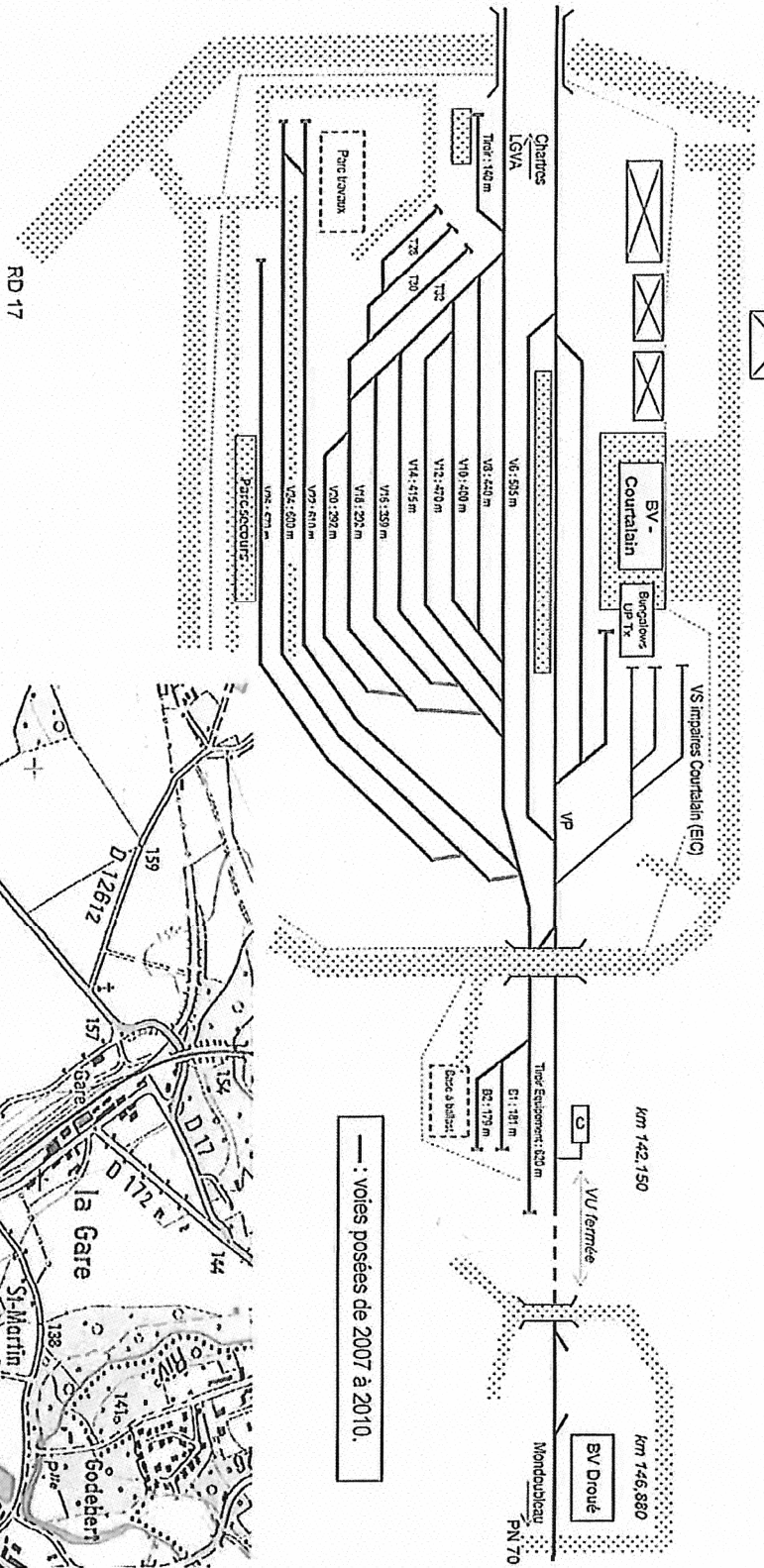


Annexe optionnelle: Situation actuelle et situation projetée de la base travaux (Source : SNCF)

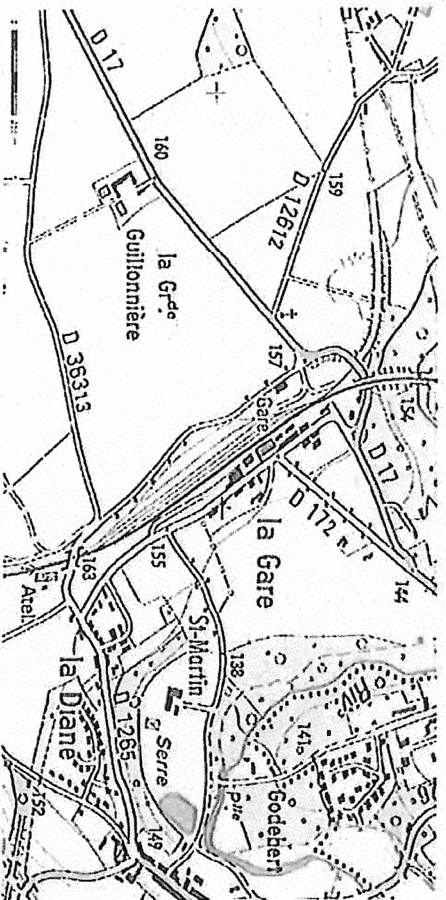
1.5 Situation actuelle



Situation actuelle de la base travaux



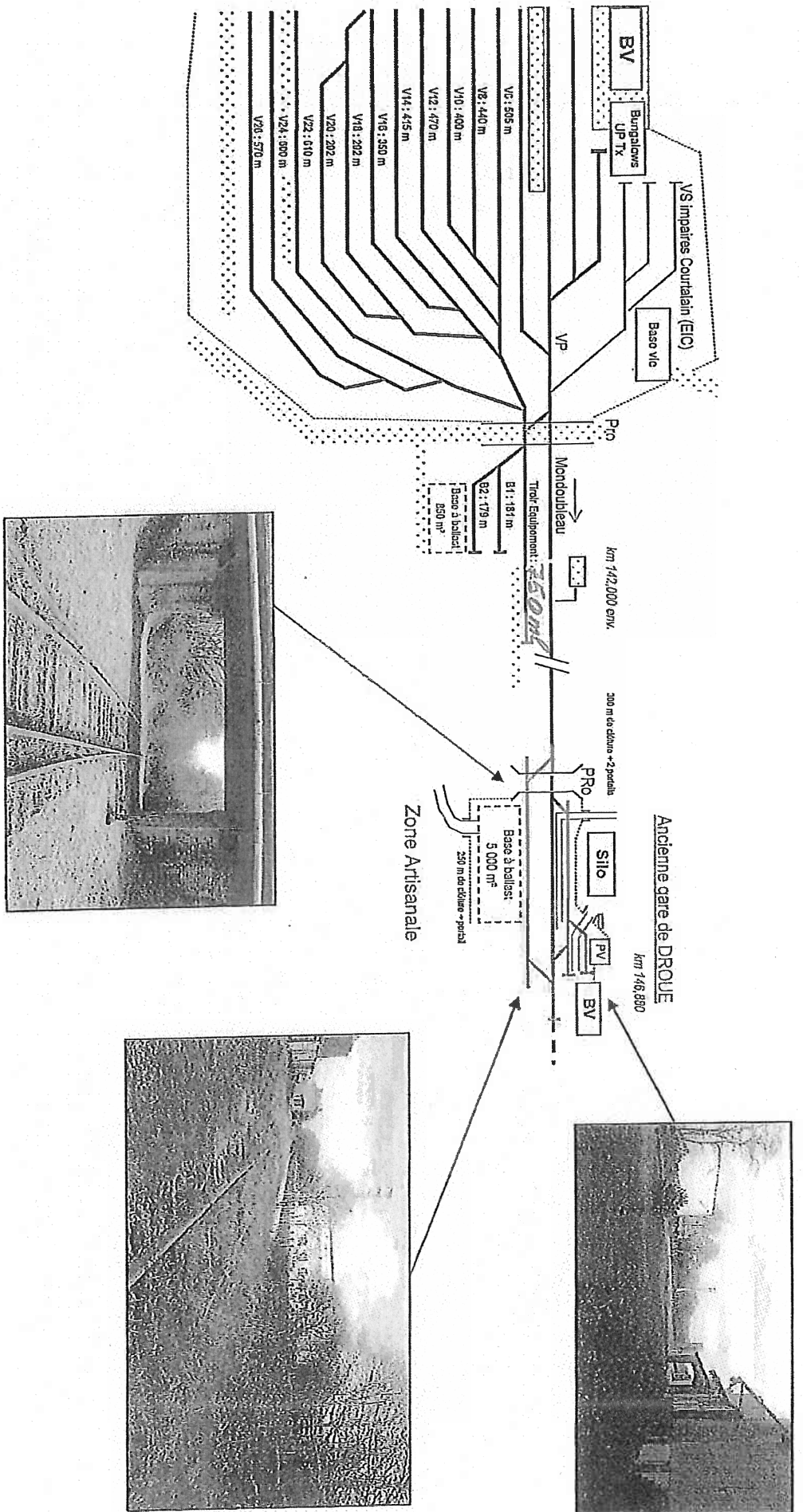
— : voies posées de 2007 à 2010.



INFRAPOLE LCV 4

DI - Aménagement base travaux Courralain

1.6 Situation projetée

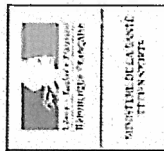


INFRAPOLE LGV A

P13/20

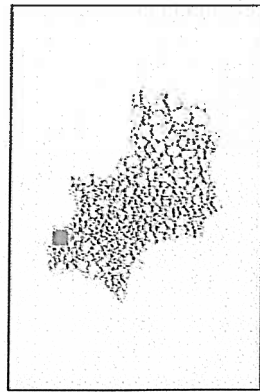
DI - Aménagement base travaux Courtaain

Annexe optionnelle: plan des captages d'alimentation en eau potable









**Périmètres de protection
des captages d'eau destinée
à la consommation humaine**

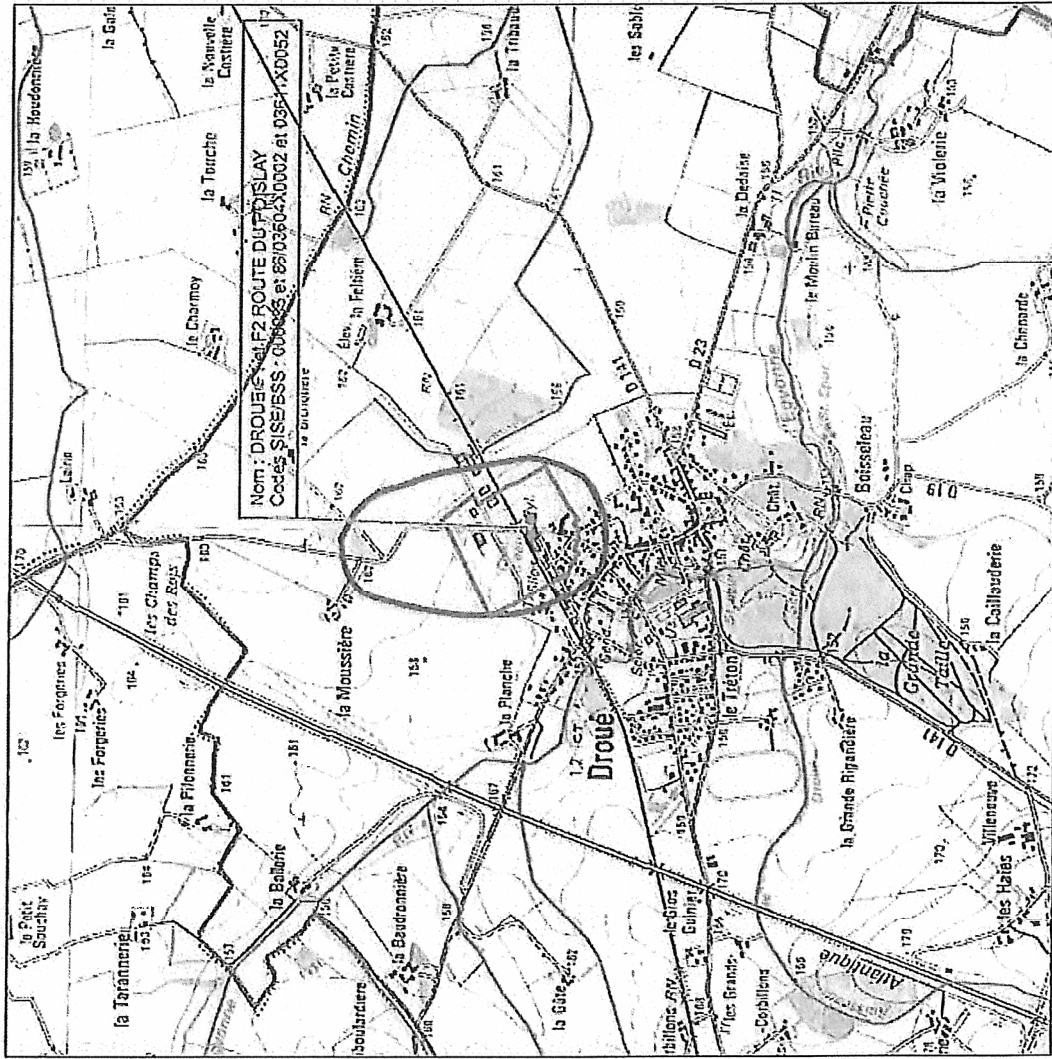
Département : Loiret
Commune d'implantation :
DROUÉ



Captages

● en service
○ en projet
○ privés

-  Protection éloignée
-  Protection rapprochée
-  Protection immédiate
-  Zones de vigilance
-  Communes
-  Réseau hydrographique



Source : SISE (07/2014), BSS (08/2014), IGN (2014), SDR (2014). Tous droits réservés. Révision : SDR au Centre - mars 2011

DEROULE DES TRAVAUX

Définition des opérations	FEVRIER 2014				juil.-15							AOUT				SEPTEMBRE		
	S 6	S 7	S 8	S 9	S 27	S 28	S 29	S 30	S 31	S 32	S 33	S 34	S 35	S 36	S 37	S 38		
TRAVAUX VOIE ET GENIE CIVIL																		
Débroussaillage préalable																		
Décapage plateformes voies neuves																		
Dépose des appareils et panneaux de voies ramanés																		
Remplacement des bois d'appareils et traverses HS																		
Remplacement de traverses Courralain - Droué																		
Pose des appareils et nouvelles voies																		
Ballastage par train de travaux des zones remaniées																		
Bourrage mécanique lourd																		
TRAVAUX SIGNALISAT. / ENERGIE																		
Raccordement des leviers des aiguilles.																		
Remise en état de la signalisation des PN, parcarles																		
Pose et branchements feux hauteur																		
Pose et racc. candélabres																		